

2019

Revisão da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e
seus diplomas complementares

Relatório Final da Consulta



DSAT

Índice

| | |
|--|-----------|
| Introdução | 3 |
| Parte I Situação geral dos trabalhos de consulta | 4 |
| 1. Distribuição de documentos | 4 |
| 2. Meios de divulgação | 4 |
| 3. Sessões de consulta | 5 |
| 4. Recolha de opiniões | 5 |
| Parte II Síntese, análise e resposta sobre as opiniões e sugestões | 6 |
| 1. Critérios de classificação | 6 |
| 2. Conteúdo principal | 7 |
| 2.1. Fortalecimento das acções de combate aos actos ilícitos que prejudiquem a segurança rodoviária ou influenciem o tráfego | 8 |
| 2.1.1. Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez; sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas; sob influência de álcool e em excesso de velocidade | 8 |
| 2.1.2. Agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções | 9 |
| 2.1.3. Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas | 10 |
| 2.2. Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias | 17 |
| 2.2.1. Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança | 17 |
| 2.2.2. Proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados | 18 |
| 2.2.3. Proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos | 19 |
| 2.2.4. Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados | 20 |
| 2.2.5. Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas | 21 |
| 2.2.6. Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes | 22 |
| 2.2.7. Introdução da obrigatoriedade de desligar o motor quando o automóvel está parado | 24 |
| 2.3. Alteração às disposições de fiscalização respeitantes ao exame de pesquisa de álcool | 25 |
| 2.4. Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência da contravenção | 26 |
| 2.5. Alteração às normas sobre a suspensão da execução de inibição de condução ou a cassação da carta de condução | 27 |
| 2.6. Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas | 28 |
| 2.7. Abordagem da viabilidade e adequabilidade da introdução do “sistema de pontuação” | 30 |
| Parte III Outras opiniões e sugestões alheias ao texto de consulta | 32 |
| Parte IV Conclusão | 35 |



Introdução

A fim de dar continuidade à implementação das políticas de “primazia dos transportes públicos”, “controlo dos veículos”, “racionalização da rede viária” e “incentivo à deslocação a pé”, que constituem o cerne da Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2010-2020), para além de ser necessário prosseguir de forma contínua com a optimização e melhoria do sistema de transportes públicos e dos equipamentos auxiliares de trânsito, é indispensável a complementaridade e subsidiariedade dum regime jurídico de trânsito mais coerente e consistente, em ordem a construir um sistema de transportes acessível, eficiente e rápido.

Por outro lado, a salvaguarda da segurança rodoviária é uma tarefa importante que o Governo da RAEM assume. Relativamente às infracções que impliquem riscos para a segurança rodoviária e impacto negativo para o trânsito em geral, é também aconselhável rever e aumentar moderadamente o efeito dissuasor das multas correspondentes, no sentido de garantir a segurança de pessoas e bens dos utilizadores das vias rodoviárias, alcançando um ambiente de trânsito harmonioso e ordeiro.

Além do mais, com o posicionamento de Macau enquanto centro mundial de turismo e lazer, o ambiente geral do trânsito de Macau sofreu alterações visíveis, daí que tanto a Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) como os seus diplomas complementares já se encontrem manifestamente desactualizados, facto que motiva a sua revisão e alteração.

Neste sentido, o Governo da RAEM realizou, a partir de 29 de Janeiro de 2019, uma consulta pública sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, com vista a ouvir de forma ampla as opiniões dos sectores sociais, para chegar a um consenso social.

A consulta pública de 60 dias terminou no dia 29 de Março de 2019. Para levar ao conhecimento do público a situação geral desta iniciativa, o Governo da RAEM elaborou o presente relatório final compilando as opiniões e sugestões recolhidas.

O presente relatório é composto por quatro partes: 1) Situação geral dos trabalhos de consulta; 2) Síntese, análise e resposta sobre as opiniões e sugestões; 3) Outras opiniões e sugestões alheias ao conteúdo do documento de consulta; 4) Conclusão.

O presente relatório final é publicado sob forma electrónica e disponibilizado no Portal do Governo da RAEM (www.gov.mo) e na página electrónica temática da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (www.dsat.gov.mo/LTR), para consulta ou descarregamento pelo público.



Parte I

Situação geral dos trabalhos de consulta

Durante o período de consulta, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego em conjunto com o Corpo de Polícia de Segurança Pública fizeram a apresentação do documento de consulta sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, através de conferências de imprensa, sessões de consulta públicas, sessões de consulta especiais, páginas electrónicas temáticas, publicidade em órgãos de comunicação social, textos para consulta, folhetos e cartazes, e também procederam à recolha de opiniões, de forma ampla, do público, das organizações consultivas, associações, concessionárias de serviços de utilidade pública e do sector de transporte, por meio destas vias e mediante carta, correio electrónico ou linha aberta. No fim do período de consulta, foram recebidos, no total, 1498 textos de opiniões.

1. Distribuição de documentos

No decurso do período de consulta, o Governo da RAEM distribuiu 861 exemplares do documento de consulta e 2000 exemplares de folhetos, nas áreas de atendimento da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, sitas na Estrada de D. Maria II e no Edifício China Plaza, respectivamente, bem como no Centro de Serviços da RAEM e no Centro de Informações ao Público. Ao mesmo tempo, o documento de consulta e os folhetos foram também disponibilizados no Portal do Governo e na página electrónica da DSAT, para consulta ou descarregamento pelo público.

2. Meios de divulgação

A fim de ouvir de forma ampla as opiniões e levar ao conhecimento dos sectores sociais o conteúdo principal do documento de consulta sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, no período de consulta, o Governo da RAEM produziu spots de rádio, curtas-metragens, infografias e cartazes. Em simultâneo, procedeu à divulgação através da televisão, rádio, portal do Governo, página electrónica temática e conta de Wechat, para além de recorrer aos órgãos de comunicação social tradicionais e às novas plataformas das redes sociais, para transmissão de actividades de consulta.

Por outro lado, em 29 de Janeiro de 2019, a DSAT e o CPSP realizaram uma conferência de imprensa e fizeram a apresentação da consulta pública e do conteúdo principal do documento de consulta através do programa “Informação e Comentário” do canal chinês da TDM, com vista a promover a participação dos sectores sociais na discussão, formulando conjuntamente opiniões e sugestões sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”.

3. Sessões de consulta

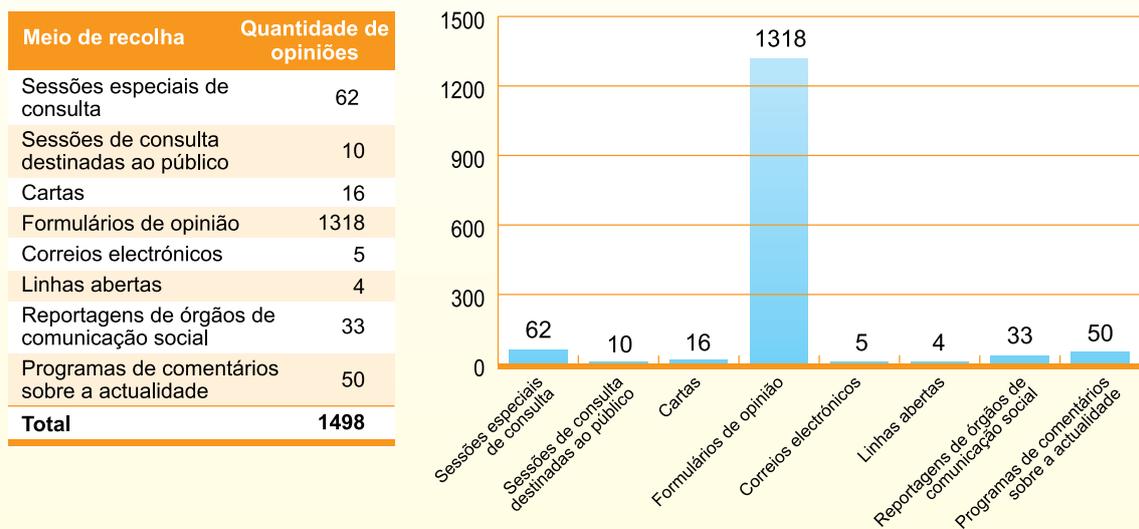
A DSAT e o CPSP promoveram durante o período de consulta seis sessões de consulta, das quais três tiveram como destinatários as concessionárias de serviços de utilidade pública, o sector dos transportes, associações, assim como organizações de juventude, de ciclismo e de deficientes físicos, enquanto as restantes três foram destinadas ao público. Pela importância atribuída às sessões de consulta pelos sectores sociais e sua participação entusiástica, contou-se com a presença de um total de 233 pessoas, tendo 72 delas apresentado opiniões nas sessões. A situação das sessões de consulta é representada a seguir:

| Sessões de consulta | Data | Destinatário |
|-------------------------------|-------------------------|---|
| Sessões especiais de consulta | 1 de Fevereiro de 2019 | Concessionárias de serviços de utilidade pública e o sector dos transportes |
| | 22 de Fevereiro de 2019 | Associações |
| | 22 de Março de 2019 | Organizações de juventude, de ciclismo e de deficientes físicos |
| Sessões destinadas ao público | 13 de Fevereiro de 2019 | Público |
| | 27 de Fevereiro de 2019 | |
| | 13 de Março de 2019 | |

4. Recolha de opiniões

Durante o período de consulta, o Governo da RAEM recolheu, através dos diversos meios, um total de 1498 textos de opiniões, dos quais 72 foram emitidos verbalmente nas sessões de consulta, 16 por carta, 1318 através de formulários de opinião, 5 por correio electrónico, 4 através de linha aberta, 33 em reportagens de órgãos de comunicação social e 50 em programas de comentários sobre a actualidade. A situação apresenta-se da seguinte forma:

Quadro 1 – Estatística das opiniões recolhidas



Parte II

Síntese, análise e resposta sobre as opiniões e sugestões

1. Critérios de classificação

Entende-se por “síntese das opiniões” a descrição de opiniões através das quais se deduz os pontos de destaque ou que têm importância, classificadas segundo os diferentes tópicos e em função dos cinco critérios, a saber: “favorável”, “desfavorável”, “outras”, “nulas” e “outras opiniões e sugestões alheias às matérias mencionadas no documento da consulta”.

Na parte da conclusão, é apenas do cálculo da percentagem das posições “favorável” e “desfavorável” que se deduz a prevalência de opinião favorável ou de opinião desfavorável.

