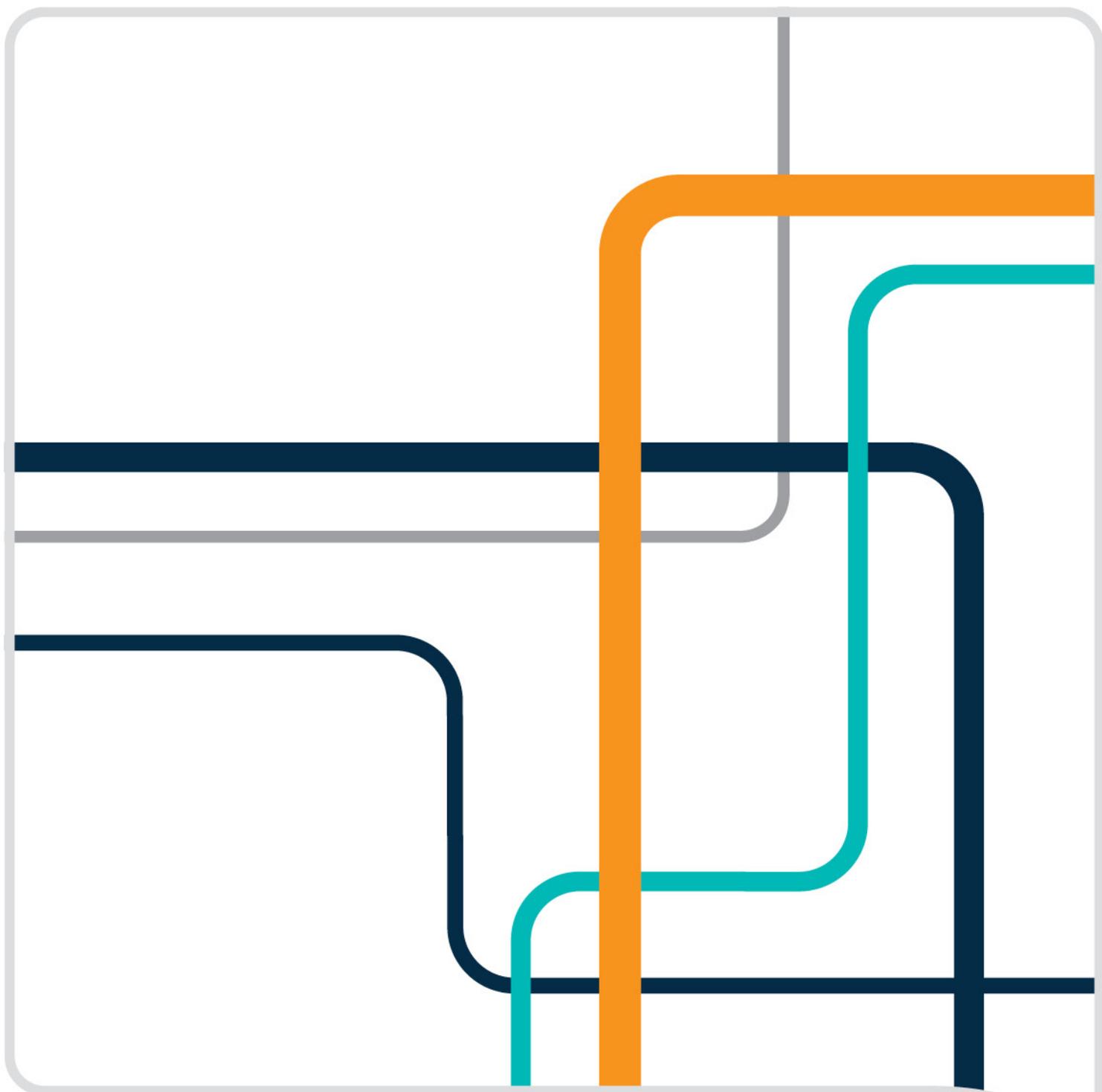


# Lei do Sistema de Transporte de Metro Ligeiro Relatório Final da Consulta Pública



# Índice

Introdução .....	1
Parte I Situação geral da consulta pública .....	2
Parte II Resumo das opiniões recolhidas sobre o documento da consulta, análise e conclusão .....	5
Capítulo I Operação do sistema de metro ligeiro.....	5
Capítulo II Segurança .....	12
Capítulo III Deveres.....	27
Capítulo IV Títulos de transportes e regime tarifário .....	35
Capítulo V Regime de responsabilidade.....	39
Capítulo VI Investigação técnica de acidentes e incidentes .....	43
Parte III Opiniões e sugestões fora do conteúdo do documento de consulta .....	46
Parte IV Conclusão .....	48

# Introdução

O transporte de metro ligeiro é o primeiro sistema de transporte colectivo em grande escala em Macau, tendo-se optado pela implementação de um modelo de sistema automático sem condutor.

O metro ligeiro transportará diariamente uma grande quantidade de passageiros pelo que é necessário estabelecer e regulamentar os actos que devem ser cumpridos pelos serviços públicos, pela Operadora, pelos passageiros e pelo público, de modo a garantir a segurança do seu funcionamento e a qualidade dos serviços. No entanto, dado não existirem, na legislação vigente em Macau, regulamentos sobre a operação do metro ligeiro, releva-se necessário proceder à definição e elaboração do regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro.

Presentemente, as obras de construção da Linha da Taipa encontram-se em andamento, prevendo-se que reúnam condições para entrar em funcionamento em 2019. Assim, até essa data, terá de ser elaborada e aprovada uma lei para ser aplicável à respectiva operação aquando do seu início.

Deste modo, tendo como referências as experiências jurídicas e o modelo de gestão do transporte ferroviário em outros países e regiões, e com a participação contínua dos vários sectores da sociedade, o Governo da RAEM concluiu preliminarmente o trabalho de elaboração da proposta de "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", tendo elaborado o respectivo documento de consulta, e decorrida a consulta pública para recolha de opiniões dos diversos sectores sociais e da população em geral.

Ao longo do período da consulta pública, que decorreu de 13 de Fevereiro a 13 de Abril de 2017, os sectores, as associações sociais e os cidadãos participaram empenhadamente, pelo que esta consulta decorreu com sucesso.

Após o término da consulta, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes e a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego iniciaram de imediato os necessários trabalhos subsequentes, organizando as opiniões e as sugestões apresentadas, através de diversas formas, no período de consulta, e elaboraram o presente relatório final.

# Parte I

## Situação geral da consulta pública

O Governo da RAEM procedeu à recolha das opiniões através de diversas vias, incluindo sessões de esclarecimento e consulta pública, página electrónica temática, correio electrónico, entrega pessoal, fax, telefone e caixa de recolha de opiniões. Até ao fim do período de consulta, o Governo recebeu um total de 234 opiniões.

### 1. Distribuição do documento

Para auscultar, de forma ampla, as opiniões de todos os sectores da sociedade, o Governo da RAEM distribuiu 1 000 documentos e 12 800 panfletos de consulta no respectivo período de consulta, tendo-os disponibilizado em vários locais, tais como, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, o Centro de Informações ao Público, o Centro de Prestação de Serviços ao Público das diversas zonas, a União Geral das Associações dos Moradores de Macau, a Federação das Associações dos Operários de Macau, a Associação Geral das Mulheres de Macau e a Aliança do Povo de Instituição de Macau. Simultaneamente, os cidadãos também tiveram a possibilidade de descarregá-lo na página electrónica temática criada para o efeito.

### 2. Divulgação através dos meios de comunicação social

Para a presente consulta pública, o Governo divulgou à sociedade, de forma contínua, as informações e o conteúdo da consulta através de meios e canais diferentes, tendo sido emitidos 13 anúncios no canal de rádio da TDM, em língua chinesa e realizada uma conferência de imprensa no dia 13 de Fevereiro. Ao longo do período de duração da consulta, foram publicados um total de 190 textos através de notícias e comentários nos meios de comunicação social tradicionais, tais como, jornais em língua chinesa e portuguesa, notícias na rádio e os telejornais e houve 27 comentários na *Internet*.

Além disso, nos dias 24 e 27 de Fevereiro, uma representante do Governo da RAEM participou, respectivamente, no programa temático da TDM, "*Macau File*", e no programa de interacção da estação de televisão Macau Lotus, "*Call In Macau*", para interagir directamente com os cidadãos; e nos dois programas da TDM, "Fórum de Macau" e "*Wind and Fire*", também foram realizados debates, sobre o tema da consulta, entre os cidadãos e os profissionais.

### 3. Intercâmbio directo

A realização de sessões de esclarecimento e consulta pública é uma forma importante para trocar impressões directamente com os diversos sectores da sociedade, cidadãos e Governo, a fim de obter um bom resultado de comunicação e de forma directa. No período de consulta, foram realizadas pelo Governo 6 sessões de esclarecimento e consulta pública específica e 1 sessão de consulta pública geral, cujos pormenores são os seguintes:

Sessões de consulta	Data	Destinatários
Sessão de consulta pública específica	13 de Fevereiro	<i>Medias</i>
Sessão de consulta pública específica	21 de Fevereiro	Conselho Consultivo de Serviços Comunitários da Zona Norte Conselho Consultivo de Serviços Comunitários da Zona Central Conselho Consultivo de Serviços Comunitários das Ilhas
Sessão de consulta pública específica	15 de Março	Instituições especializadas Grupo do sector dos transportes
Sessão de consulta pública específica	21 de Março	Grupo do sector jurídico Grupo do sector de arquitectura
Sessão de consulta pública específica	24 de Março	Conselho Consultivo do Trânsito
Sessão de consulta pública geral	25 de Março	Público em geral
Sessão de consulta pública específica	28 de Março	Comissão para os Assuntos de Reabilitação Grupo do sector de reabilitação Associações de jovens

### 4. Propaganda de exposição

De modo a reforçar o conhecimento da população sobre o conteúdo da consulta pública, durante o referido período, o Governo da RAEM colocou 10 caixas de recolha de opiniões em Macau e na Taipa. A população podia ler facilmente o conteúdo fundamental da consulta, tendo obtido os panfletos da consulta e apresentado as suas opiniões e sugestões. Os sítios da exposição foram: o Parque Dr. Carlos d'Assumpção, a Praça da Amizade, a Praça do Tap Seac, o Jardim da Areia

Preta, o Jardim do Mercado do Iao Hon, o Largo do Pagode da Barra, o espaço confinante com o Jardim Cidade das Flores, na Taipa, o Parque Central da Taipa e a Zona de Lazer dos Edifícios Ip Heng e Koi Nga, em Seac Pai Van.

#### 5. Opiniões dos Serviços Públicos

A lei abrangerá matérias que envolvem a área de atribuições de vários serviços públicos, deste modo, com o objectivo de aperfeiçoar o conteúdo do projecto da proposta de lei, procurou-se recolher as opiniões técnicas dessas mesmas entidades, tendo para o efeito sido enviadas 17 missivas e, nessa sequência, foram recebidas 16 respostas.

#### 6. Recolha das opiniões da população

Durante o período de consulta, foram recolhidos 234 boletins para recolha de opiniões, nomeadamente, através dos seguintes meios:

Meios de recolha	Quantidade
Sessões de consulta	79
Caixa de recolha de opiniões	36
Correio electrónico	26
Carta	19
Telefone	5
Telefax	5
Programa televisivo	24
Programa de rádio	13
Comentários na <i>Internet</i>	27

Após a organização dos referidos boletins, verificou-se que foram apresentadas 379 opiniões relativas ao conteúdo do documento de consulta.