Os cinco critérios de classificação de síntese são:

“Favorável”: entende-se por “favorável” a vontade concordante expressamente declarada no texto original em relação ao correspondente conteúdo do texto de consulta. A título de exemplo, das expressões “concordo”, “estou de acordo”, “apoio”, ou do texto original sintetizado, se pode inferir que os opinantes manifestaram a vontade favorável relativamente ao conteúdo correspondente do texto de consulta.

“Desfavorável”: entende-se por “desfavorável” a vontade discordante expressamente declarada no texto original em relação ao correspondente conteúdo do texto de consulta. A título de exemplo, das expressões “não concordo”, “não estou de acordo”, “sou contra”, “manter o status quo”, ou do texto original sintetizado, se pode inferir que os opinantes manifestaram a vontade desfavorável relativamente ao conteúdo correspondente do texto de consulta.

“Outras opiniões”: entende-se por “outras opiniões” a não manifestação de qualquer posição favorável ou desfavorável no texto original em relação ao correspondente conteúdo do texto de consulta. Por exemplo, quando surge a expressão “não comento” ou os opinantes revelam vontade parcialmente favorável em relação ao correspondente conteúdo do texto de consulta ou apresentam outras opiniões, sugestões ou dúvidas.

“Nulas”: entendem-se por “nulas” as opiniões em que, no respectivo texto original, são utilizadas palavras insultuosas e expressões indecentes ou incompreensíveis (por exemplo: símbolos, caracteres ilegíveis, etc.)

“Outras opiniões e sugestões alheias ao conteúdo do documento de consulta”: entendem-se por “outras opiniões e sugestões alheias ao conteúdo do documento de consulta” as opiniões que não têm nada a ver com o conteúdo do texto de consulta, mas reflectem outras opiniões e sugestões dos opinantes sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, ou opiniões sobre a política de trânsito e transportes terrestres e o planeamento dos equipamentos de trânsito.

2. Conteúdo principal

Durante o período de consulta, o Governo da RAEM procedeu à consulta sobre a “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, através de diferentes canais, recolhendo um total de 1498 textos de opiniões. Da arrumação e classificação das opiniões recolhidas e, em função da correspondência das respectivas opiniões às matérias dos capítulos do documento de consulta, resultaram 28 261 artigos de opiniões que têm a ver com as matérias, que foram objecto de síntese, análise e resposta.

| Quadro 2 – Matérias | Quantidade de opiniões |
|---|------------------------|
| Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sob influência de álcool e em excesso de velocidade | 1246 |
| Agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções | 1064 |
| Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas (para os pormenores, vide quadro 3) | 13 061 |
| Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias (Para os pormenores, vide quadro 4) | 7795 |
| Alteração às disposições fiscalizadores respeitantes aos exames de pesquisa de álcool | 1122 |
| Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência contravencional | 1059 |
| Alteração às normas sobre a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução | 1066 |
| Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas | 534 |
| Abordagem sobre a viabilidade e adequabilidade da introdução do sistema de pontuação | 714 |
| Opiniões sobre outras alterações alheias ao conteúdo do documento de consulta | 600 |
| Total | 28 261 |

* Nota: A quantidade de opiniões do quadro anterior não compreende as 105 opiniões consideradas “nulas” em função do critério de classificação.

| Quadro 3 – Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas | Quantidade de opiniões |
|--|------------------------|
| O estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais | 1280 |
| O estacionamento ilegal em lugares onde se encontra a linha contínua, aposta no bordo da faixa de rodagem (marca M12) ou no passeio junto a esta (marca M12a) | 1203 |
| A entrada ilegal no corredor exclusivo para transportes públicos ou autocarros | 1226 |
| A estacionamento ilegal na área demarcada da paragem de autocarros | 1268 |
| O desrespeito da obrigação de parar ou abrandar a marcha para facilitar a saída de autocarro do local de paragem | 1193 |
| A falta de promoção da remoção com a maior brevidade possível de veículo imobilizado por causa de avaria ou acidente, nas pontes ou nos viadutos de acesso | 1114 |
| A utilização da via pública para a realização de actividades (por exemplo, a execução de obras), que estejam fora do âmbito de provas desportivas ou festividades e que possam afectar o trânsito normal, sem autorização prévia ou não cumprindo as condições fixadas para a sua realização | 1207 |
| O estacionamento e paragem ilegal (regra geral) | 1216 |
| O estacionamento ilegal de automóveis pesados em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado | 1128 |
| O estacionamento ilegal de automóveis ligeiros em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado | 1096 |
| O estacionamento ilegal de motociclos e ciclomotores em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado | 1130 |
| Total | 13 061 |

| Quadro 4 - Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias | Quantidade de opiniões |
|--|------------------------|
| Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança | 1102 |
| Proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados | 1138 |
| Proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos | 1087 |
| Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados | 1102 |
| Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas | 1124 |
| Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes | 1149 |
| Obrigaçao de desligar o motor quando o automóvel está parado | 1093 |
| Total | 7795 |

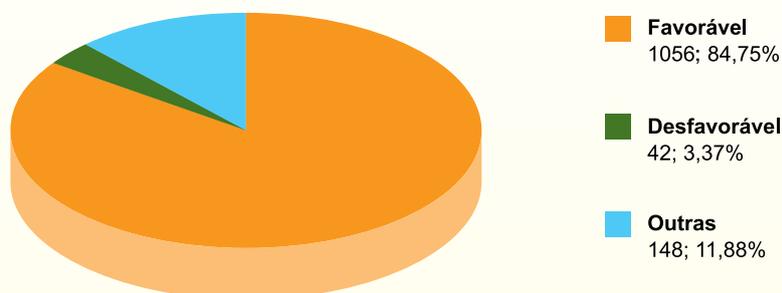
2.1. Fortalecimento das acções de combate aos actos ilícitos que prejudiquem a segurança rodoviária ou influenciem o tráfego

2.1.1. Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez; sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas; sob influência de álcool e em excesso de velocidade

O documento de consulta propõe que a revisão seja feita em rumo à proporcionalidade entre o crime e a pena, agravando moderadamente a moldura penal relativa aos infractores primários e reincidentes de condução em estado de embriaguez e sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (drogas), bem como a moldura penal da contravenção de condução sob influência de álcool e em excesso de velocidade, assim como simplificando o regime sancionatório em vigor respeitante ao excesso de velocidade.

Sobre o “Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez; sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas; sob influência de álcool e em excesso de velocidade”, as opiniões recebidas totalizam 1246, das quais 1056 são opiniões “favoráveis”, 42 “desfavoráveis” e 148 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 1056 | 42 | 148 | 1246 |
| Percentagem | 84,75% | 3,37% | 11,88% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevalentes são favoráveis à moldura penal proposta pelo documento de consulta para os infractores primários e reincidentes de condução em estado de embriaguez e sob influência de droga, e à aplicação de pena de prisão ou multa e inibição de condução, como sanção penal a estes crimes.

As opiniões são também, de forma dominante, em favor da moldura penal estabelecida para infractores primários e reincidentes da contravenção de condução sob influência de álcool e em excesso de velocidade, proposta pelo documento de consulta, bem como a aplicação, como sanção penal, de multa e inibição de condução, aos infractores primários, e de pena de prisão ou multa e inibição de condução, aos reincidentes.

Ademais, as opiniões prevalentes favorecem a moldura penal da contravenção de condução sob influência de álcool e em excesso de velocidade, estabelecida no documento de consulta, a aplicação de pena da multa e inibição de condução aos infractores primários e reincidentes, assim como a simplificação do regime sancionatório em vigor respeitante ao excesso de velocidade.

Por outro lado, há quem entenda que, em relação à punição do crime de condução em estado de embriaguez e sob influência de álcool, deve ser aplicada a proibição definitiva de condução, não se podendo substituir a pena por multa nem suspender a execução da sanção penal. Se o condutor, devido ao referido crime, causar a morte ou danos graves a pessoas, deve arcar com uma punição mais severa, conforme proposta pelo documento de consulta.

Análise e resposta

Ao abrigo do Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/95/M, de 14 de Novembro, alterado pela Lei n.º 8/2017, tanto a pena de prisão como a multa constituem penas principais. Visando a aplicação de penas a protecção de bens jurídicos e a reintegração do agente na sociedade, a pena assume o significado de punição e correcção. Preenchidos os pressupostos legais, o tribunal deve suspender a execução da pena se concluir que a simples censura do facto e a ameaça de prisão realizam de forma adequada e suficiente as finalidades da punição.

De acordo com a Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário), a “condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas” é tipificada como crime. Por isso, a alteração à correspondente disposição da Lei do Trânsito Rodoviário deve estar de harmonia com o regime jurídico penal e a filosofia legislativa em vigor em Macau e tomá-los em consideração de forma global, no sentido de evitar o conflito ou incompatibilidade com o ordenamento jurídico vigente.

Por outro lado, se o exercício de condução do condutor satisfizer cumulativamente os outros elementos constitutivos de crime estabelecidos pelo Código Penal, nada impede que seja determinada, nos termos da lei, a medida da pena em relação a ele, por cometer crime previsto no Código Penal.

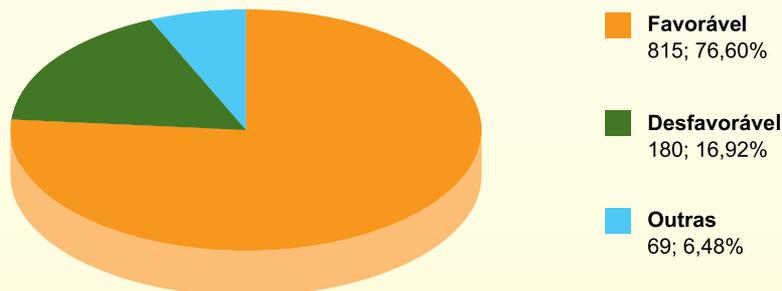
Nestes termos, as opiniões propostas pelo documento de consulta e em relação às quais o público se mostra prevalecentemente favorável serão levadas em consideração prudente aquando da alteração à Lei do Trânsito Rodoviário, em articulação com o regime jurídico penal em vigor em Macau.

2.1.2. Agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções

O documento de consulta propõe que seja agravada moderadamente a moldura sancionatória contra os infractores primários e reincidentes das contravenções pelo desrespeito da obrigação de parar e pela não cedência de passagem aos peões.

No que se refere ao “agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções” as opiniões recebidas totalizam 1064, das quais 815 são “favoráveis”, 180 “desfavoráveis” e 69 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 815 | 180 | 69 | 1064 |
| Percentagem | 76,60% | 16,92% | 6,48% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões são, de forma prevalecte, favoráveis ao agravamento da moldura sancionatória contra os infractores primários e reincidentes das contravenções pelo desrespeito da obrigação de parar e pela não cedência de passagem aos peões, conforme proposto pelo documento de consulta.

Algumas opiniões entendem que acontece sempre a distração de peões com a situação rodoviária, ao atravessar passadeira, por causa do uso de telemóvel. Pelo que não se deve agravar a moldura sancionatória contra o condutor que comete a contravenção pela não cedência de passagem aos peões.

Há quem também opine que é adequada a moldura sancionatória contra a contravenção do desrespeito da obrigação de parar e não cedência de passagem aos peões, prevista na Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, mas devem ser reforçados os respectivos trabalhos de divulgação e sensibilização.

Análise e resposta

As contravenções do desrespeito da obrigação de parar e da não cedência de passagem aos peões podem trazer consequências inimagináveis, as quais não só podem pôr em perigo a segurança do condutor e passageiros, como também constituem extrema ameaça para a vida ou integridade física dos outros utilizadores das vias rodoviárias.

Por isso, para criar um ambiente rodoviário ordenado e seguro, as opiniões propostas pelo documento de consulta e das quais o público é prevalectemente em favor serão levadas em consideração prudente aquando da alteração à Lei do Trânsito Rodoviário.

2.1.3. Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas

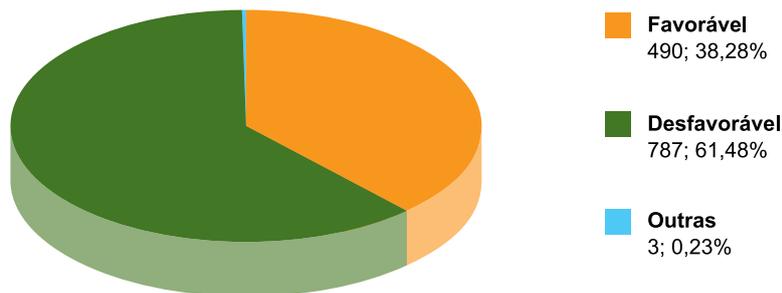
O documento de consulta propõe a revisão do valor das multas aplicadas às infracções administrativas relacionadas com “o estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais”, “o estacionamento ilegal em lugares onde se encontra a linha contínua, aposta no bordo da faixa de rodagem (marca M12) ou no passeio junto a esta (marca M12a)”, “a entrada ilegal no corredor exclusivo para transportes públicos ou autocarros”, “o estacionamento ilegal na área demarcada de paragem de autocarros”, “o desrespeito da obrigação de parar ou abrandar a marcha para facilitar a saída de autocarro do local de paragem”, “a falta de promoção da remoção com a maior brevidade possível de veículo imobilizado, por causa de avaria ou acidente, nas pontes ou nos viadutos de acesso”, “a utilização da via pública para a realização de actividades (por exemplo, a execução de obras), que estejam fora do âmbito de provas desportivas ou festividades e que possam afectar o trânsito normal, sem autorização prévia ou não cumprindo as condições fixadas para a sua realização”, “o estacionamento e paragem ilegal (regra geral)”, “o estacionamento ilegal de automóveis pesados em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”, “o estacionamento ilegal de automóveis ligeiros em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”, “o estacionamento ilegal de motociclos e ciclomotores em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”.

Síntese das opiniões

(1) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais”:

No tocante a este tópico, conta-se um total de 1280 artigos de opiniões recebidas, das quais 490 são “favoráveis”, 787 “desfavoráveis” e 3 “outras”.

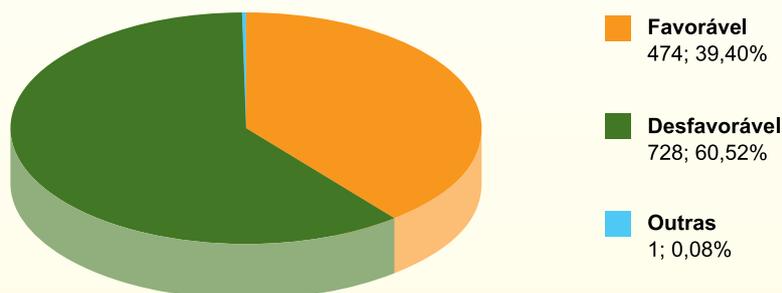
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 490 | 787 | 3 | 1280 |
| Percentagem | 38,28% | 61,48% | 0,23% | 100% |



(2) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “estacionamento ilegal em lugares onde se encontra a linha contínua, aposta no bordo da faixa de rodagem (marca M12) ou no passeio junto a esta (marca M12a)”:

A respeito deste tópico, foi recebido um total de 1203 artigos de opiniões, das quais 474 são “favoráveis”, 728 “desfavoráveis” e 1 “outras”.

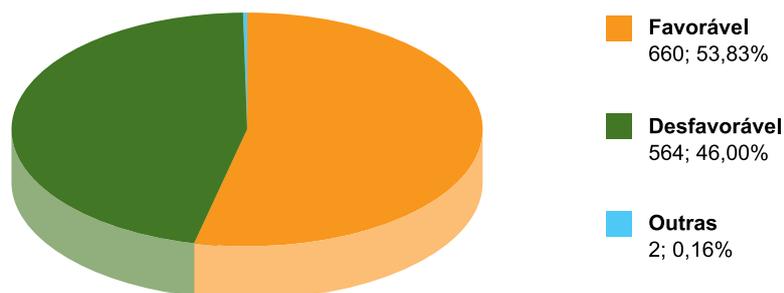
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 474 | 728 | 1 | 1203 |
| Percentagem | 39,40% | 60,52% | 0,08% | 100% |



(3) Revisão do valor da multa aplicada à infracção administrativa de “entrada ilegal no corredor exclusivo para transportes públicos ou autocarros”:

Em relação a esta matéria, as opiniões recebidas totalizam 1226, das quais 660 são “favoráveis”, 564 “desfavoráveis” e 2 “outras”.

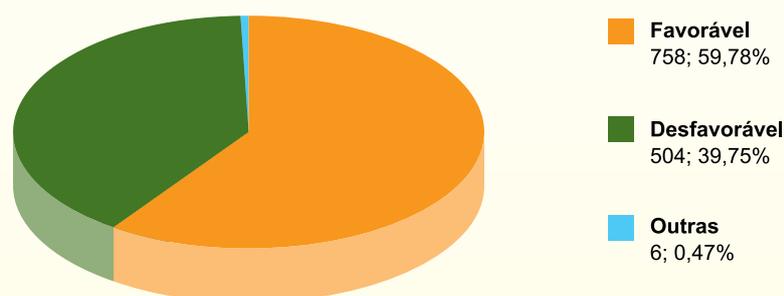
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 660 | 564 | 2 | 1226 |
| Percentagem | 53,83% | 46,00% | 0,16% | 100% |



(4) Revisão do valor da multa aplicada à infracção administrativa de “estacionamento ilegal na área demarcada da paragem de autocarro”:

Acerca do presente tópico, há um total de 1268 opiniões, das quais 758 são “favoráveis”, 504 “desfavoráveis” e 6 “outras”.

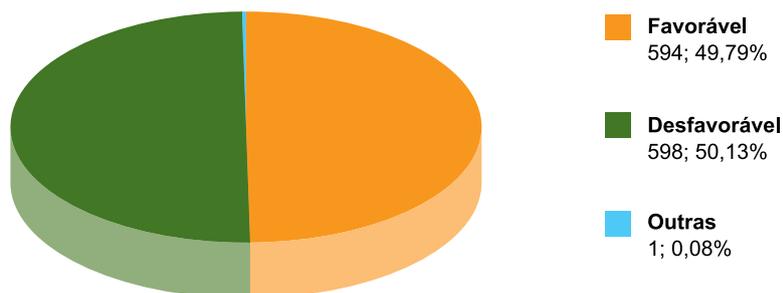
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 758 | 504 | 6 | 1268 |
| Percentagem | 59,78% | 39,75% | 0,47% | 100% |



(5) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “desrespeito da obrigação de parar ou abrandar a marcha para facilitar a saída de autocarro do local de paragem”:

A propósito deste tópico, foram recebidas, no total, 1193 opiniões, das quais 594 são “favoráveis”, 598 “desfavoráveis” e 1 “outras”.

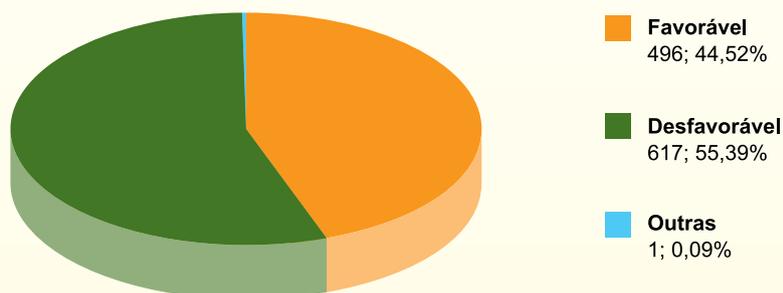
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 594 | 598 | 1 | 1193 |
| Percentagem | 49,79% | 50,13% | 0,08% | 100% |



(6) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “falta de promoção de remoção com a maior brevidade possível de veículo imobilizado, por causa de avaria ou acidente, nas pontes ou nos viadutos de acesso”:

Sobre este tópico, as opiniões recebidas totalizam 1114, das quais 496 são “favoráveis”, 617 “desfavoráveis” e 1 “outras”.

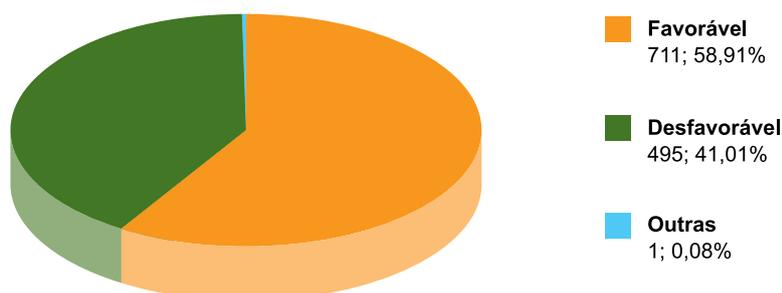
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 496 | 617 | 1 | 1114 |
| Percentagem | 44,52% | 55,39% | 0,09% | 100% |



(7) Revisão do valor da multa aplicada à infracção administrativa de “utilização da via pública para a realização de actividades (por exemplo, a execução de obras), que estejam fora do âmbito de provas desportivas ou festividades e que possam afectar o trânsito normal, sem autorização prévia ou não cumprindo as condições fixadas para a sua realização”:

Relativamente a este tópico, as opiniões recebidas somam um total de 1207, das quais 711 são “favoráveis”, 495 “desfavoráveis” e 1 “outras”.