O Governo da RAEM irá analisar as várias opiniões recolhidas ao longo do período de consulta, sendo estas tomadas em consideração aquando da revisão do projecto da proposta da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", em função da sua validade, viabilidade legislativa e exequibilidade, de modo a que este documento reflecta a opinião dos cidadãos.

## Parte II

### Resumo das opiniões recolhidas sobre o documento da consulta, análise e conclusão

Com a realização da consulta pública, a sociedade em geral concordou com a proposta apresentada no documento de consulta. Ao longo do período de consulta, o Governo da RAEM recebeu as opiniões e sugestões de diversos sectores, e após ter organizado e classificado essas opiniões e sugestões, apresentou as devidas propostas.

Conforme a distribuição das opiniões apresentadas sobre o conteúdo do documento de consulta, como mostra a figura seguinte, as opiniões relativas à operação do sistema de metro ligeiro representam 14%, à segurança 13%, aos deveres 27%, aos títulos de transporte e preços de bilhetes 17%, ao regime de responsabilidades 6%, à investigação técnica de acidentes e incidentes 2% e outras opiniões 21%. Segue-se a análise e o balanço das opiniões em relação ao conteúdo de cada capítulo do documento de consulta apresentadas pelos diversos sectores.

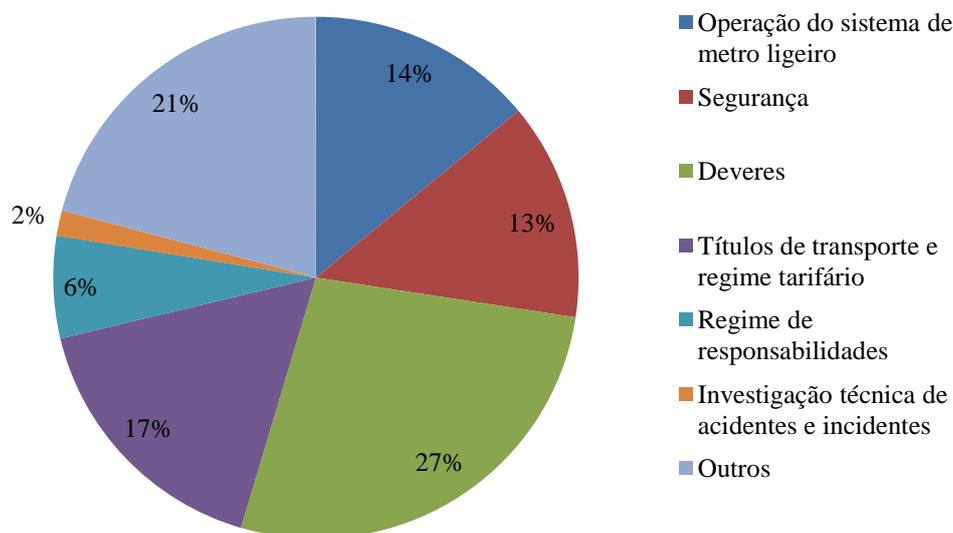


Figura 1. Distribuição sobre a classificação geral das opiniões recolhidas na consulta

### Capítulo I Operação do sistema de metro ligeiro

#### 1. Modelo de operação

A operação do sistema de transporte de metro ligeiro, que compreende, designadamente, a prestação e controlo do serviço público de transporte de

passageiros e a gestão das infra-estruturas e dos equipamentos, será executada directamente por uma empresa de direito privado, mas constituída por capitais exclusivamente públicos, em regime de concessão de serviço público, nos termos da Lei n.º 3/90/M, de 14 de Maio, (Bases do Regime das Concessões de Obras Públicas e Serviços Públicos), ficando a actuação desta empresa sujeita à fiscalização do Governo, o qual goza do direito de extinguir a concessão, designadamente, por razões de interesse público.

#### Síntese das opiniões

A maior parte dos cidadãos concordam com a proposta supramencionada. Alguns cidadãos questionaram por que é que o Governo optou por constituir uma empresa de direito privado com capitais exclusivamente públicos, em vez de subcontratar ou conceder a empresas privadas experientes. Além disso, perguntaram também sobre o modelo de operação, se a consideração principal deste será a prestação de serviços ou a actividade comercial, o Governo precisará de subsidiar ou não a operação quando a receita não for adequada. Ademais, a empresa de direito privado a constituir pelo Governo irá contratar empresas experientes e competentes do exterior para executar os trabalhos concretos de operação, assim como, qual é a previsão da duração de concessão da empresa de direito privado, qual é o órgão responsável pela fiscalização; e se os bens do sistema de metro ligeiro pertencem ou não à referida empresa.

#### Análise das opiniões

Segundo as opiniões recolhidas no período de consulta, a população em geral concorda com o modelo de que será uma empresa privada responsável pela operação do metro ligeiro, e o Governo seguirá esse rumo para desenvolver os trabalhos legislativos. Todavia, os cidadãos têm opiniões diferentes em relação à composição da empresa do metro ligeiro, à fonte do capital, à forma de concessão, às exigências de experiência da empresa e do pessoal e à fiscalização da mesma.

Tendo em consideração a situação dos transportes públicos e a futura procura do transporte de metro ligeiro, o serviço de operação do metro ligeiro é um serviço público, pelo que vai ser realizado nos termos da Lei n.º 3/90/M. O Governo irá tomar em consideração, com cautela, os respectivos trabalhos posteriores e tratando-os ao abrigo do regime de concessão dos serviços públicos estabelecido na Lei n.º 3/90/M.

Olhando para os países e as regiões que estão a operar o sistema ferroviário urbano, para além de Hong Kong que tem lucros através de receitas não operacionais, a maior parte dos casos carecem de apoio do Governo na fase inicial, atraindo os cidadãos para utilizarem-nos através de um preço adequado, de modo a reduzir a utilização de veículos privados e melhorar o ambiente de deslocação em geral.

Assim sendo, a operação do sistema ferroviário urbano deve ter como intuito principal a prestação de serviços, não tendo como objectivo o lucro. Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 2.º da Lei n.º 3/90/M, o concessionário dos serviços públicos tem a responsabilidade de assumir exclusivamente os encargos e os riscos, pelo que, numa situação indefinida dos lucros, é previsível que seja relativamente difícil atrair o investimento directo das empresas privadas nos respectivos serviços, sendo difícil garantir também que os respectivos serviços atinjam os objectivos de política de predominância do Governo na prestação dos serviços, eficiência social e gestão profissional.

Neste contexto, a constituição, pelo Governo, de uma empresa de direito privado, sendo este o accionista principal, em regime de concessão de serviço público é mais adequada para a actual realidade de Macau. O Governo e a referida empresa irão celebrar o contrato de concessão nos termos do disposto no artigo 11.º da Lei supramencionada, será decidido, consoante a situação concreta, a consagração de uma norma no contrato de concessão sobre a prestação, pelo Governo, de assistência financeira razoável e adequada à concessionária.

Ao abrigo do artigo 4.º da Lei supra referida, as concessões de obras públicas e de serviços públicos são atribuídas por prazo certo, sendo o prazo da concessão fixado tendo em conta as características do serviço e o tempo necessário para, em condições normais de rendibilidade, permitir a amortização dos capitais investidos pelo concessionário. Deste modo, será regulamentado o prazo de concessão adequado no contrato de concessão. Caso este contrato seja extinto ou anulado por quaisquer motivos, tais como, o termo do prazo ou por acordo bilateral, os bens e os direitos da concessionária afectos à concessão reverterão a favor do Governo da RAEM.

Por outro lado, à luz do disposto no artigo 14.º da mesma Lei, as concessões de serviços públicos podem ser total ou parcialmente trespasadas ou subconcedidas por aquela empresa privada a algumas entidades experientes e competentes para a execução, quando previstas e nas condições estabelecidas nos respectivos contratos.

Os serviços públicos competentes irão fiscalizar globalmente a operação do sistema de metro ligeiro, sendo também nomeado um representante do Governo para exercer as respectivas funções de fiscalização naquela empresa privada nos termos do Decreto-Lei n.º 13/92/M, de 2 de Março.

## 2. Serviços de transportes de passageiros

O metro ligeiro será uma das partes constituintes fundamentais do sistema de transportes públicos em Macau, pelo que a prestação do serviço de transporte

colectivo público deverá possuir as características de fiabilidade, acessibilidade, conforto e segurança, no estrito cumprimento do futuro regime jurídico do sistema de transporte de metro ligeiro.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos não têm opiniões de objecção sobre a sobredita proposta, e, simultaneamente, estão atentos à qualidade dos serviços de transporte de passageiros do metro ligeiro, tais como, será ou não regulamentado o aumento da frequência de comboios nas horas de ponta e a pontualidade da chegada destes nas estações; além disso, nas situações de força maior, tais como mau tempo, será ou não regulamentado que a Operadora tem que divulgar, de forma atempada, a informação da suspensão da operação do sistema de metro ligeiro.

#### Análise das opiniões

As opiniões recolhidas durante o período de consulta relacionam-se com as condições pormenorizadas dos trabalhos quotidianos da Operadora, podendo ser consideradas como sugestões sobre a optimização dos respectivos serviços de transporte de passageiros. Assim sendo, o conteúdo e os requisitos concretos referentes à segurança serão regulamentados através do regulamento administrativo complementar; os outros pormenores e requisitos devem ser ponderados aquando da definição das normas concretas do contrato de concessão.

### 3. Serviços combinados

Com o objectivo de dar resposta à satisfação das necessidades de deslocação da população, é necessário assegurar a ligação multimodal entre o metro ligeiro e o serviço público de transportes colectivos rodoviários de passageiros, vulgarmente conhecido por transporte de autocarros, pretendendo-se que a futura Operadora do sistema de transporte de metro ligeiro promova a celebração de contratos de serviços combinados com as concessionárias que exploram aquele outro serviço público de transportes.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordaram com a necessidade de celebrar o contrato de serviços combinados entre a Operadora do metro ligeiro e as operadoras de autocarros, sublinhando que é preciso este tipo de mecanismo de coordenação da operação do sistema de transportes públicos e sugerindo que se tome como referência o conteúdo

concreto previsto no artigo 31.º da Lei do Metropolitano de Taiwan<sup>1</sup> para clarificar o mecanismo de coordenação. Além disso, alguns cidadãos questionaram como se complementarão o metro ligeiro e os autocarros para providenciar os serviços combinados.

#### Análise das opiniões

Os cidadãos consideram que a celebração do contrato de serviços combinados contribui para promover a eficiência em geral dos serviços públicos, concordando com a existência do respectivo conteúdo na proposta de lei. Contudo, estão atentos também ao teor concreto de integração multimodal dos serviços, como por exemplo, a devida justificação sobre o sujeito que impulsiona os respectivos trabalhos, a criação do mecanismo de coordenação e a forma de colaboração com a prestação dos serviços de transporte de autocarros. Assim sendo, os Serviços competentes devem considerar estes assuntos quando estabelecerem os respectivos planeamentos e políticas, assim como regulamentar os contratos concretos.