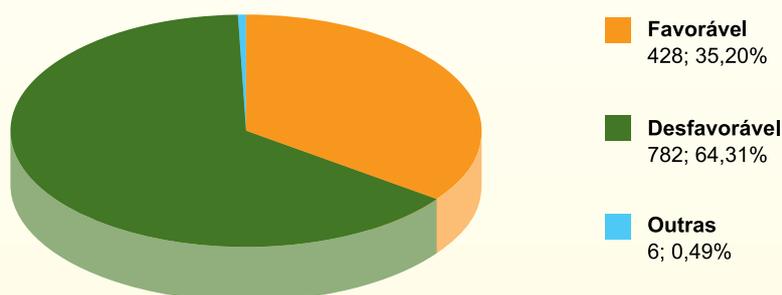
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 711 | 495 | 1 | 1207 |
| Percentagem | 58,91% | 41,01% | 0,08% | 100% |



(8) Revisão do valor da multa aplicada à infracção administrativa de “estacionamento e paragem ilegal (regra geral)”:

De entre um total de 1216 opiniões recebidas que têm a ver com o presente tópico, 428 são “favoráveis”, 782 “desfavoráveis” e 6 “outras”.

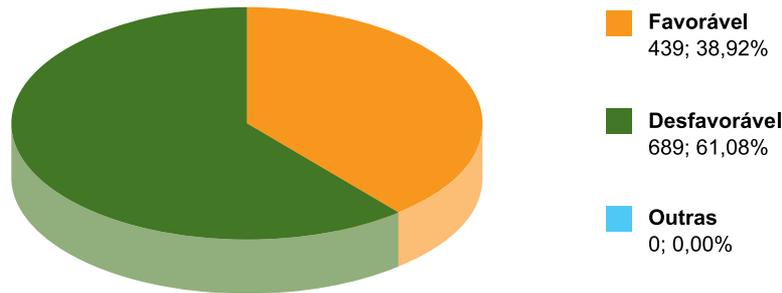
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 428 | 782 | 6 | 1216 |
| Percentagem | 35,20% | 64,31% | 0,49% | 100% |



(9) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “estacionamento ilegal de automóveis pesados em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”:

No que toca a este tópico, foi recebido um total de 1128 opiniões, das quais 439 são “favoráveis”, 689 “desfavoráveis” e 0 “outras”.

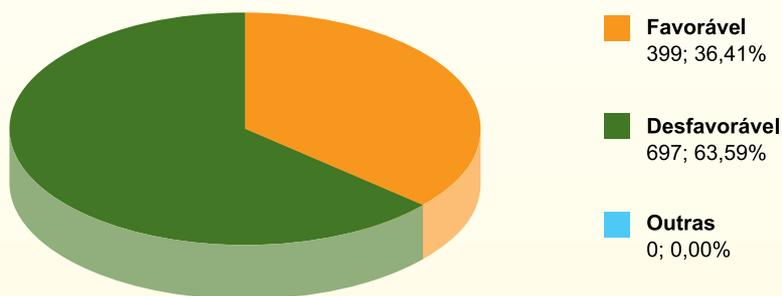
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 439 | 689 | 0 | 1128 |
| Percentagem | 38,92% | 61,08% | 0,00% | 100% |



(10) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “estacionamento ilegal de automóveis ligeiros em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”:

O total de opiniões relacionadas com o presente tópico situa-se em 1096 opiniões, das quais 399 são “favoráveis”, 697 “desfavoráveis” e 0 “outras”.

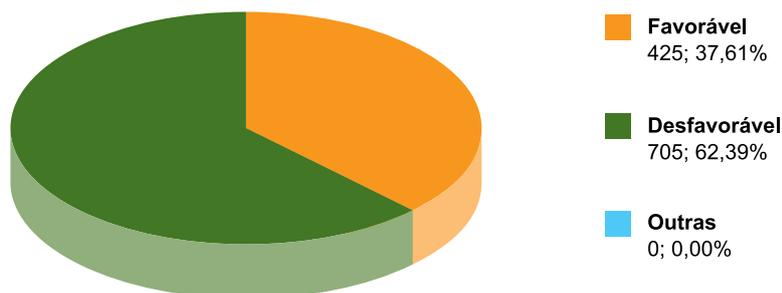
| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 399 | 697 | 0 | 1096 |
| Percentagem | 36,41% | 63,59% | 0,00% | 100% |



(11) Revisão do valor da multa aplicada à infração administrativa de “estacionamento ilegal de motociclos e ciclomotores em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”:

Acerca deste tópico, foram recebidas, no total, 1130 opiniões, das quais 425 são “favoráveis”, 705 “desfavoráveis” e 0 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 425 | 705 | 0 | 1130 |
| Porcentagem | 37,61% | 62,39% | 0,00% | 100% |



Análise e resposta

A posição dominante do público é favorável à revisão do valor das multas aplicadas a infrações administrativas de “entrada ilegal no corredor exclusivo para transportes públicos ou autocarros”, de “estacionamento ilegal na área demarcada da paragem de autocarros” e de “utilização da via pública para a realização de actividades (por exemplo, a execução de obras), que estejam fora do âmbito de provas desportivas ou festividades e que possam afectar o trânsito normal, sem autorização prévia ou não cumprindo as condições fixadas para a sua realização”, enquanto em relação ao “desrespeito da obrigação de parar ou abrandar a marcha para facilitar a saída de autocarro do local de paragem” as posições estão divididas, metade a favor e metade contra. Nesta conformidade, a fim de elevar a consciência dos condutores no respeito à legislação do trânsito e minimizar o impacto causado pelas infrações no trânsito, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário nas respectivas disposições será levada a consideração prudente, com base nas opiniões referidas e tomando em consideração a gravidade e perigosidade das infrações, assim como o impacto negativo que cause no trânsito em geral.

Por outro lado, uma parte maior do público assume uma posição desfavorável à revisão do valor das multas aplicadas a infrações administrativas de “estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais”, “estacionamento ilegal em lugares onde se encontra a linha contínua, aposta no bordo da faixa de rodagem (marca M12) ou no passeio junto a esta (marca M12a)”, “falta de promoção da remoção com a maior brevidade possível de veículo imobilizado, por causa de avaria ou acidente, nas pontes ou nos viadutos de acesso”, “estacionamento e paragem ilegal (regra geral)”, “estacionamento ilegal de automóveis pesados em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”, “estacionamento ilegal de automóveis ligeiros em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado” e “estacionamento ilegal de motociclos e ciclomotores em lugares tarifados da via pública ou que exceda o período autorizado”. Por isso, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário nas respectivas disposições deve ser levada em consideração de forma prudente.

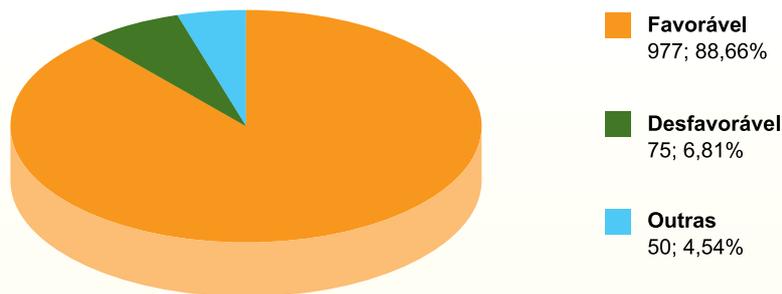
2.2. Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias

2.2.1. Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança

O documento de consulta propõe o alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança, obrigando, nomeadamente, os passageiros do banco da retaguarda dos automóveis ligeiros e os condutores e passageiros do banco da frente dos automóveis pesados a usar cinto de segurança, assim como as crianças em idade escolar que andam nos automóveis que prestem serviços de transporte de crianças.

A respeito do tópico “Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança”, soma-se um total de 1102 opiniões, das quais 977 são “favoráveis”, 75 “desfavoráveis” e 50 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 977 | 75 | 50 | 1102 |
| Percentagem | 88,66% | 6,81% | 4,54% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevalecentes são favoráveis ao alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança, incluindo, nomeadamente, o alargamento até aos passageiros do banco da retaguarda dos automóveis ligeiros, aos condutores e passageiros do banco da frente dos automóveis pesados, que passariam a ter de usar cinto de segurança, assim como às crianças em idade escolar que andam nos automóveis que prestem serviços de transporte de crianças.

Algumas opiniões entendem que se deve determinar a idade e a situação (por exemplo: grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou autistas) em que os passageiros do banco da retaguarda são dispensados do uso obrigatório do cinto de segurança. Mais se propõe que sejam regulamentados os equipamentos de segurança utilizados por bebés ou crianças da primeira infância quando estes são transportados.

Há quem entenda que o âmbito do uso de cinto de segurança deve ser alargado até aos passageiros do banco da retaguarda dos automóveis pesados de passageiros (por exemplo: autocarros de turismo).

Algumas opiniões referem que o alargamento do âmbito do uso de cinto de segurança não surte efeito prático nenhum na segurança de circulação dos veículos, tendo em conta a situação rodoviária de Macau e os limites máximos de velocidade estabelecidos para os automóveis pela legislação em vigor.

Análise e resposta

O cinto de segurança constitui um dispositivo de defesa básico do condutor e dos passageiros transportados em automóveis e serve para amortecer a colisão, em caso de acidente de viação, no qual pode produzir um efeito protector para o condutor e os passageiros.

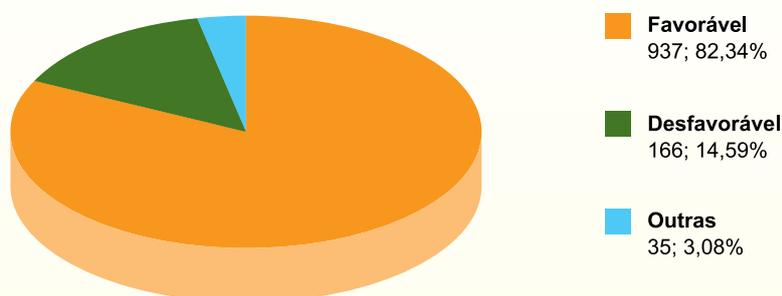
Nesta conformidade, a fim de reforçar a segurança rodoviária dos condutores e passageiros de veículos, será levada em consideração prudente a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário nas respectivas disposições com base nas opiniões prevalecentes do público, que favorecem o proposto pelo documento de consulta.