Como a estipulação dos serviços combinados tem como objectivo otimizar os serviços de transportes públicos em geral, permitindo correspondências directas, seguras e eficientes aos passageiros, alargando a área de cobertura dos serviços de metro ligeiro, aumentando, assim, a taxa de utilização dos transportes públicos, a fim de atingir a eficiência de utilização máxima dos recursos de metro ligeiro e de autocarros. Portanto, a integração multimodal dos serviços de metro ligeiro e de autocarros não só inclui os títulos de transportes e as localizações de estações que permitem o uso comum para facilitar a correspondência e o respectivo desconto, é necessário considerar o tempo de serviços e a complementaridade da frequência dos dois meios de transporte, a partilha das informações de viagem e os ajustes dos itinerários de carreiras de autocarros, entre outros. Além disso, se ocorrer incidente ou acidente que implique a suspensão temporária dos serviços de metro ligeiro, as empresas de autocarros podem proporcionar o apoio de emergência e outros aspectos de cooperação. No entanto, o conteúdo concreto será regulamentado no contrato dos serviços combinados, e os serviços públicos que irão fiscalizar os dois transportes públicos irão coordenar, de forma apropriada, os assuntos relacionados com os respectivos contratos.

---

<sup>1</sup> A fim de maximizar as funções de integração entre o sistema do metropolitano e o sistema de transporte rodoviário, quer antes da operação quer na operação do sistema metropolitano, na distância eficiente do respectivo traçado, o serviço competente local deve voltar a ser ajustado, de forma adequada, a actividade de transporte de passageiros dos carros rodoviários ou as carreiras de operação da actividade de transporte de passageiros dos carros na área urbana.

#### 4. Seguro obrigatório de responsabilidade civil

Dado que o transporte de metro ligeiro comporta risco de acidentes, incidentes e avarias, que podem vir a causar danos aos passageiros, a terceiros, às infra-estruturas ou aos equipamentos, estes devem estar cobertos por seguro obrigatório de responsabilidade civil. Propôs-se no documento de consulta o montante de 200 000 000 de patacas, como limite mínimo.

##### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam com a proposta de que os riscos resultantes da operação do metro ligeiro devem estar cobertos por seguro obrigatório de responsabilidade civil, sendo que a maior parte dos cidadãos não têm opiniões de objecção sobre o montante de 200 000 000 de patacas, como limite mínimo do seguro. Porém, alguns cidadãos consideram que relativamente ao valor de indemnização decorrente dos eventuais acidentes do metro ligeiro, o limite mínimo estabelecido de 200 000 000 de patacas por ano não é suficiente para reparar os respectivos danos e perdas, sugerindo, por isso, que sejam tidas como referência as disposições em relação ao regime do seguro de responsabilidade civil de autocarros, tendo em consideração os valores previstos de seguro por acidente, por passageiro e por terceiro devido aos danos causados.

Um serviço público referiu que este seguro obrigatório de responsabilidade civil tem natureza única, o seguro do metro ligeiro não significa que seja necessário criar um seguro obrigatório com apólice uniformizada, pelo que não é necessário proceder à criação de um novo seguro de responsabilidade civil com apólice uniformizada para o sistema de transporte de metro ligeiro, nem estabelecer no projecto de diploma que "é necessário ser aprovado por regulamento administrativo complementar e estabelecer os requisitos deste tipo de contrato de seguro particular". Isto no entanto, sem prejuízo da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" poder exigir, de forma obrigatória, à respectiva entidade a celebração de contrato de seguro com uma seguradora através do mercado de seguro, por forma a garantir os interesses públicos, e sem prejuízo, também, do Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes e os órgãos competentes estabelecerem condições mais concretas do respectivo contrato de seguro.

##### Análise das opiniões

As opiniões recolhidas na consulta concordam basicamente que os riscos resultantes da operação do metro ligeiro devem ser cobertos por seguro obrigatório de responsabilidade civil, no entanto as opiniões sobre o limite mínimo do valor do seguro são divergentes. Há opiniões de concordância com o limite mínimo estabelecido no valor de 200 000 000 de patacas, mas há também opiniões que

consideram que este valor é relativamente baixo, sugerindo que deva ser estabelecido mais detalhadamente o valor de seguro sobre cada risco na operação. Portanto, serão considerados com cautela, na futura legislação, o valor do seguro obrigatório de responsabilidade civil e os requisitos do contrato de seguro.

Presentemente, o valor mínimo do seguro de responsabilidade civil de autocarros está previsto no Decreto-Lei n.º 57/94/M, com as alterações do Regulamento Administrativo n.º 8/2011, sendo que estão definidas no Anexo I os seguintes valores mínimos do seguro:

Categorias de veículos	Quantias do seguro (MOP)	
	Por ano	Por acidente
Danos a terceiros não transportados	30 000 000,00	4 000 000,00
Danos a passageiros transportados	30 000 000,00	O capital seguro por passageiro é de 200 000,00 e o capital total é igual ao produto do número de passageiros da lotação do veículo por 200 000,00

Tendo como referências as experiências dos outros países e regiões, relativamente a Taiwan, a Operadora precisa de adquirir o seguro de responsabilidade nos termos do artigo 47.º da Lei do Metropolitano<sup>2</sup>, e o artigo 2.º do respectivo diploma complementar (Métodos de valor de cobertura de seguro de responsabilidade de transporte dos passageiros do sistema de metropolitano) dispõe os seguintes valores mínimos:

Conteúdo	Quantias do seguro (TWD)
Por pessoa de morte e ferimento físico	2 500 000,00
Por incidente de morte e ferimento físico	250 000 000,00
Por incidente de prejuízos materiais	2 000 000,00
Quantia global de seguro durante o período de seguro	500 000 000,00 mas o sistema de metropolitano de Taipé é de 800 000 000,00

<sup>2</sup> A operadora do sistema de transporte por metropolitano deve adquirir o seguro de responsabilidade ao preço determinado pelo serviço central competente, o respectivo valor de seguro pode ser pago por consignação em depósito da caução.

Os métodos do valor de seguro, da consignação em depósito da caução e dos outros assuntos acima referidos são definidos pelo serviço central competente.

No que diz respeito a Portugal, a Operadora necessita de adquirir o seguro de responsabilidade civil nos termos do disposto no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, com as alterações do Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho, para cobrir risco de acidentes, incidentes e avarias, que podem vir a causar danos aos passageiros, a terceiros, às infra-estruturas ou aos equipamentos, e o valor de seguro não pode ser inferior a 10 000 000,00 de euros.

Quanto a Hong Kong e Singapura, a lei de transporte ferroviário não prevê claramente que a Operadora precise de adquirir o seguro de passageiros ou terceiros, mas a Operadora pode adquirir o seguro por si próprio tendo em conta os riscos.

Relativamente a Macau, propôs-se no documento de consulta que o valor do limite mínimo do seguro durante o período de seguro é definido com base na capacidade de transporte de passageiros dos comboios do metro ligeiro em Macau, assim como nas normas vigentes nas regiões adjacentes.

## **Capítulo II Segurança**

### 1. Normas técnicas de segurança

A segurança é um dos factores fundamentais da operação do sistema de metro ligeiro. De modo a garantir a operação do sistema de metro ligeiro de forma segura e eficaz, propôs-se no documento de consulta o estabelecimento de normas técnicas de segurança, designadamente, quanto à gestão da segurança da operação, às condições de transporte de passageiros, ao tratamento de avarias, à resposta às situações de emergência e aos procedimentos de fiscalização. Estas normas técnicas de segurança devem estar subordinadas aos mais elevados padrões de segurança e eficiência, bem como conter requisitos e procedimentos de cumprimento obrigatório e a definição do organismo público responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança do sistema de metro ligeiro. As normas técnicas de segurança constituem um conjunto de normas de natureza eminentemente procedimental pelo que se justifica a sua aprovação por regulamento administrativo complementar.

#### Síntese das opiniões

A maior parte dos cidadãos concordam com a proposta supramencionada. Algumas das opiniões foram no sentido de esperar que o Governo crie um grupo independente de segurança do metro ligeiro composto por especialistas, para que estes participem totalmente em trabalhos de todas as fases do sistema de metro ligeiro, tais

como, a do projecto, a da construção, a da vistoria e recepção, a da operação e a da investigação dos acidentes e incidentes, e transmitindo as suas opiniões.

Os serviços públicos alertaram que o n.º 4 do artigo 4.º da Lei n.º 13/2009 (Regime jurídico de enquadramento das fontes normativas internas) dispõe que o regulamento administrativo complementar estabelece as concretizações necessárias à execução de leis, mas é necessário dar a atenção a que o regulamento administrativo complementar não pode estabelecer as sanções das infracções administrativas (incluindo as sanções acessórias). Portanto, quanto aos actos que violem a segurança da operação e as normas técnicas de segurança do sistema de metro ligeiro, as sanções correspondentes devem ser estabelecidas por lei. Além disso, as normas técnicas de segurança também devem ser adequadas a garantir a segurança e saúde ocupacional dos trabalhadores.

#### Análise das opiniões

As opiniões recolhidas na consulta são concordantes com a definição das normas técnicas de segurança para regulamentar a operação do sistema de metro ligeiro, sendo estabelecidos os requisitos concretos através do regulamento administrativo complementar. O Governo da RAEM irá certamente cumprir, de forma rigorosa, as disposições da Lei n.º 13/2009, quando estipular as disposições da lei e dos regulamentos administrativos complementares do transporte de metro ligeiro. Ao mesmo tempo, os assuntos técnicos de segurança serão estabelecidos através do regulamento administrativo complementar, no sentido de garantir a segurança dos passageiros, do público e dos trabalhadores. No que diz respeito à necessidade de constituição do grupo independente de segurança composto por especialistas, esta será tida em consideração conforme a futura situação concreta de operação.

## 2. Entrada em operação

O processo de vistoria e recepção das obras da implementação do sistema de transporte de metro ligeiro é diferente do processo de vistoria e recepção das vulgares obras de construção civil, a qual se desenrola em duas perspectivas distintas, uma relativa à construção civil e outra à operação dos comboios e sistema. Muitos trabalhos implicam a coordenação de aspectos técnicos e adequada calendarização. Após a conclusão das obras e a vistoria e recepção, é necessário ainda proceder à operação experimental do sistema de transporte de metro ligeiro, a efectuar sem passageiros, de modo a verificar se a segurança, a fiabilidade e a funcionalidade do sistema preenchem os necessários requisitos da operação do transporte com passageiros. Assim sendo, propôs-se no documento de consulta que a Operadora precise de submeter previamente a um programa de inspecção e ensaios experimentais

sem passageiros, por forma a verificar se o sistema cumpre ou não as condições técnicas de segurança do transporte de passageiros.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos não têm opiniões de objecção sobre a proposta supra referida. Alguns cidadãos questionaram sobre qual a entidade que irá executar os futuros trabalhos de vistoria e recepção e quais são os respectivos critérios.

#### Análise das opiniões

No período de consulta, não foram recolhidas opiniões de objecção sobre o supra referido conteúdo, servindo este como base para definir o conteúdo concreto da proposta de lei. O procedimento de vistoria e recepção do futuro sistema de metro ligeiro irá corresponder as disposições da legislação vigente e dos contratos celebrados entre o Governo da RAEM e as entidades responsáveis pela construção e pelo fornecimento dos comboios e do sistema, entre outras. Os trabalhos concretos de vistoria e recepção serão realizados pelo organismo público competente, concessionárias da prestação de serviços públicos, Operadora e respectivos profissionais em conjunto.

### 3. Regime de fiscalização

No âmbito da operação do sistema de metro ligeiro para além da fiscalização dos actos que devem ser cumpridos pelos passageiros e pelo público, é necessário ainda fiscalizar os regulamentos de segurança e a qualidade dos serviços implementados pela Operadora. Assim sendo, foi introduzido no documento de consulta o regime de fiscalização que distingue a operação consoante a entidade executiva, por forma a garantir a segurança da operação do transporte de metro ligeiro, o alto grau de eficiência dos serviços e o desenvolvimento sustentável.