2.2.2. Proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados

O documento de consulta propõe a proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel por parte do condutor de automóvel pesado quando está ao volante.

De entre um total de 1138 opiniões relacionadas com o tópico “Proibição do uso da função de ‘mãos-livres’ do telemóvel na condução de automóveis pesados”, 937 são “favoráveis”, 166 “desfavoráveis” e 35 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 937 | 166 | 35 | 1138 |
| Percentagem | 82,34% | 14,59% | 3,08% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevalecentes são favoráveis à proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados, proposta pelo documento de consulta.

Há quem opine que a proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel durante a condução deve apenas incidir sobre os condutores de automóveis pesados de passageiros (por exemplo: autocarros públicos ou autocarros de turismo). No entanto, quando o automóvel pesado de passageiros é utilizado para transportar pessoas com mobilidade reduzida, e tendo em conta situações especiais que possam surgir para os utilizadores e que impliquem a necessidade de comunicar imediatamente via telefone com o condutor, aliado ao facto de a situação rodoviária actual de Macau dificultar o estacionamento do veículo, julga-se não ser aconselhável proibir o uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados.

Alguns referem também que, devido à necessidade de comunicação estreita entre os condutores de veículos pesados e os seus clientes durante o período de trabalho, não se deve proibir o uso da função de “mãos-livres”, tendo em conta a situação real do sector dos transportes, sob pena de afectar o exercício da actividade e o funcionamento do dia-a-dia do sector.

Análise e resposta

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, entende-se por automóvel pesado um veículo com peso bruto, por construção, superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, de passageiros ou misto, consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas, respectivamente.

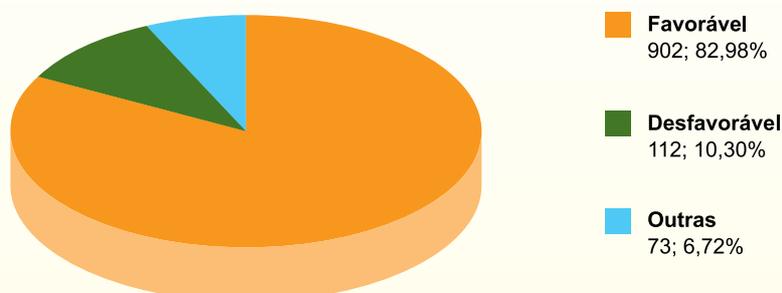
Para intensificar a salvaguarda da segurança de pessoas e bens dos condutores e passageiros de automóveis pesados e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário nas respectivas disposições deve ser levada em consideração de forma prudente, tendo em conta a categoria de automóveis pesados a conduzir, com base nas opiniões favoráveis do público ao proposto pelo documento de consulta.

2.2.3. Proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos

O documento de consulta propõe a proibição ou restrição da manobra ou visualização de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos, durante a condução de veículo por parte do condutor.

Sobre o tópico “Proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos”, as opiniões recebidas totalizam 1087, das quais 902 são “favoráveis”, 112 “desfavoráveis” e 73 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 902 | 112 | 73 | 1087 |
| Percentagem | 82,98% | 10,30% | 6,72% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões favorecem de forma prevalecte a proibição ou restrição da manobra ou visualização de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos, durante a condução de veículo por parte do condutor.

Algumas opiniões consideram que se deve permitir aos condutores manobrar ou visualizar os equipamentos de vídeo de auxílio de condução, como, por exemplo, guia de navegação e sistema auxiliar de estacionamento, que aumentam a segurança na condução. Entretanto, deve-se também proibir o uso ou visualização dos equipamentos de vídeo de entretenimento, para não distrair os condutores que estão ao volante.

Há quem refira que grande parte dos veículos importados está basicamente equipada com equipamentos de vídeo de entretenimento, e que não se deve, pois, proibir ou restringir o uso daqueles equipamentos. Ademais, considera também que se deve ter em conta as dificuldades que existam no cumprimento da lei.

Análise e resposta

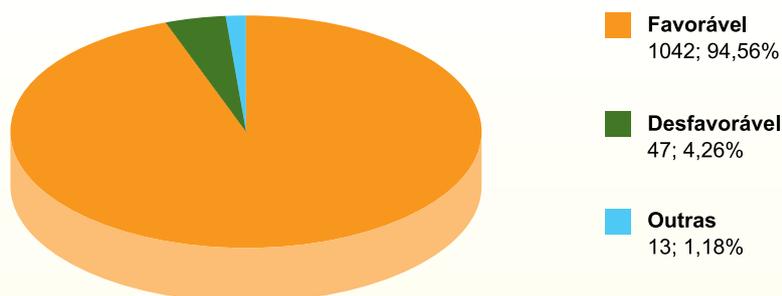
A fim de evitar a distração dos condutores na condução e o perigo para a segurança rodoviária por causa do uso de equipamentos de vídeo, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário nas respectivas disposições será levada em consideração prudente, com base nas opiniões favoráveis do público ao proposto pelo documento de consulta, tendo em conta as funções e características dos equipamentos de vídeo incorporados nos veículos.

2.2.4. Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados

O documento de consulta propõe a proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados.

No que respeita ao tópico “Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados”, soma-se um total de 1102 opiniões recebidas, das quais 1042 são “favoráveis”, 47 “desfavoráveis” e 13 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 1042 | 47 | 13 | 1102 |
| Percentagem | 94,56% | 4,26% | 1,18% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões favorecem de forma prevalecente a proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, conforme proposto pelo documento de consulta.

Alguns consideram que, para promover as deslocações ecológicas, se deve permitir a circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, mas é necessário estabelecer que os mesmos possuam função de travagem de emergência, assim como definir as respectivas regras de circulação. Por exemplo: introduzir um regime simples de matrícula para veículos com motor eléctrico, autoequilibrados; permitir-lhes apenas circular no passeio; estabelecer o limite máximo de velocidade; e que os utilizadores devam ser aprovados na prova teórica do exame de condução e assumir a obrigação de firmar contrato de seguro.

Há quem considere que os veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, na falta de meios de protecção de segurança correspondentes, constituirão perigo para a segurança rodoviária se forem permitidos a circular nas vias públicas. Pelo que se propõe que seja proibida a circulação dos veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, nas vias públicas.

Análise e resposta

O veículo com motor eléctrico, autoequilibrado, é um novo meio de transporte conveniente, flexível e de emissão zero. Mas, considerando as suas próprias funções e características, se se permitir a sua circulação livre nas vias públicas, isso constituirá realmente riscos para os utentes das vias públicas.

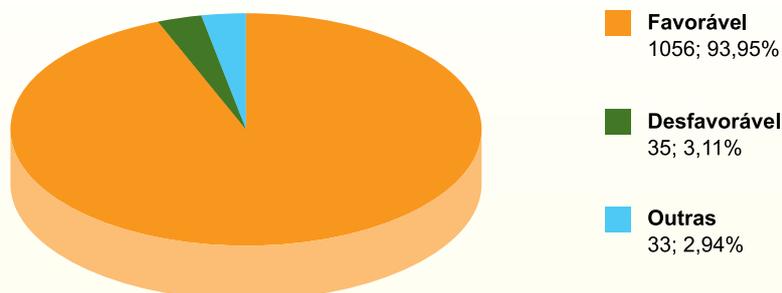
Nestes termos, a definição das regras de circulação dos veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, será levada em consideração prudente, com base nas opiniões favoráveis do público ao proposto pelo documento de consulta, em conjugação com as condições reais e situação rodoviária de Macau.

2.2.5. Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas

O documento de consulta propõe a definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas para os seus utentes.

Acerca do tópico “Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas”, as opiniões recebidas totalizam 1124, das quais 1056 são “favoráveis”, 35 “desfavoráveis” e 33 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 1056 | 35 | 33 | 1124 |
| Percentagem | 93,95% | 3,11% | 2,94% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões são prevalentemente favoráveis à proposta do documento de consulta no que se refere à definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas, nomeadamente as limitações referentes à adaptação das cadeiras de rodas motorizadas, ao transporte de carga, à velocidade máxima e ao transporte de passageiros.

Há quem entenda que, não sendo aconselhável a circulação de cadeiras de rodas motorizadas nas faixas de rodagem, se deva aperfeiçoar as instalações sem barreiras arquitectónicas dos passeios, em benefício da circulação dos utentes no passeio. Ademais, propõe também que sejam definidas as cadeiras de rodas motorizadas como meio de transporte auxiliar e que sejam determinadas regras de circulação nas vias públicas para os utentes, que lhes obriguem a firmar contrato de seguro ou possuir passe de circulação.

Análise e resposta

Para as pessoas com mobilidade reduzida, as cadeiras de rodas motorizadas podem aumentar grandemente a conveniência das suas deslocações, facto que resulta na sua crescente popularidade.

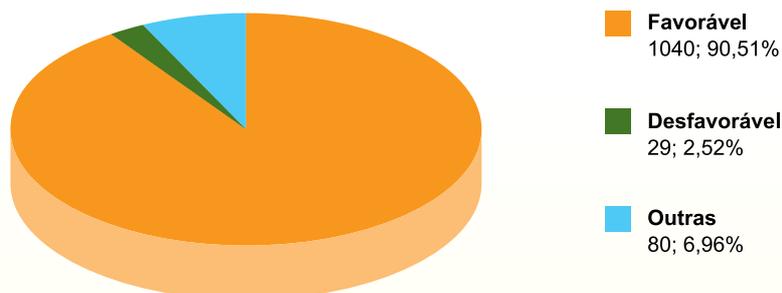
A fim de reforçar a salvaguarda da segurança pessoal dos referidos utentes e dos outros utilizadores rodoviários, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário no que se refere às regras de circulação no trânsito para cadeiras de rodas motorizadas será levada em consideração de forma prudente, com base nas opiniões favoráveis do público exprimidas ao proposto pelo documento de consulta.

2.2.6. Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes

O documento de consulta propõe a revisão geral e aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes.

No que se refere ao tópico “Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes”, soma-se um total de 1149 opiniões recebidas, das quais 1040 são “favoráveis”, 29 “desfavoráveis” e 80 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 1040 | 29 | 80 | 1149 |
| Porcentagem | 90,51% | 2,52% | 6,96% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões são prevalentemente favoráveis ao proposto pelo documento de consulta no que se refere à revisão geral e aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes, nomeadamente a proibição da condução de velocípedes nas vias públicas de visibilidade reduzida ou em condições atmosféricas adversas, a obrigatoriedade de o ciclista se desmontar da bicicleta levando-a à mão ao atravessar uma faixa de rodagem, o uso obrigatório de capacete aquando da condução de bicicleta, a proibição de aprendizagem de condução de bicicleta nas vias públicas, assim como a fixação do limite máximo de velocidade para velocípedes e a restrição da idade com que se pode conduzir uma bicicleta nas vias públicas.

Algumas opiniões propõem, para além das regras de circulação propostas pelo documento de consulta, a introdução do regime de matrícula simples de velocípedes e a definição de regras de circulação de trânsito sobre a obrigatoriedade de instalar e utilizar equipamentos de iluminação, obrigatoriedade de os candidatos a condutor serem aprovados na prova teórica do exame de condução, a obrigatoriedade de os condutores firmarem contrato de seguro, a emissão de sinais de manobra para outros utentes das vias públicas (por exemplo: em caso de mudança de direcção à direita) ou a proibição da condução de velocípedes à noite.

Há quem entenda que, não sendo o velocímetro um acessório que acompanhe necessariamente o velocípede, e não possuindo o velocípede espaço para colocação de capacete, não é aconselhável definir as regras de circulação de trânsito no que diz respeito ao limite máximo de velocidade e ao uso obrigatório de capacete aquando da condução do mesmo. Mais entende que não se deve definir

restrição de idade para os condutores de velocípede permitidos a circular nas faixas de rodagem, mas deve-se definir o limite de idade daqueles que acompanhem os condutores de velocípede.

Ademais, há quem refira que, tendo em conta a escassez de terrenos em Macau e o intenso fluxo de veículos, se se permitir a condução de velocípedes nas vias públicas, esta pode constituir perigo, em certa medida. Pelo que propõe que a condução de velocípede apenas se possa realizar nas ciclovias.

Análise e resposta

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, os condutores de bicicleta, para além de cumprirem as regras especiais (por exemplo: não poder seguir com qualquer dos pés fora dos pedais ou dos respectivos apoios), devem ainda observar as regras de circulação de veículos estabelecidas pela referida lei (por exemplo: respeitar a obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções), sob pena de incorrer na correspondente responsabilidade legal.

Além disso, o Regulamento do Trânsito Rodoviário em vigor prevê que o velocípede deve ser provido de uma luz branca ou amarela à frente e de luz vermelha e reflector à retaguarda, assim como dois travões independentes e um instrumento acústico. Entretanto, a lei obriga também que o condutor deve anunciar a sua intenção aos demais utilizadores das vias rodoviárias, por meio do correspondente sinal quando pretender reduzir a velocidade, ceder a passagem, parar ou efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral do veículo, designadamente a mudança de direcção à direita ou à esquerda.

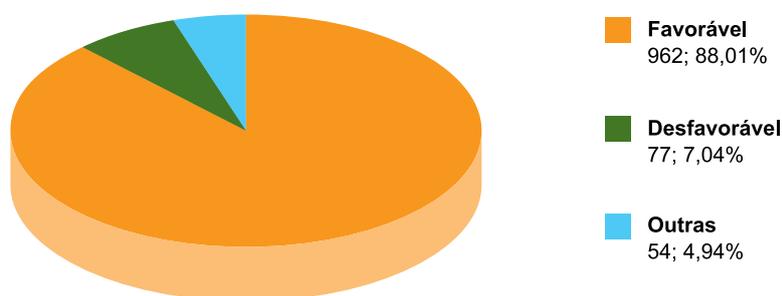
Por outro lado, os dispositivos de segurança de que o velocípede está provido são relativamente rudimentares, por isso, em caso de acidente de viação, podem resultar consequências inimagináveis para os condutores. Por isso, para assegurar a segurança rodoviária dos próprios condutores e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, e a fim de aperfeiçoar as regras de circulação dos velocípedes, a alteração à respectiva disposição da Lei do Trânsito Rodoviário será levada em consideração prudente com base nas opiniões prevalentemente favoráveis que o público demonstra para a proposta do documento de consulta.

2.2.7. Introdução da obrigatoriedade de desligar o motor quando o automóvel está parado

O documento de consulta propõe que se introduza a obrigatoriedade de desligar o motor do automóvel quando este está parado mais de três minutos.

Sobre o tópico “Introdução da obrigatoriedade de desligar o motor quando o automóvel está parado”, foram recolhidas, no total, 1093 opiniões, das quais 962 são “favoráveis”, 77 “desfavoráveis” e 54 “outras” opiniões.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 962 | 77 | 54 | 1093 |
| Percentagem | 88,01% | 7,04% | 4,94% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevaletentes são favoráveis ao proposto pelo documento de consulta no tocante à introdução da obrigatoriedade de desligar o motor quando o automóvel está parado mais de três minutos.

Algumas opiniões consideram que se deve definir as situações legais em que se pode eximir da obrigatoriedade de desligar o motor quando o automóvel está parado, designadamente por causa do tráfego ou condições atmosféricas, avaria mecânica, operação de salvamento ou por finalidade do veículo que obrigue a ter o motor a trabalhar ao ralenti.

Há quem avance com que é aconselhável implementar as respectivas medidas através da divulgação e sensibilização ou que é apenas obrigatório desligar o motor quando o veículo está parado mais de cinco a 30 minutos.

Há quem mencione que a proposta não corresponde à situação rodoviária real de Macau e que causaria facilmente desgaste de peças do veículo, devendo, aliás, ter-se em conta as dificuldades que existem no cumprimento da lei e sua eficácia. Parece que não será aconselhável implementar de forma obrigatória as respectivas medidas, mas que se pode contemplar a promoção da utilização de veículos eléctricos, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar.

Análise e resposta

O ralenti do motor do automóvel pode provocar a emissão de fumos de escape e ar quente, causando poluição do ar. Além disso, pode causar incómodo aos peões, devido à concentração dos poluentes produzidos pelas suas emissões nas vias públicas.

Por isso, em prol do interesse público, a fim de melhorar eficazmente a qualidade do ar e reduzir o incómodo causado aos peões pelo ralenti dos motores, a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário será estudada e levada em consideração prudente, com base nas opiniões prevaletentes do público, que

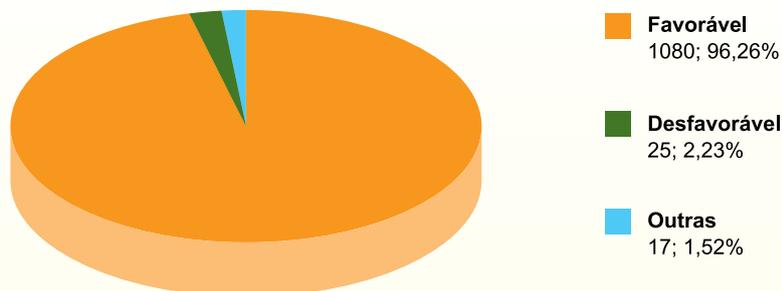
favorecem o proposto pelo documento de consulta, tendo em conta o ambiente de trânsito de Macau, a viabilidade de fazer cumprir a lei e a finalidade e características do veículo.

2.3. Alteração às disposições de fiscalização respeitantes ao exame de pesquisa de álcool

O documento de consulta propõe a revisão geral das disposições de fiscalização respeitantes ao exame de pesquisa de álcool, nomeadamente o agravamento moderado da moldura penal relativa aos infractores primários e reincidentes pela recusa sem justa causa ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou por exame médico.

No tocante ao tópico “Alteração às disposições de fiscalização respeitantes ao exame de pesquisa de álcool”, as opiniões recebidas totalizam 1122, das quais 1080 são “favoráveis”, 25 “desfavoráveis” e 17 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 1080 | 25 | 17 | 1122 |
| Porcentagem | 96,26% | 2,23% | 1,52% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões preponderantes são favoráveis à sanção que o documento de consulta propõe para os infractores primários e reincidentes pela recusa sem justa causa ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou por exame médico, à semelhança da pena que o documento de consulta propõe para a condução em estado de embriaguez e condução sob influência de drogas.

Há quem proponha que se deve submeter o condutor que recuse sem justa causa ao exame de pesquisa de álcool ao exame de pesquisa obrigatório, sem prejuízo da aplicação da pena que lhe couber nos termos da lei.

Análise e resposta

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o exame de pesquisa de álcool pode ser feito através do ar expirado, do sangue e do exame médico. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou ao exame médico é punido pelo crime de desobediência e com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias e inibição de

condução pelo período de 6 meses.

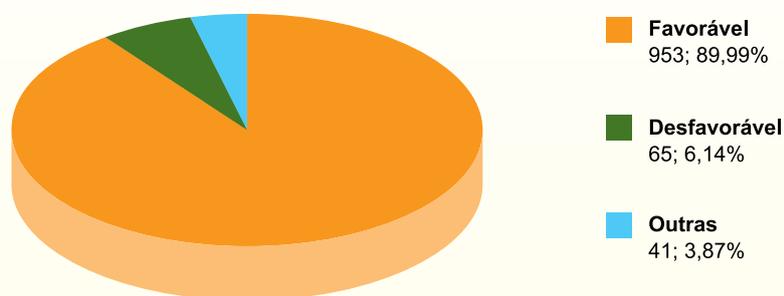
A fim de aumentar a operacionalidade das disposições de fiscalização respeitantes ao exame de pesquisa de álcool, assim como acabar com a fuga à responsabilidade legal, a alteração às respectivas disposições da Lei do Trânsito Rodoviário será levada em consideração prudente, com base na proposta do documento de consulta em relação à qual o público se mostra prevalentemente favorável.

2.4. Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência de contravenção

O documento de consulta propõe a revisão dos elementos constitutivos da reincidência de contravenção e o tratamento da nova prática de algumas contravenções da Lei do Trânsito Rodoviário dentro de dois anos como reincidência.

Acerca do tópico “Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência de contravenção”, as opiniões recebidas totalizam 1059, das quais 953 são “favoráveis”, 65 “desfavoráveis” e 41 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 953 | 65 | 41 | 1059 |
| Porcentagem | 89,99% | 6,14% | 3,87% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões são prevalentemente favoráveis à proposta do documento de consulta no que se refere à revisão dos elementos constitutivos, em vigor, da reincidência de contravenção e ao tratamento da nova prática de algumas contravenções da Lei do Trânsito Rodoviário dentro de dois anos como reincidência.

No entendimento de algumas opiniões, os actos ilícitos que constituem perigo para a segurança rodoviária, nomeadamente os que têm a ver com a condução sem habilitação legal, condução sob influência de álcool ou condução em sentido oposto ao estabelecido, independentemente de a contravenção da nova prática ser a mesma ou não, são considerados reincidência.

Há quem proponha o prolongamento no elemento temporal que constitui a reincidência da contravenção proposta no documento de consulta até 2,5 anos ou superior.