Foram propostos no documento de consulta dois tipos de fiscalização, ou seja a fiscalização levada a cabo pelos órgãos públicos e a fiscalização levada a cabo pela Operadora. Aos órgãos públicos competirá, designadamente, a fiscalização do cumprimento pela Operadora dos deveres e obrigações que sobre ela impendem, nos termos do respectivo contrato de concessão e da legislação aplicável. O cumprimento pelos passageiros e pelo público dos deveres previstos na lei estará sujeito a fiscalização por agentes de fiscalização adequadamente identificados. O seu âmbito de trabalho abrange os comboios e as infra-estruturas, designadamente, as estações, as plataformas de ligação às estações e as passagens superiores para peões. Em paralelo, dada a natureza e relevância das funções exercidas pelos agentes de fiscalização, justifica-se que os mesmos gozem de poderes de autoridade pública, podendo solicitar

aos serviços e organismos públicos a colaboração que se mostre necessária, designadamente, nos casos de oposição ou resistência ao exercício das suas funções.

#### Síntese das opiniões

A maior parte dos cidadãos não têm opiniões sobre a proposta acima mencionada, mas algumas opiniões consideram que deve ser acrescentado um mecanismo no regime de fiscalização para os passageiros apresentarem as opiniões ou avaliarem os serviços. Além disso, alguns cidadãos questionaram se os agentes de fiscalização são da Operadora ou de um organismo público, como é que eles julgam se é necessário aplicar as sanções, e qual é o respectivo procedimento; ao mesmo tempo, como o metro ligeiro é um sistema sem condutor, alguém irá ou não aplicar a lei, como se vai proceder à instrução no caso de irregularidades. Irá ou não ser considerada a cooperação com as autoridades policiais para gerir a segurança pública do metro ligeiro, e serão criadas ou não instalações de controlo de segurança em casos excepcionais, entre outros.

Há opiniões de serviços públicos que referem que a proposta deste regime de fiscalização deve ser considerada de forma detalhada. Dado que a empresa responsável pela operação do metro ligeiro é uma empresa de direito privado com capital público, e o Governo desempenha o papel de fiscalizador daquela empresa. Assim sendo, as propostas apresentadas no documento de consulta, tais como, o procedimento sancionatório estabelecido para as infracções administrativas, a atribuição dos poderes de autoridade pública aos agentes de fiscalização da Operadora e a dedução de acusações, entre outras, são questões que envolvem a execução do direito público por empresa privada. Caso os trabalhadores não pertençam aos serviços públicos e sejam atribuídos os poderes de autoridade pública, é necessário clarificar as relações entre o Governo e a Operadora, em relação às questões, por exemplo, como se considera e equilibra em termos do sistema jurídico em geral e da estrutura das autoridades administrativas, por forma a confirmar a viabilidade das propostas. *Vide* a distribuição das opiniões na figura seguinte.

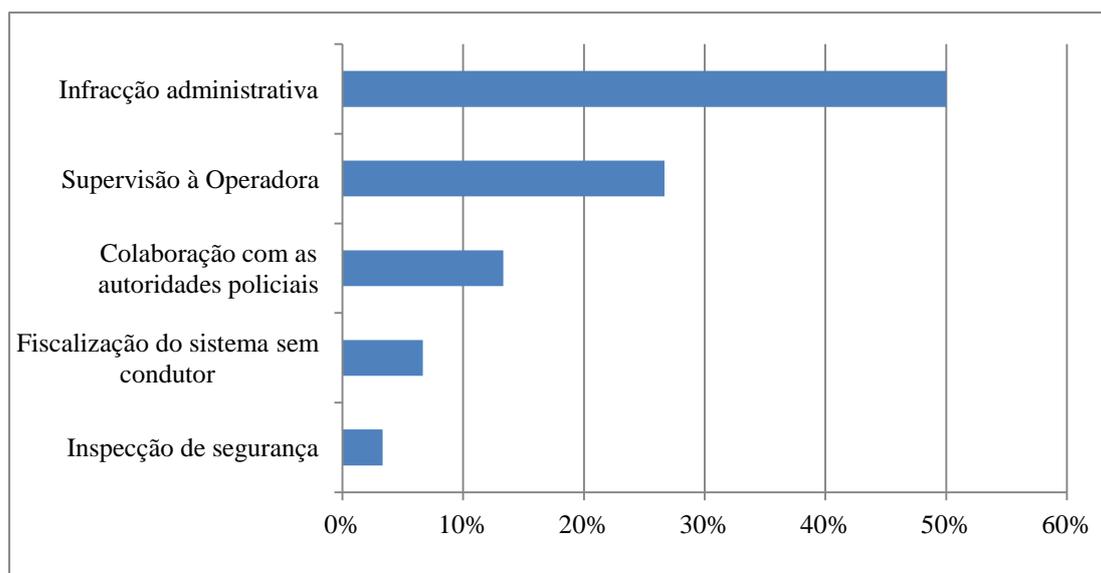


Figura 2. Distribuição das opiniões sobre o regime de fiscalização

### Análise das opiniões

No período de consulta, foram recebidas principalmente opiniões referentes a dois aspectos. Um aspecto é que os cidadãos consideram que o Governo deve fiscalizar eficientemente a segurança da operação e a qualidade de serviço da Operadora, esperando que seja introduzido o mecanismo de opiniões de passageiros ou de avaliação de serviços, sendo considerada integralmente esta sugestão na elaboração do futuro contrato de concessão da operação do metro ligeiro; e o outro aspecto, quanto aos agentes de fiscalização da Operadora que serão atribuídos o poder da autoridade pública para efeitos de fiscalização do cumprimento dos deveres estabelecidos na lei por passageiros e público, muitas opiniões propuseram que pudesse considerar a respectiva viabilidade de funcionamento e o fundamento de direito, o que será considerado com cautela aquando da elaboração da proposta de lei.

#### ➤ Em relação à fiscalização da Operadora:

Considerando que o artigo 6.º da Lei n.º 3/90/M dispõe que as concessões de serviços públicos são atribuídas por contrato, titulado por escritura pública, assim a operação do metro ligeiro por parte da Operadora será regulamentada e controlada através do respectivo contrato de concessão. Tendo como referências as experiências semelhantes de gestão de contratos, aquando da elaboração dos contratos de concessão relativos à operação do metro ligeiro, para além de definir os vários trabalhos e os requisitos concretos, quanto ao incumprimento dos deveres do contrato, irá considerar-se a aplicação das penalidades para fiscalizar, de forma eficaz, os trabalhos de operação do metro ligeiro. Além disso, ao abrigo do disposto no artigo 18.º da Lei supra referida, quando a Operadora não cumprir as obrigações fundamentais a que esteja obrigada, nos termos estabelecidos no

contrato de concessão, aquela concessão de serviço público pode ser rescindida unilateralmente pelo Governo da RAEM.

➤ Em relação à fiscalização sem condutor:

Os comboios do metro ligeiro operam sem condutor, mas para garantir a segurança dos passageiros, será instalado o sistema de fiscalização nos comboios, o que permite aos trabalhadores do centro de controlo e operação fiscalizar a situação do interior das carruagens em tempo real, mobilizando, quando necessário, os trabalhadores para exercerem funções nas mesmas.

➤ Em relação à cooperação com as autoridades policiais:

Quando se verificar a violação das situações estabelecidas na "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", os agentes de fiscalização irão tomar, primeiramente, as medidas adequadas, de modo a impedir ou a minimizar o respectivo resultado, podendo solicitar às autoridades policiais a colaboração que se mostre necessária. Porém, se for realizada pelos agentes policiais a fiscalização de forma contínua e periódica, a decisão será tomada pelas autoridades públicas competentes.

➤ Em relação à medida do controlo de segurança:

De modo a prestar um serviço de transporte colectivo eficiente, ecológico e livre de barreiras arquitectónicas, na operação do metro ligeiro, a Operadora deve ter em consideração diversas situações, tais como, a operação concreta do sistema, a situação da sociedade, os perigos e riscos, assim como os coeficientes de segurança, entre outras, para decidir se é necessário implementar a medida do controlo de segurança. Os outros países e regiões não regulamentam e controlam este aspecto mediante legislação, pelo que a Operadora pode determinar a implementação da medida referida consoante a situação.

Além disso, para prevenir a ocorrência de acidentes, no interior dos comboios do metro ligeiro estará instalado o sistema de controlo e fiscalização em tempo real que permite aos agentes do centro de controlo e operação fiscalizar a situação de operação no interior dos comboios.

No futuro, a Operadora também será solicitada para proceder à formação dos trabalhadores no tratamento de incidentes imprevistos e acidentes, no intuito de garantir o tratamento rápido e apropriado no caso de ocorrência.

➤ Em relação às infracções administrativas:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro (Regime geral das infracções administrativas e respectivo

procedimento), *"constitui infracção administrativa o facto ilícito que unicamente consista na violação ou na falta de observância de disposições preventivas de leis ou regulamentos, que não tenha a natureza de contravenção e para o qual seja cominada uma sanção administrativa pecuniária denominada multa."* Daí pode constatar-se que a infracção administrativa é aplicável aos actos ilícitos menos grave, sem sujeição à lei criminal, mas como o referido decreto-lei não define claramente os procedimentos e as regras mais eficazes sobre tramitação dos procedimentos de acusação e aplicação de sanções, a definição e a regulamentação dos actos de transgressão devem ser estabelecidos através da legislação avulsa.

Com base nisto, no que diz respeito aos actos ilícitos ocorridos no transporte de metro ligeiro que não podem ser qualificados como crime ou contravenção, nem têm a natureza civil ou disciplinar, propôs-se que sejam definidos na proposta da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" como infracções administrativas, sendo definidos os procedimentos e as regras sobre a acusação e a sanção.

✧ Direito de acusação:

O Comissariado contra a Corrupção concluiu, em 2005, o relatório de pesquisa referente a «Algumas considerações sobre o procedimento acusatório e da aplicação de sanções contra as infracções administrativas», referindo que,

*"Ao longo dos últimos anos, quer pelas queixas recebidas, quer pelas pesquisas sobre o funcionamento dos serviços, realizadas junto de alguns Serviços Públicos, foram detectados vários problemas relativos ao regime procedimental das infracções administrativas, nomeadamente, quanto à morosidade do próprio processo, especialmente na fase da notificação inicial dos infractores (para apurar a sua identidade, por exemplo), da audiência e defesa dos infractores e da execução coerciva da sanção ou sanções acessórias aplicadas, acabando em alguns casos por se esgotarem os prazos de prescrição previstos.*

*... Entre eles, poder-se-á destacar o Regime dos Espaços Públicos aprovado por Regulamento Administrativo, que veio introduzir várias inovações em matéria de sanções e respectivos procedimentos, colidindo inevitavelmente com os direitos e liberdades dos cidadãos, sendo de realçar as disposições sobre o regime de imputabilidade, que não se configuram harmonizadas com o disposto no regime geral civil e penal, actualmente em vigor; a introdução de outras sanções principais, para além da multa; e a inclusão, no elenco das sanções acessórias, de medidas que podem ser para os seus destinatários mais gravosas do que a própria*

*sanção principal - como, por exemplo, a sanção acessória da suspensão de eficácia das autorizações, licenças ou alvarás.*

*... não é demais sublinhar que, em termos comparativos, o processo contravencional, apesar da sua natureza criminal e das sanções previstas serem mais severas, é um processo mais célere do que o processo por infracção administrativa, facto que leva a despertar na população suspeições quanto à morosidade e à ineficácia dos procedimentos sancionatórios.*

*... o RGEP, nos seus artigos 52.º a 57.º, estabeleceu um mecanismo em que o procedimento se torna mais célere. Trata-se da figura do auto de acusação, aplicável nos casos em que as infracções são directamente presenciadas e os respectivos infractores logo identificados pelos agentes da administração, permitindo, desta forma, que o procedimento sancionatório seja imediatamente instruído e deduzida e notificada a acusação à pessoa do próprio agente infractor.*

*Porque tais disposições tornam o procedimento mais célere, superam os problemas respeitantes à notificação para exercício dos direitos de audiência e defesa, sem pôr em crise o seu exercício (contestação da acusação), e encurtam os prazos de pagamento da multa..."<sup>3</sup>.*

Daí pode constatar-se que no entender do CCAC, no tratamento das infracções administrativas, convém conferir ao pessoal com funções de fiscalização, inspecção ou investigação poderes de agente de autoridade e poderes de aplicação de medidas provisórias e cautelares. Para os casos em que as infracções sejam directamente presenciadas e os respectivos infractores logo identificados pelos agentes referidos, convém introduzir a figura do «auto de acusação», permitindo, desta forma, que o procedimento sancionatório seja imediatamente instruído e deduzida e notificada a acusação ao próprio agente infractor, a fim de que este possa contestar e defender-se da acusação ou cumprir imediatamente as sanções, por exemplo, o pagamento voluntário da multa, tornando o processo mais célere.

Além disso, tendo como referências as experiências dos outros países e regiões, com vista a garantir a segurança da operação e defender os legítimos direitos e interesses dos passageiros, relativamente à infracção que impede a ordem, os aspectos exteriores e a higiene do ambiente dos recintos públicos do transporte ferroviário urbano, é possível exigir a correcção e a tomada de medidas de reparação, de forma directa e eficiente, e normalmente, é responsável pela

---

<sup>3</sup> Páginas 4 a 6, 26 do respectivo relatório de pesquisa.

entidade de exploração do transporte ferroviário urbano segundo as disposições da autorização, tais como: Xangai, Cantão, Hong Kong, Taiwan, Singapura e Portugal.

Deste modo, uma vez que as estações e os comboios do sistema de transporte de metro ligeiro são equipamentos públicos, é expectável que durante a operação do sistema de metro ligeiro exista uma grande afluência do público. Dado que as estações do metro ligeiro se espalham por vários locais, sendo diferentes dos outros recintos públicos de Macau, tendo como referência as disposições do Regulamento Geral dos Espaços Públicos, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 28/2004 e na Lei n.º 5/2011 (Regime de prevenção e controlo do tabagismo), a conduta dos passageiros e público que violem a ordem pública deve ser regulamentada por procedimento directo e imediato, que tem o objectivo dissuasório. No entanto, considerando que se a acusação é executada pelos funcionários dos serviços públicos, será necessária uma enorme equipa de funcionários públicos para lidar com estes trabalhos. Assim sendo, tomando como referência as experiências de outros países e regiões, foi introduzido na proposta da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" o regime de que a Operadora exerce as funções de fiscalização do cumprimento pelos passageiros e público dos deveres estabelecidos na lei, através dos seus agentes de fiscalização. Este regime permite aos agentes de fiscalização tomarem as medidas adequadas a impedir ou minimizar o respectivo resultado, podendo determinar a saída dos infractores do comboio ou da estação, no caso de verificação da infracção. Se um agente de fiscalização presenciar infracção ou dela houver indícios bastantes, o mesmo pode exercer o direito de acusação.

✧ Decisão sancionatória

Quando o agente de fiscalização exercer o direito de acusação ao alegado infractor que violou os deveres dos passageiros e do público, deve ser deduzida e notificada a acusação ao infractor. O agente de fiscalização também deve informar que o infractor tem o direito ao pagamento voluntário de multa ou a apresentação de defesa em determinados locais e prazo definido. Se o acusado pagar as multas dentro do prazo previsto, o valor da multa pode ser reduzido, por exemplo, até metade do limite mínimo.

Se, no prazo estipulado, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar pagamento voluntário, o serviço público competente deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o arquivamento.

Se, no prazo estipulado, o acusado apresentar defesa, recebida esta e efectuadas as devidas diligências para o apuramento da existência da infracção, é elaborada pelo instrutor do serviço público competente proposta de decisão, a qual é submetida ao serviço competente para determinar a sanção aplicável ou arquivar o processo.

Se for uma situação de aplicação de sanção, na falta de pagamento da multa no prazo previsto, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal estabelecido no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M.

Neste contexto, o direito de decisão sancionatória pertence é da competência dos dirigentes do serviço público competente, e não da Operadora nem dos seus agentes de fiscalização, sendo que os últimos apenas exercem meramente o direito de acusação.

Ou seja, para além das infracções administrativas decorrentes da violação dos deveres ou actos proibidos dos passageiros e do público, quanto às infracções administrativas que outras entidades ou a Operadora pratiquem, o direito de acusação e o direito de decisão sancionatória serão tratados como disposições gerais, isto é, são os trabalhadores e dirigentes do serviço público competente que são responsáveis pela respectiva competência.

#### 4. Actos proibidos

A segurança está directamente relacionada com a garantia do funcionamento normal das infra-estruturas, dos comboios e do sistema. Como prevenção à prática de actos considerados perigosos, na medida em que podem prejudicar a segurança das infra-estruturas, dos comboios e do sistema, pondo em risco a operação do sistema de metro ligeiro, é necessário proceder-se à tipificação na lei dos actos proibidos, cuja violação corresponde à prática de infracção administrativa. No documento de consulta, propôs-se que seja proibida a prática de quaisquer actos que possam prejudicar a segurança da operação do sistema de metro ligeiro, designadamente:

- 1) Transportar substâncias explosivas, inflamáveis, radioactivas ou corrosivas;
- 2) Transportar armas, salvo tratando-se de agentes de autoridade, de pessoas a quem seja permitida ou tenha sido autorizada a sua detenção ou de titulares de licença de uso e porte de arma;
- 3) Projectar quaisquer objectos para as áreas de circulação do metro ligeiro ou contra o exterior ou o interior dos comboios;

- 4) Criar quaisquer objectos ou obstruir as entradas ou saídas das estações, dos comboios, das portas de entrada na zona de acesso pago ou das portas de tela das plataformas;
- 5) Utilizar os dispositivos de emergência ou de segurança, com excepção dos casos em que tal se justifique;
- 6) Entrar nas zonas de acesso restrito sem a necessária autorização, designadamente, nas áreas de circulação do metro ligeiro, nas áreas onde se encontram instalados os subsistemas, no centro de operação e controlo e no parque de material e oficinas.

Quando esteja em causa a violação da proibição de transportar substâncias explosivas, inflamáveis, radioactivas ou corrosivas ou de transportar armas, propôs-se no documento de consulta que, para além de aplicar as multas, os objectos possam ser apreendidos, declarados perdidos a favor da RAEM e ordenada a sua venda ou destruição.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam com a supra referida proposta. Uma opinião considera que devem ser acrescentados os objectos bioquímicos nos objectos proibidos de transportar. Outro cidadão questiona porque é que não encontrou no documento de consulta as disposições sobre as responsabilidades no caso de as substâncias perigosas provocarem incêndio.

Quanto à aplicação de sanção por infracção administrativa devido ao acesso à zona restrita sem autorização, já existe a respectiva disposição no artigo 185.º (Introdução em lugar vedado ao público) do Código Penal, pelo que existe uma repetição.

Os serviços públicos ponderam que devem ser acrescentados nos objectos proibidos o amianto e os objectos venenosos, etc., propondo que sejam estabelecidas as disposições através de despacho do Chefe do Executivo.

Além disso, o artigo 262.º (Armas proibidas e substâncias explosivas) do Código Penal dispõe que o acto de transportar as substâncias perigosas, como por exemplo, com a natureza explosiva, radioactiva e venenosa, ou armas<sup>4</sup> é claramente definido "crime". Assim sendo, no documento de consulta os actos referidos são definidos como infracção administrativa, propondo-se que seja acrescentada nos articulados da proposta de lei a redacção de "Se não for constituído crime de acordo com outras leis, o acto é considerado infracção administrativa".

---

<sup>4</sup> Foram estabelecidas as disposições sobre arma proibida e categoria de munições no Regulamento de Armas e Munições aprovado pelo Decreto-Lei n.º 77/99/M.

### Análise das opiniões

Os cidadãos não têm opiniões de objecção sobre os actos proibidos apresentados no documento de consulta, mas também há muitos cidadãos que, ao mesmo tempo, apresentaram as respectivas sugestões, tais como, complementar a lista dos objectos proibidos a ser transportados; além disso, no que diz respeito à responsabilidade criminal, é necessário ponderar a adaptação com as disposições do Código Penal vigente, e a supradita opinião será tomada como referência no conteúdo do documento da proposta de lei para efeitos de análise cuidadosa, no intuito de aperfeiçoar o conteúdo da proposta de lei.

➤ Quanto à inserção dos outros objectos que sejam proibidos transportar:

Devido à diversidade dos objectos bioquímicos, é possível que produzam toxicidade ou constituam certa ameaça à saúde quando combinarem com algumas substâncias.

No que diz respeito ao amianto, o amianto em pó pode causar grande impacto à saúde, a inalação pelos seres humanos das fibras de amianto pequeníssimas espalhadas no ar vai resultar facilmente, depois dum período de incubação de vários anos, em doenças graves dos pulmões. Por esta razão, os países pelo mundo fora prestaram a atenção de níveis diferentes à poluição de amianto, considerando que é uma substância química venenosa.

Dado que os objectos acima mencionados resultam provavelmente em efeito venenoso, constituindo perigo para a segurança de vida dos passageiros e dos trabalhadores e para a segurança do sistema de metro ligeiro, ou seja, estes objectos são perigosos, devendo, por isso, ser proibidos de transportar.

Tendo em consideração o actual desenvolvimento rápido da ciência e da tecnologia, não se descarta a possibilidade de inserir as substâncias perigosas no futuro, o que constitui os impactos à operação do metro ligeiro. A proposta no documento de consulta é proibir principalmente o transporte das substâncias perigosas, os objectos inflamáveis, explosivos, radioactivos ou corrosivos são enumerados apenas como exemplos, para descrever a natureza distinta das substâncias perigosas, tendo também em consideração a proibição de transporte das com toxicidade.

Além disso, através do despacho o Chefe do Executivo n.º 51/2017, foram publicados vários objectos considerados como substâncias perigosas, pelo que a futura proibição de transporte das substâncias perigosas também precisa de cumprir as disposições do despacho supradito.

➤ Quanto à responsabilidade criminal:

Nos termos do disposto no artigo 8.º (Concurso de infracções) do Decreto-Lei n.º 52/99/M, *"Quando o mesmo facto constitua simultaneamente crime ou contravenção e infracção administrativa, o infractor é punido unicamente a título daqueles, sem prejuízo da aplicabilidade das sanções acessórias previstas para a infracção administrativa."*. Daí pode constatar-se que a infracção administrativa constituída pelo mesmo facto deve cumprir o princípio «*non bis in idem*», ou seja, se o acto envolver simultaneamente crime e infracção administrativa, só pode ser punido apenas como crime, mas sem prejuízo que quanto àquele acto pode ainda ser aplicada a sanção acessória estabelecida no regime das infracções administrativas. Assim sendo, será tido em consideração na futura legislação, com cautela, o tratamento sobre as responsabilidades resultantes da prática de crime e de infracção administrativa decorrentes do transporte de substâncias perigosas ou armas.