Análise e resposta

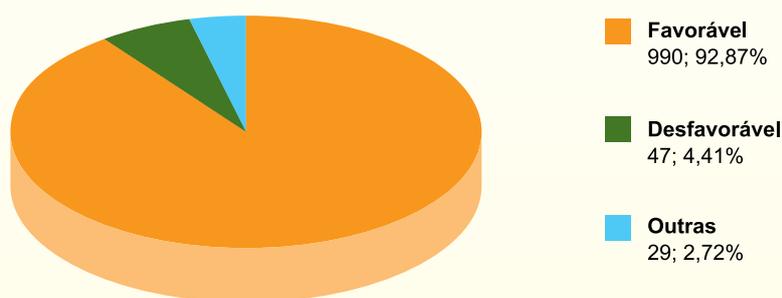
Tendo como objectivo punir de forma severa os actos que põem em perigo a segurança rodoviária e fazer com que os infractores primários de contravenção tomem uma atitude de condução mais prudente e segura, reforçando a salvaguarda da segurança de pessoas e bens dos utilizadores das vias rodoviárias, na alteração às disposições correspondentes da Lei do Trânsito Rodoviário, os requisitos legais que constituem a reincidência de contravenção serão levados em consideração prudente, com base nas opiniões favoráveis que o público manifestou de forma prevalecte em relação à proposta do documento de consulta.

2.5. Alteração às normas sobre a suspensão da execução de inibição de condução ou a cassação da carta de condução

O documento de consulta propõe que seja definido expressamente o âmbito abrangido pelos pressupostos da punição (motivos atendíveis) que permitem a aplicação da suspensão da execução de inibição de condução ou a cassação da carta de condução.

No que tange ao tópico “Alteração às normas sobre a suspensão da execução de inibição de condução ou a cassação da carta de condução” as opiniões recebidas somam um total de 1066, das quais 990 são “favoráveis”, 47 “desfavoráveis” e 29 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 990 | 47 | 29 | 1066 |
| Percentagem | 92,87% | 4,41% | 2,72% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevalectes são favoráveis à proposta do documento de consulta quanto à clara definição do âmbito abrangido pelos pressupostos da punição (motivos atendíveis) que permitem a condenação da suspensão da execução de inibição de condução ou a cassação da carta de condução.

Há quem opine que, em relação às infracções que prejudicam gravemente a segurança rodoviária, nomeadamente a condução em estado de embriaguez, condução sob influência de estupefacientes ou condução sob influência de álcool, puníveis com sanção de inibição de condução ou cassação da carta de condução, não se deve condenar a pena com a suspensão da execução.

Análise e resposta

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, a inibição de condução ou a cassação da carta de condução, como sanção acessória, não só podem produzir um efeito preventivo especial para os actos perigosos de infractores como também surtir determinado efeito preventivo nos outros condutores, sendo, sem sombra de dúvida, instrumento e medida importantes, capazes de assegurar eficazmente a segurança dos utilizadores das vias rodoviárias.

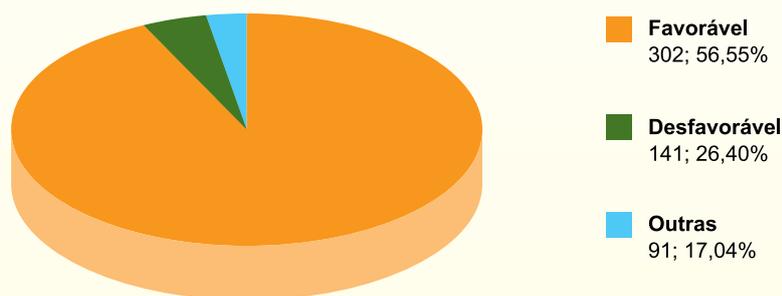
Nestes termos, para reforçar a executoriedade da respectiva pena, a alteração às correspondentes disposições da Lei do Trânsito Rodoviário será levada em consideração prudente, com base na proposta do documento de consulta à qual o público é prevalementemente favorável, em conjugação com o regime jurídico penal em vigor em Macau.

2.6. Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas

O documento de consulta propõe a abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções previstas na Lei do Trânsito Rodoviário em infracções administrativas, competindo à Administração dirigir os procedimentos sancionatórios relativos a essas infracções.

A propósito do tópico “Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas”, as opiniões recebidas totalizam 534, das quais 302 são “favoráveis”, 141 “desfavoráveis” e 91 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 302 | 141 | 91 | 534 |
| Percentagem | 56,55% | 26,40% | 17,04% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevacentes são favoráveis à conversão das contravenções com carácter penal, previstas na Lei do Trânsito Rodoviário, em vigor, em infracções administrativas sem carácter penal, assim como à alteração dos limites da moldura sancionatória para multa de valor fixo e ao agravamento do correspondente valor de multa, permitindo à Administração Pública dirigir o procedimento sancionatório da infracção administrativa.

Há quem opine que, apesar de apoiar a conversão das contravenções com carácter penal,

previstas na Lei do Trânsito Rodoviário, em vigor, em infracções administrativas sem carácter penal, deve-se assegurar o direito de reclamação dos infractores.

Ha quem entenda que, sobre a necessidade da conversão das contravenções com carácter penal, previstas na Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, deve-se ter em conta o nível de perigo que a infracção constitui para a segurança rodoviária, nomeadamente a condução sem habilitação e condução sob influência de álcool, contravenções puníveis com pena de prisão, que continuam a ser julgadas oficiosamente pelo tribunal, sob pena de a mera responsabilidade do infractor pelo pagamento de multa administrativa não contribuir para o efeito dissuasor do agravamento da sanção.

Análise e resposta

Os actos caracterizados pela Lei do Trânsito Rodoviário como contravenções com carácter penal são: a condução sem habilitação, a condução sob influência de álcool, a realização de actividades sem autorização prévia, o excesso de velocidade, o desrespeito da obrigação de parar, a circulação em sentido oposto, a inversão do sentido de marcha ou a manobra de marcha atrás, a não cedência de passagem aos veículos autorizados, a não cedência de passagem aos peões e a ultrapassagem em passadeira.

Se se converter os referidos actos ilícitos em infracções administrativas sem carácter penal, cabe à Administração Pública dirigir os procedimentos sancionatórios dos mesmos actos ilícitos, sendo de esperar que possa ser reduzido o tempo necessário aos procedimentos sancionatórios, facto que não só pode contribuir para acelerar a devida punição aos infractores pelas condutas ilícitas como também reduzir o número de casos a ser julgados pelo tribunal e permitir ao mesmo ter mais tempo suficiente para tratar dos casos que relativamente são mais graves.

Por outro lado, de harmonia com o Código de Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro, e o Código do Processo Administrativo Contencioso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 110/99/M, de 13 de Dezembro, mesmo que caiba à Administração Pública a decisão sancionatória, o infractor pode ainda apresentar impugnação administrativa contra essa decisão sancionatória ou recorrer ao tribunal, em ordem a assegurar e salvaguardar os seus direitos e interesses legítimos.

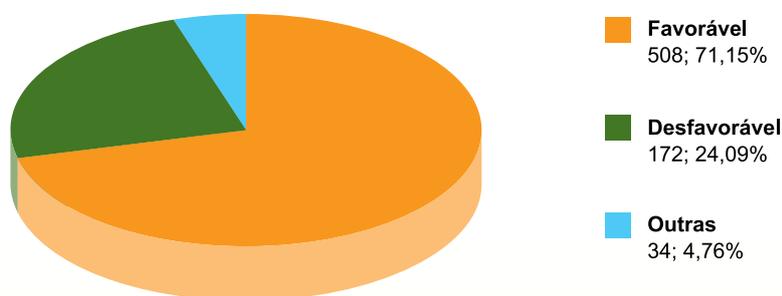
Nestes termos, a fim de melhorar a atitude de condução do condutor, aumentar o efeito dissuasor da disposição sancionatória e atingir o objectivo preventivo geral e especial, serão feitos de forma aprofundada o estudo e ponderação em função do rumo que o processo legislativo segue para a conversão das contravenções previstas na Lei do Trânsito Rodoviário em infracções administrativas, à qual o público se mostra favorável.

2.7. Abordagem da viabilidade e adequabilidade da introdução do “sistema de pontuação”

O documento de consulta propõe a abordagem da viabilidade e adequabilidade da introdução do “sistema de pontuação” (vulgarmente conhecido por “sistema de dedução de pontos”).

No que respeita ao tópico “Abordagem da viabilidade e adequabilidade da introdução do ‘sistema de pontuação’”, soma-se um total de 714 opiniões recebidas, das quais 508 são “favoráveis”, 172 “desfavoráveis” e 34 “outras”.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|-------|
| Quantidade | 508 | 172 | 34 | 714 |
| Porcentagem | 71,15% | 24,09% | 4,76% | 100% |



Síntese das opiniões

As opiniões prevaletentes são favoráveis à introdução do sistema de pontuação sobre as transgressões à lei do trânsito e entendem que a aplicação do sistema irá contribuir para a melhoria da atitude dos condutores ao volante, elevando o efeito dissuasor e produzindo efeito vigilante.

Algumas opiniões entendem que o sistema de pontuação só deve ser aplicado nas infracções que constituem perigo para a segurança rodoviária ou põem em perigo outros utilizadores das vias rodoviárias, punindo os infractores, consoante a gravidade e perigosidade das infracções, com a cassação da habilitação de condução, a retenção da carta de condução, a formação obrigatória de melhoria de condução ou a emissão de advertência, entre outras sanções administrativas.

Há quem entenda que o sistema de pontuação seja aplicável apenas àqueles que exercem a profissão de condutor, como, por exemplo, condutores de táxi ou de autocarro.

Há quem também considere que a Lei do Trânsito Rodoviário possa surtir o devido efeito dissuasor se for alterada rumo ao “fortalecimento das acções de combate aos actos ilícitos que prejudiquem a segurança rodoviária ou influenciem o tráfego”, à “alteração dos elementos constitutivos da reincidência de contravenção” e à “conversão de contravenção em infracção administrativa”, com o aumento da fiscalização. Por isso, entende que não é preciso aplicar em Macau o sistema de pontuação.

Análise e resposta

Considera-se que as opiniões prevaletentes da sociedade são favoráveis à introdução do sistema de pontuação, no sentido de melhorar a segurança rodoviária, sustar os que frequentemente infringem regras de trânsito e aperfeiçoar a atitude de condução dos condutores, em ordem a reduzir o número de mortes e lesões causadas por acidentes de viação.