Ademais, caso as respectivas substâncias perigosas provoquem incêndios, será violado provavelmente o disposto no artigo 264.º (Incêndios, explosões e outras condutas especialmente perigosas) do Código Penal, pelo que não necessita de estabelecer novamente na presente legislação uma vez que já existem as respectivas disposições.

Nos termos do disposto no artigo 185.º (Introdução em lugar vedado ao público) do Código Penal, *"Quem, sem consentimento ou autorização de quem de direito, entrar ou permanecer em pátios, jardins ou espaços vedados anexos a habitação, em barcos ou outros meios de transporte, em lugar vedado e destinado a serviço ou empresa públicos, a serviço de transporte ou ao exercício de profissões ou actividades, ou em qualquer outro lugar vedado e não livremente acessível ao público, é punido com pena de prisão até 3 meses ou com pena de multa até 60 dias."*

Daí se pode constatar que os requisitos que constituem o crime previsto no articulado supra referido também são aplicáveis à situação de falta de concordância ou autorização do agente competente para aceder ou permanecer nas zonas de acesso restrito do metro ligeiro, pelo que será tido em consideração este assunto na futura legislação.

## 5. Zonas envolventes de protecção

Com vista a garantir a segurança das instalações e da operação do sistema de metro ligeiro, bem como das pessoas e dos bens que se encontrem nas zonas

confinantes com aquelas, nas faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro devem ser constituídas zonas envolventes de protecção. Propôs-se no documento de consulta a proibição de executar nas zonas envolventes de protecção, sem o parecer favorável do organismo público com competências no âmbito da operação do sistema de metro ligeiro, designadamente, os seguintes trabalhos:

- 1) Construção, reconstrução, ampliação ou demolição de edificações;
- 2) Instalação ou reforço de redes complexas de condutas ou canalizações, incluindo postos de transformação, subestações e reservatórios de combustíveis ou de outras matérias perigosas, designadamente, explosivas, inflamáveis ou corrosivas;
- 3) Escavações, rebentamentos com recurso a explosivos, consolidação de fundações ou abertura de valas, dragagem e outros trabalhos junto de vias;
- 4) Colocação de objectos e afixação de material de publicidade.

Caso se verifique a execução de quaisquer trabalhos em violação do parecer atrás referido, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes deve poder determinar o embargo, a demolição de obras e, quando for o caso, a reposição dos solos nas condições em que se encontravam antes da data do início dos trabalhos, correndo por conta do respectivo dono as respectivas despesas.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam com a necessidade de constituição das zonas envolventes de protecção nas faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro, sendo que a maioria deles estão atentos à área concreta das zonas envolventes de protecção. Algum cidadão referiu que não convém definir uma área demasiada grande, além disso, como a área tem a ver com os padrões de segurança, o Governo deve convidar os especialistas para prestarem opiniões profissionais por forma a satisfazer a situação das zonas de Macau.

Algumas opiniões afirmaram que o metro ligeiro é, no fundo, o meio de transporte público, deve evitar o mais possível proceder-se ao procedimento de consulta para a execução das obras simples nas zonas envolventes de protecção. Além disso, a entidade competente que realiza as obras de drenagem e a afixação de material de publicidade, pelo que é possível envolver a competência do outro serviço. Algum cidadão referiu que é necessário definir a zona proibida de entrada de veículos motorizados.

Os serviços públicos afirmaram que, para garantir a fiabilidade, a estabilidade e a continuidade dos serviços públicos, propondo que aquando da definição das

respectivas zonas de protecção, deva realizar os trabalhos de manutenção ordinários ou urgentes, sem o prejuízo do cumprimento da lei pelas concessionárias de electricidade e de gás natural, bem como nos termos do disposto nos contratos de concessão, como por exemplo, podem ser reunidas as condições através dum procedimento simples para ter acesso às referidas zonas de protecção no sentido de executar os trabalhos, ou deixar à entidade competente a possibilidade de tratar do pedido das respectivas obras e fiscalizar as mesmas, para simplificar ou otimizar mais o processo de pedido. Além disso, antes de realizar-se a respectiva actividade ou obra na área das supra referidas zonas de protecção, deve ainda auscultar as opiniões da Operadora do sistema de metro ligeiro.

#### Análise das opiniões

Segundo o resultado da consulta acima mencionado, os cidadãos concordam com a constituição das zonas envolventes de protecção, pelo que na futura proposta de lei deve prever-se claramente a definição das zonas de protecção, o objectivo e as actividades ou obras restritas, assim como a consequência em caso de realização da actividade ou obra sem a necessária autorização. A área concreta das zonas envolventes de protecção e o respectivo procedimento administrativo serão considerados na futura legislação.

De facto, é permitido construir obras nas zonas envolventes de protecção, a proposta no documento de consulta é só que com base no mecanismo de aprovação legal original, acrescentar-se um procedimento adicional, que é consultar previamente o serviço público responsável pela fiscalização do metro ligeiro, de modo a garantir que a execução das obras não afecta a segurança das instalações e da operação do sistema de metro ligeiro, bem como a segurança do público e dos bens naquelas zonas. Portanto, esta restrição nas zonas envolventes de protecção é apenas contra as actividades e obras que afectam provavelmente a segurança, pelo que não vai causar impactos ao acesso de veículos.

Por outras palavras, no aspecto de actividades e obras restritas, o mecanismo de aprovação legal original irá envolver vários serviços, como por exemplo, a Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes e o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais, pelo que ainda é necessário solicitar ao serviço competente para efeitos de aprovação conforme o procedimento legal da respectiva licença ou autorização depois de o serviço público responsável pela fiscalização da operação do metro ligeiro dar o seu parecer favorável sobre a actividade e a obra. Contudo, caso seja verificada a execução de quaisquer actividades ou obras em violação do parecer do serviço público que fiscaliza a operação do metro ligeiro, é aplicável, com as necessárias adaptações, o Regulamento Geral da Construção Urbana, aprovado pelo

Decreto-Lei n.º 79/85/M, de 21 de Agosto, sobre o embargo e demolição de obras, isto é, é a DSSOPT que ordena o embargo, a demolição de obras, ou manda efectuar a reposição dos solos nas condições em que se encontravam antes da data do início dos trabalhos.

Como a Operadora é responsável pela operação do sistema de metro ligeiro, ou seja, tem apenas a competência de tratar dos assuntos no âmbito de operação do metro ligeiro, e as faixas adjacentes às áreas de circulação e às infra-estruturas do metro ligeiro não estão no âmbito de operação. Consequentemente, considera-se adequado que o serviço público competente responsável pela fiscalização da operação do metro ligeiro trata directamente do procedimento de consulta.

### **Capítulo III Deveres**

#### 1. Deveres da Operadora para com os passageiros

Para garantir a prestação do serviço com elevados padrões de qualidade e segurança pela Operadora, propôs-se no documento de consulta a regulamentação do conjunto dos deveres mais relevantes que devem ser assumidos pela Operadora, que de algum modo também constituem direitos dos passageiros, tais como:

- 1) Prestar o serviço objecto do contrato de transporte com segurança e qualidade;
- 2) Publicitar os preços, de forma clara e acessível, nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na Internet;
- 3) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos na legislação aplicável;
- 4) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária da prestação do serviço público de transporte;
- 5) Assinalar, devidamente, os lugares reservados, destinados a passageiros com mobilidade condicionada, idosos, grávidas e pessoas com criança de colo;
- 6) Prestar todas as informações que se mostrem necessárias;
- 7) Prestar assistência aos passageiros com mobilidade condicionada, nas estações e no embarque e desembarque dos comboios.

#### **Síntese das opiniões**

Os cidadãos concordam com a necessidade de definição dos deveres supra referidos. Algumas opiniões consideram que se deve acrescentar a gestão de ordem e arrumo das plataformas e das carruagens, as informações necessárias prestadas pela Operadora precisam de ter imagens ou linguagens, e a divulgação sonora deve ser em

cantonês, português, inglês e mandarim. Além disso, um cidadão propôs que deve ser realizado ensaio anual de tratamento de incidentes e criada uma carruagem exclusiva (por exemplo, a carruagem exclusiva para mulheres ou alunos).

Os serviços públicos afirmaram que os passageiros devem incluir as pessoas com deficiência de todos os tipos, dado que a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência das Nações Unidas entrou em vigor em Macau desde o dia 31 de Agosto de 2008, as estações e as carruagens do metro ligeiro precisam de cumprir as disposições da Lei n.º 9/83/M, de 3 de Outubro, (Supressão de barreiras arquitectónicas). Para além de supressão de barreiras arquitectónicas, deve ainda aperfeiçoar-se os sistemas complementares de guiamento, divulgação e sinalética para as pessoas com deficiência visual e auditiva. Ademais, na página electrónica e nos sítios de venda de bilhetes do metro ligeiro, deve considerar-se que as sinaléticas nos comboios são em chinês, português e inglês. *Vide* a distribuição das opiniões na figura seguinte.

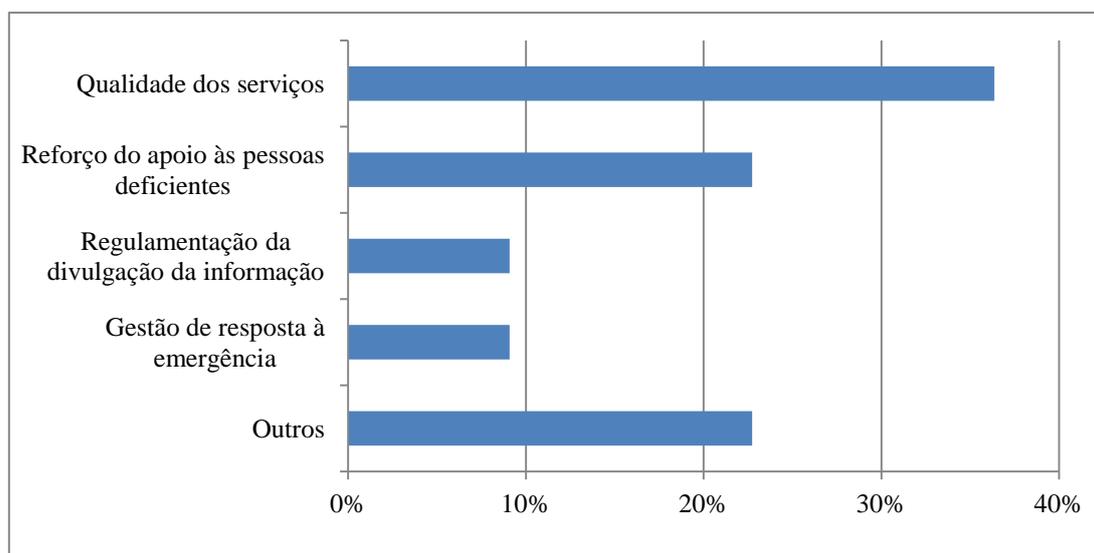


Figura 3. Distribuição das opiniões sobre os deveres da Operadora para com os passageiros

### Análise das opiniões

A maior parte das opiniões recolhidas na consulta dizem respeito aos requisitos ou expectativas sobre os trabalhos pormenorizados do dia-a-dia da Operadora, e isso pode ser providenciado como uma parte constituinte da prestação de serviço seguro e com qualidade, pelo que esta opinião será considerada aquando da definição das normas do contrato de concessão.