Nestes termos, será feito um estudo legislativo profundo, consoante a perigosidade e gravidade das infracções, em articulação com o ordenamento jurídico e a situação real do trânsito de Macau, sobre a regulamentação do sistema de pontuação, nomeadamente as infracções abrangidas pelo sistema, a determinação da pontuação das infracções, a periodicidade do registo de pontos e as medidas sancionatórias administrativas, em função do rumo que o processo legislativo segue para a introdução do sistema, à qual o público é favorável.

Parte III

Outras opiniões e sugestões alheias ao texto de consulta

Durante o período de consulta pública, para além de recolher as opiniões compreendidas no texto de consulta, foram coligidas também algumas opiniões alheias ao texto de consulta que reflectem outras opiniões e sugestões sobre a “Revisão da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, assim como política de trânsito e transportes terrestres e planeamento de equipamentos de trânsito. Sendo estas opiniões relativamente extensas, não é possível reproduzir integralmente o seu teor neste relatório final, pelo que, a seguir, cumpre-nos apresentar, em resumo, as opiniões que merecem maior atenção:

I. Revisão do valor das multas aplicadas a algumas infracções administrativas:

Síntese das opiniões

Há quem defenda que seja aumentado moderadamente o valor da multa aplicada à utilização ilegal dos faróis de máximos, uso do telemóvel ao volante, veículo com excesso de peso de carga, veículo sobrelotado, autocarro que não toma ou larga passageiros na área demarcada de paragem, e estacionamento ilegal de ciclomotores ou motocicletas na direcção paralela ao eixo da via em vez de em posição perpendicular ao mesmo. Mais propõe que seja estabelecida sanção administrativa para aqueles que fumam ao conduzir e os peões que usam telemóvel ao fazer a travessia de uma rua.

Além disso, alguns entendem que se pode pensar em eliminar a disposição da Lei do Trânsito Rodoviário no que se refere ao pagamento de dois terços do valor da multa se o pagamento voluntário da multa for feito no prazo legal sem aumentar o vigente valor de multa pela infracção administrativa, com vista a aumentar o efeito dissuasor da disposição sancionatória.

Análise e resposta

Devido ao limitado espaço rodoviário de Macau, o aperfeiçoamento das regras de trânsito dos veículos e o reforço da gestão de tráfego e do efeito dissuasor da disposição sancionatória desempenham um papel importante para salvaguardar a segurança rodoviária. Nestes termos, as opiniões acima referidas serão objecto de estudo e consideração aquando da alteração às disposições correspondentes da Lei do Trânsito Rodoviário.

II. Alteração às características dos veículos:

Síntese das opiniões

Há quem opine que as características dos veículos legalmente estabelecidas, nomeadamente o preceituado relacionado com o peso bruto e dimensões máximas dos veículos, não se adaptam ao desenvolvimento de hoje em dia do ramo da construção, o que causa dificuldade e perigo para o transporte de materiais de construção, pelo que se propõe que seja feita a alteração do respectivo teor.

Análise e resposta

Com o desenvolvimento vertiginoso da economia de Macau, tem-se verificado incessantemente nos últimos anos a realização de grandes empreendimentos, merecendo a particular atenção o transporte de materiais de construção nas vias públicas. Para melhor garantir a segurança dos condutores e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, serão objecto de estudo e consideração prudente o planeamento geral de trânsito, assim como a capacidade de suporte e projecto da rede viária, aquando da alteração das características de veículos legalmente fixadas.

III. Estabelecer disposições que proíbam a condução após a ingestão de medicamentos que possam afectar a capacidade de conduzir:

Síntese das opiniões

Há quem entenda que a ingestão de alguns medicamentos pode também afectar a capacidade de conduzir. No entanto, na Lei do Trânsito Rodoviário em vigor nada prevê sobre a condução após a ingestão de medicamentos que possam afectar a capacidade de conduzir.

Análise e resposta

Em conformidade com a Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o condutor deve abster-se de conduzir se não se encontrar nas devidas condições físicas ou psíquicas e deve manter, em todo o momento, o domínio do veículo que conduz, sendo-lhe vedada a prática de quaisquer actos ou actividades susceptíveis de afectar o exercício de condução com segurança.

Alguns medicamentos, depois de ingeridos, podem afectar a coordenação entre o corpo e o cérebro, comprometendo a capacidade de conduzir, o que constitui um risco potencial para a segurança rodoviária. Nestes termos, será feito um estudo legislativo profundo na vertente da perigosidade desta conduta para a segurança rodoviária.

IV. Estabelecer uma disposição que permita às pessoas maiores de 65 anos de idade conduzir veículos da subcategoria D1:

Síntese das opiniões

Durante o período de consulta, foram recolhidas um total de 80 textos de opiniões que têm a ver com a “permissão às pessoas maiores de 65 anos de idade a condução de veículos da subcategoria D1”, das quais 79 consideram que se deve permitir aos condutores com idade igual ou superior a 65 anos continuar a conduzir veículos da subcategoria D1, desde que tenham sido aprovados no exame médico de aptidão física e mental.

Análise e resposta

De acordo com o Regulamento do Trânsito Rodoviário em vigor, apenas os condutores com idade inferior a 65 anos podem conduzir os veículos da categoria D, dos quais a subcategoria D1 compreende automóveis pesados de passageiros (mini-autocarros) com lotação igual ou inferior a 25 lugares, incluindo o condutor, ou com caixa de comprimento igual ou inferior a 8 metros.

Se se levantar moderadamente a restrição, permitindo aos condutores com idade igual ou superior a 65 anos de idade continuar a conduzir os veículos de categoria D1, isto irá contribuir para aliviar o problema da falta de motoristas de autocarros que se verifica em Macau, por forma a elevar a qualidade dos serviços de transporte público. Nestes termos, a opinião acima mencionada será objecto de consideração prudente aquando da alteração da Lei do Trânsito Rodoviário.

V. Estabelecer um mecanismo simples de tratamento de acidentes de viação ligeiros**Síntese das opiniões**

Há quem opine que, devido à ocorrência frequente de acidentes de viação ligeiros, tendo por referência os territórios vizinhos, seja introduzido um mecanismo simples de tratamento, para as duas partes envolvidas num acidente resolverem por conta própria os problemas de produção de prova e indemnização relacionados com o respectivo acidente de viação, sem intervenção da autoridade competente, reduzindo o congestionamento do trânsito no local de ocorrência.

Análise e resposta

Devido ao limitado espaço rodoviário e ao fluxo de veículos intenso de Macau, não é raro ocorrer acidentes de viação pouco graves. Em caso de acidente de viação, é necessária a intervenção da autoridade competente para investigação e tratamento, o que causa inevitavelmente congestionamento de trânsito.

A aplicação do mecanismo simples de tratamento de acidentes de viação ligeiros, tendo por referência os territórios vizinhos, irá contribuir para acelerar a retomada do trânsito normal no local da ocorrência do acidente.

Nestes termos, em relação aos acidentes de viação ligeiros que não sejam fatais, serão objecto de estudo legislativo profundo a viabilidade da aplicação do regime em Macau e a respectiva regulamentação (por exemplo: o procedimento de tratamento, a forma de produção de prova e o pedido de indemnização à companhia de seguros), tendo por referência o regime aplicado nos territórios vizinhos.

Parte IV

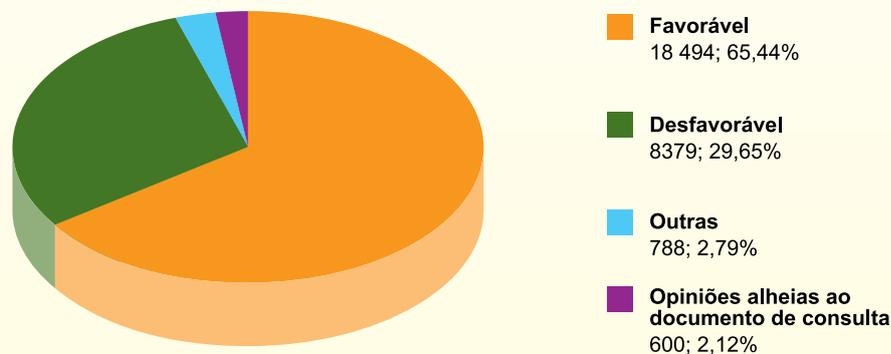
Conclusão

O Governo da RAEM tem-se empenhado em melhorar e otimizar os equipamentos auxiliares de trânsito e o sistema de transportes públicos, assim como em aperfeiçoar a respectiva legislação, por forma a elevar a qualidade da mobilidade do público, construindo um ambiente de trânsito seguro, harmonioso e ordeiro, e fazendo com que Macau se torne um centro mundial de turismo e lazer agradável para viver e visitar.

A consulta pública sobre a “Revisão da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares”, com a duração de 60 dias, mereceu a atenção, apoio e participação dos sectores sociais e do público e terminou com sucesso no dia 29 de Março de 2019. O Governo da RAEM aproveita esta ocasião para manifestar os seus sinceros agradecimentos aos sectores sociais e ao público pelas sugestões valiosas que dispensaram durante este período de consulta, o que constitui um papel importante para o aperfeiçoamento do articulado da respectiva legislação.

Durante o período de consulta, o Governo da RAEM recolheu, através de diferentes canais, um total de 1498 textos de opiniões. Da arrumação e classificação das opiniões recolhidas, resultaram 28 261 artigos de opiniões que têm a ver com os tópicos discutidos, das quais as opiniões “favoráveis” ao conteúdo do documento de consulta são 18 494, “desfavoráveis” 8379, “outras” 788 e restantes opiniões sobre alteração alheias ao conteúdo do documento de consulta 600.

| Opinião | Favorável | Desfavorável | Outras | Opiniões alheias ao documento de consulta | Total |
|-------------|-----------|--------------|--------|---|--------|
| Quantidade | 18 494 | 8379 | 788 | 600 | 28 261 |
| Percentagem | 65,44% | 29,65% | 2,79% | 2,12% | 100% |



Sintetizadas as opiniões recolhidas, os sectores sociais e o público favorecem prevalecentemente o rumo que segue o processo legislativo referido no documento de consulta da “Revisão à Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) e seus diplomas complementares” e o teor proposto, tendo as opiniões valiosa importância de referência para o aperfeiçoamento da legislação.

O Governo da RAEM atribui elevada importância às opiniões recolhidas na presente consulta pública. Depois de finalizar o presente relatório, irá aperfeiçoar o conteúdo do articulado da respectiva legislação e pugnar pela conclusão dos trabalhos relativos à alteração da legislação com a maior brevidade possível, para dar seguimento ao processo legislativo.



www.dsat.gov.mo/LTR