Nos deveres da Operadora sugeridos no documento de consulta, a mesma precisa de garantir a prestação de serviço com qualidade, a manutenção da ordem e limpeza das plataformas e das carruagens e a prestação de informações necessárias ao público e aos passageiros por meios adequados são métodos que podem garantir a qualidade

de serviço, pelo que a prestação de serviço com qualidade pode ser demonstrada em várias vertentes.

Além disso, o conteúdo referente ao tratamento de emergência já está incluído nas normas técnicas de segurança referidas no ponto 1 do Capítulo II, sendo regulamentado concretamente através do regulamento administrativo complementar, e o ensaio de tratamento de incidentes é uma parte fundamental do tratamento de emergência, pelo que será considerado no futuro regulamento administrativo complementar.

Tendo como referências as experiências dos outros países e regiões, nem todos os transportes ferroviários urbanos integram carruagens exclusivas, por isso deve considerar-se os factores, tais como, a situação social local e o coeficiente de segurança, entre outros, para decidir se há a necessidade da instalação da carruagem exclusiva. Aliás, os outros países e regiões não regulamentam e controlam este aspecto mediante legislação, por isso, a instalação das carruagens exclusivas deve ser dependente da situação concreta da Operadora.

No que diz respeito às pessoas com deficiência, propôs-se no documento de consulta que a Operadora assuma o dever de prestar a assistência aos passageiros com mobilidade condicionada, nas estações e no embarque e desembarque dos comboios. Além disso, no processo de concepção e construção do sistema de metro ligeiro, já se teve em consideração adequada a questão. Como por exemplo, nas estações são instalados os pavimentos tácteis para as pessoas com deficiência visual distinguirem e dirigirem-se à máquina de venda de bilhetes e à plataforma, a máquina automática de venda de bilhetes dispõe de áudio guia de compra e Braille, nos comboios o sistema de divulgação dispõe de avisos áudios que prestam a informação da chegada às estações, quando abrir as portas dos comboios, haverá sinais de luzes e o som de alerta para efeitos de aviso, assim como, as carruagens dispõem de espaço de estacionamento para as cadeiras de rodas dos utilizadores.

## 2. Deveres dos passageiros e do público

As estações e os comboios do sistema de transporte de metro ligeiro são equipamentos públicos, devendo os passageiros e o público assumir os deveres e a responsabilidade pelo cumprimento da ordem pública. Isto porque, pese embora os passageiros e o público gozarem do direito de utilização de algumas infra-estruturas, designadamente das estações, não podem, no entanto, praticar condutas ofensivas da ordem pública e dos bons costumes. Propôs-se no documento de consulta os seguintes deveres:

- 1) Actos que envolvem a boa ordem, designadamente:
  - Abrir sem permissão as portas dos comboios ou as portas de tela da plataforma ou impedir o seu normal funcionamento;
  - Entrar ou sair dos veículos quando estes estejam em movimento ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas;
  - Entrar nos veículos impedindo a saída dos passageiros que o desejem fazer;
  - Não ser portador de um título de transporte válido para entrar na zona de acesso pago;
  - Ocupar lugares reservados a passageiros com mobilidade condicionada, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo, excepto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;
  - Comer e beber na zona de acesso pago ou no interior dos veículos;
  - Permanecer indevidamente nos equipamentos de controlo automático de entrada nas zonas de acesso pago e de venda de bilhetes, nas escadas rolantes ou nos demais acessos;
  - Realizar reuniões ou manifestações sem a necessária autorização da Operadora;
  - Fazer peditórios, organizar colectas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos, sem autorização da Operadora;
  - Dedicar-se a qualquer actividade remunerada ou com intuito lucrativo ou oferecer serviços sem prévia autorização da Operadora;
  - Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização da Operadora;
  - Deitar-se nas estações ou nos veículos, salvo por motivos de saúde.
- 2) Actos que provocam o incómodo de outros passageiros, designadamente:
  - Transportar bagagem que pela sua natureza, forma, dimensão ou cheiro possa causar incómodo aos outros passageiros;
  - Transportar animais, salvo cães-guia;
  - Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros ou o público;
  - Fumar;
  - Praticar actos ou proferir expressões que incomodem os outros passageiros ou o público.
- 3) Actos que provocam danos a bens públicos, designadamente:
  - Praticar quaisquer actos que possam sujar ou danificar as estações ou os comboios;

- Transportar bagagem que pela sua natureza, forma ou dimensão possa danificar os comboios.

Propôs-se no documento de consulta que a violação das supra referidas disposições será sancionada com a aplicação de uma multa.

#### Síntese das opiniões

A maior parte dos cidadãos não concordam com a aplicação de sanção quando não sejam cedidos os lugares prioritários. Houve opiniões que consideraram que é difícil definir o critério de ocupação dos lugares sentados prioritários, como por exemplo, é difícil identificar as pessoas que não têm características físicas mas necessitam realmente de utilizar os lugares, isso vai causar outros problemas sociais, pelo que a cultura de ceder os lugares sentados prioritários deve começar pela educação cívica. Além disso, um cidadão também questionou se pode transportar ou não os objectos grandes que provocam perturbação quando a carruagem não está apertada.

Algumas opiniões consideraram que podem ser transportados os animais de estimação no metro ligeiro, mas é preciso garantir que são engaiolados, ou pode considerar a instalação da carruagem exclusiva para os animais de estimação. Além disso, também há opiniões que referem que, determinadas pessoas (como por exemplo, as portadoras de deficiência mental ou os autistas) poderão causar involuntariamente perturbações aos passageiros quando viajarem no metro ligeiro, esperando que seja tratado em função da situação ou com exclusão de responsabilidade.

Uma opinião afirmou que presentemente, muitas pessoas gostam de tirar *selfies* nas carruagens ou filmar as condutas de que pessoalmente não gostam, considerando que deverá limitar a prática deste acto; e outra opinião considerou que o acto de fazer peditórios e recolher assinatura no âmbito do sistema de metro ligeiro devem ser assuntos a aprovar pelo Governo.

Os serviços públicos afirmaram que, sobre os actos de organizar colectas, afixar as publicidades e transportar os animais, deve ter em consideração a universalidade do sistema jurídico e a aplicabilidade das legislações diferentes. Além disso, a higiene do ambiente é um dos elementos que não pode ser ignorado para garantir a operação normal do metro ligeiro, como por exemplo, uma eventual queda dos lixos para a zona de circulação vai constituir impactos à operação, propôs-se ter como referência a legislação existente para efeitos de fiscalização.

Nos termos da Lei n.º 8/2014 (Prevenção e controlo do ruído ambiental) e do Regulamento Geral dos Espaços Públicos aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 28/2004, encontra-se o conteúdo que controla o ruído produzido nos espaços

públicos e as penalidades, pelo que na "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" deve clarificar a aplicabilidade entre as respectivas leis e deve definir se a área dentro das estações pertence ao espaço público. *Vide* a distribuição das opiniões na figura seguinte.

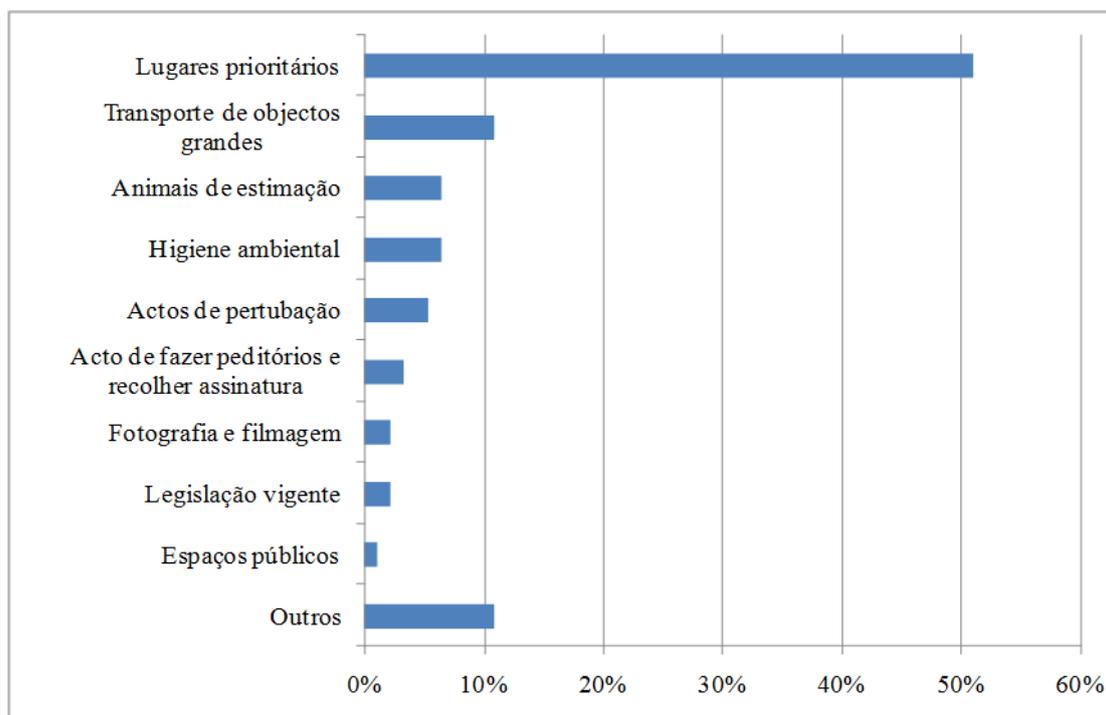


Figura 4. Distribuição das opiniões sobre os deveres dos passageiros e do público

### Análise das opiniões

Os deveres dos passageiros e do público foi uma das partes da consulta em que foram recebidas mais opiniões no período de consulta, sendo que a utilização dos lugares prioritários tem a maior atenção. A maior parte dos cidadãos considera que não é necessário introduzir as penalidades devido à ocupação irrazoável dos lugares prioritários. Além disso, também foram apresentadas as opiniões referentes à regulamentação concreta do transporte de objectos de grande dimensão e dos animais de estimação. Os cidadãos consideram que o Governo pode tomar como referências as formas de tratamento das regiões adjacentes, pelo que será seguido este rumo para ter em consideração na futura legislação. Ademais, em relação às opiniões ou dúvidas associadas com os aspectos, tais como, os actos de perturbação, fotografar e filmar, recolher colecta e recolher assinaturas, atente-se nos seguintes esclarecimentos e justificações mais completos.

#### ➤ Lugares prioritários:

Os lugares prioritários são assinalados principalmente para as pessoas com necessidades, e a população também vai ceder os lugares porque prevê estas pessoas com necessidades. Com o objectivo de prevenir o abuso na utilização dos

lugares prioritários, propôs-se no documento de consulta a introdução das penalidades para as situações de ocupação irrazoável dos lugares prioritários. O acto de ceder os lugares é uma evidência moral, e deve começar através da sensibilização básica. Considerando que esse acto não constitui impactos à segurança da operação, este Gabinete vai propor, na futura legislação, que não seja necessário introduzir as penalidades sobre a situação de ocupação irrazoável dos lugares sentados prioritários.

➤ Transporte de objectos grandes:

A futura operação do metro ligeiro tem como objectivo transportar os passageiros. Tendo em conta as necessidades das pessoas distintas e a passagem do traçado pelos postos fronteiriços diferentes, o projecto das carruagens tem em consideração em termos de espaço os objectos de grande dimensão transportados pelos passageiros. Se forem regulamentados ou não a definição e o tratamento do objecto de grande dimensão e como é que se procedem aos mesmos, terão como referências as experiências das regiões adjacentes e serão definidos pela Operadora.

➤ Animais de estimação:

O destinatário do transporte de metro ligeiro é a população em geral, a definição e o nível de aceitação das pessoas sobre os animais de estimação são distintos. Na situação geral, os animais de estimação incluem gatos e cães, mas também contam com serpentes, ratos e pássaros, sendo alguns deles agressivos. Os próprios donos não têm medo dos mesmos, mas as outras pessoas se calhar têm, mesmo que sejam engaiolados, as outras pessoas também ficam inquietos ou têm medo provavelmente, pelo que do ponto de vista da população em geral, os passageiros não devem transportar os animais de estimação através do metro ligeiro, nem se encontra a necessidades de instalar uma carruagem exclusiva para animais de estimação. Contudo, tendo como referências as disposições da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência das Nações Unidas, é permitido excepcionalmente transportar cães-guia dos passageiros cegos.

➤ Perturbação:

Embora não se encontrem no documento de consulta as menções sobre os actos de perturbações das pessoas dependentes (tais como, as pessoas com deficiência mental, os autistas ou as pessoas com anomalia psíquica, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 3.º (Regime aplicável) do Decreto-Lei n.º 52/99/M, *"Na ausência de regulamentação nas leis ou regulamentos previstos no n.º 1, aplicam-se subsidiária e sucessivamente as disposições do presente diploma e, com as necessárias adaptações, as adequadas do Código do Procedimento*

*Administrativo e os princípios gerais do direito e do processo penal.*", como por exemplo, caso aquela pessoa dependente pratique actos de perturbação, causando a infracção administrativa por anomalia psíquica, será tratado nos termos do princípio de culpa da lei penal e ao abrigo do disposto no artigo 19.º (Inimputabilidade em razão de anomalia psíquica) do Código Penal, isto é, já existem as respectivas disposições na legislação vigente, pelo que não é necessário estabelecer novamente na presente lei.

➤ **Fotografar e filmar:**

Caso o cidadão proceda ilicitamente à captação de fotografia e filmagem, será possível violar a disposição no artigo 191.º (Gravações e fotografias ilícitas) do Código Penal, pelo que não é necessário estabelecer novamente na presente lei.

➤ **Fazer colecta e recolher assinaturas:**

As estações do metro ligeiro são recintos públicos, a Operadora precisa de considerar se o acto de fazer colecta e recolher assinaturas deverá ser praticado à hora ou sítio com alta densidade do fluxo de pessoas, e se constituirá impacto à segurança da operação e dos passageiros. Ao mesmo tempo, a Operadora também tem de mobilizar os trabalhadores para ajudarem a desviar o fluxo de pessoas e ponderar arranjar uma série de medidas, como por exemplo, terá a necessidade de solicitar às autoridades policiais para manterem a segurança pública. Consequentemente, é mais prático que esses actos sejam aprovados pela Operadora.

➤ **Higiene ambiental:**

Em qualquer situação, os passageiros ou o público ficam proibidos de projectar quaisquer objectos para a zona de circulação ou para os comboios do metro ligeiro, uma vez que estes actos não só vão constituir o impacto à higiene ambiental, mas também vai obstruir a operação, até prejudicar a segurança de vida dos passageiros. Assim sendo, caso seja projectado objecto contra os veículos em circulação, isso vai prejudicar a segurança de vida dos passageiros, devendo constituir acto criminoso. Em relação à prática de acto de projectar objectos meramente para as áreas de circulação do metro ligeiro, este acto vai prejudicar a operação do metro ligeiro e prejudicar provavelmente a segurança de vida do pessoal de operação ou dos passageiros, existem preocupações sobre a segurança da operação do sistema, pelo que deve constituir infracção administrativa. A legislação vigente não regulamenta os actos supra referidos, pelo que é preciso regular expressamente os actos através da legislação.

➤ Espaços públicos:

Nos termos do disposto na alínea 1) do artigo 3.º do Regulamento Administrativo n.º 28/2004, "*Espaços públicos: as instalações públicas, bem como os lugares ou áreas pertencentes à Região Administrativa Especial de Macau (RAEM) ou às outras pessoas colectivas públicas da RAEM e que estão predominantemente destinados ao uso da população, nomeadamente passeios, praças, vias públicas, jardins, praias e áreas de preservação ambiental;*", e as estações do metro ligeiro servem para a utilização dos passageiros que utilizam o metro ligeiro, não são para o público utilizar livremente, pelo que não são os espaços públicos referidos no supra dito regulamento administrativo, e serão regulamentados através do diploma legal do transporte de metro ligeiro. Naquela altura, haverá sinalizações claras para distinguir a parte dos espaços públicos.

➤ Legislação vigente:

É certo que o Governo da RAEM irá considerar certamente as disposições dos diplomas legais que já entraram em vigor aquando da legislação, nomeadamente, o Decreto-Lei n.º 47/98/M, de 26 de Outubro, a Lei n.º 7/89/M, de 4 de Setembro, o Regulamento Geral dos Espaços Públicos aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 28/2004, a Lei n.º 8/2014 (Prevenção e controlo do ruído ambiental) e a Lei n.º 5/2011 (Regime de prevenção e controlo do tabagismo).

## **Capítulo IV Títulos de transportes e regime tarifário**

### 1. Títulos de transporte

A receita principal da operação do sistema de metro ligeiro é proveniente da venda de títulos de transporte, pelo que os passageiros são obrigados a adquirir e ser portadores de um título de transporte, e a fiscalização dos títulos de transporte deve ser efectuada por agentes de fiscalização. Propôs-se no documento de consulta regulamentar como inválido, o título de transporte que, designadamente, não pertença ao passageiro; cujo prazo de validade tenha expirado; que tenha sido viciado (como tal se entendendo todo aquele que se encontre alterado nas suas características, ou tenha sido contrafeito); cujo estado de conservação não permita a verificação da validade ou a identificação do seu titular ou que não tenha sido validado.

#### Síntese das opiniões

Algumas opiniões consideraram que os títulos de transporte devem ser bem concebidos de modo a interligar com os sistemas de transporte diferentes. Tomando

como referências os países e regiões adjacentes, já estão aceites as formas de pagamento avançadas, tais como, o *Alipay*, o pagamento através do telemóvel e o *WeChat Pay*, entre outras, no futuro, também deve ter em consideração o recurso ao *Macau Pass* ou às técnicas de pagamento electrónico como títulos de transporte. Além disso, um cidadão propôs o registo de nome verdadeiro nos títulos de transporte. Caso sejam verificados problemas nos comboios ou no metro ligeiro, será possível procurar o suspeito. *Vide* a distribuição das opiniões na figura seguinte.

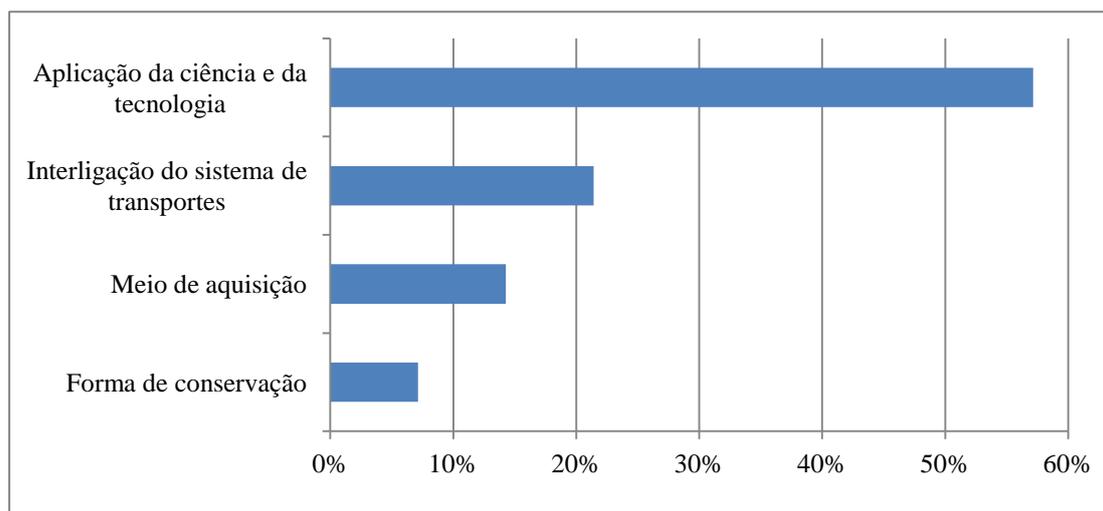


Figura 5. Distribuição das opiniões sobre os títulos de transporte

#### Análise das opiniões

As opiniões recolhidas referentes aos títulos de transporte são principalmente relacionadas com os meios de aquisição, a forma de conservação e a aplicação de tecnologia. O conteúdo da proposta de lei considera principalmente a regulamentação da necessidade e da validade dos títulos de transporte, e para os respectivos articulados com uma maior operacionalidade e flexibilidade no sentido de ajustar-se ao desenvolvimento da ciência e da tecnologia no futuro, as disposições concretas serão definidas através do despacho do Chefe do Executivo.

Quanto ao modelo de pagamento do metro ligeiro, o Governo da RAEM e a Operadora vão considerar adoptar o actual sistema electrónico de pagamento e ponderar os arranjos de correspondência entre os diversos meios de transportes públicos, com o objectivo de permitir um título de transporte com vários usos pelos cidadãos. Relativamente à adopção ou não do registo de nome verdadeiro nos títulos de transporte, o Governo da RAEM irá tomar como referências as práticas semelhantes das regiões adjacentes, mas presentemente não há intenção de proceder à regulamentação através da legislação.

## 2. Regime tarifário

A tarifa em concreto deve considerar promover o equilíbrio dos benefícios socioeconómicos e a equidade dos preços praticados, reflectindo a distância do percurso e o custo de exploração por passageiro, pelo que o regime tarifário deve ser estabelecido pelo Governo, ficando a Operadora obrigada a divulgar, de forma adequada, ao público o valor das tarifas, relativamente à data da sua implementação, designadamente nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*.

### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam que o regime tarifário deve ser definido pelo Governo. Algumas opiniões consideraram que o objectivo de introduzir o metro ligeiro em Macau é melhorar o trânsito, para atrair os cidadãos a utilizarem o metro ligeiro, o seu preço deve ser semelhante ao dos autocarros, não podendo ser ajustado livremente, só pode considerar ser ajustado o preço em função da situação económica e operacional, e é obrigatório apresentar fundamentos ao público quando ajustar o preço. Em paralelo, o regime tarifário também deve incluir o cálculo de viagem única, o cálculo de passe mensal, o desconto de viagem específica, os bilhetes destinados aos idosos, deficientes e estudantes, sendo que a maior parte dos cidadãos afirmaram que devem ser separados os preços para os residentes de Macau e os turistas.

A maior parte das opiniões consideraram que deve ser permitido à Operadora proceder às publicidades nas estações, nos comboios e nos pilares do viaduto, acrescentando também os elementos comerciais nas estações, tais como, instalar as máquinas de venda automática, para aumentar a receita e subsidiar as despesas de operação, sobretudo para aliviar a pressão de exploração causada pelo preço de bilhetes relativamente baixo.

Algumas opiniões referiram que a Operadora está obrigada a divulgar ao público o valor das tarifas com uma adequada antecedência, antes da data da sua implementação, mas haverá um prazo definido quanto à referida antecedência, relativamente à data da sua implementação? Além disso, no que diz respeito à "divulgação adequada ao público do valor das tarifas" refere-se nos locais de venda ao público dos títulos de transporte ou no seu sítio na *Internet*? Deverá ou não divulgar também à comunicação social? E a forma de divulgação será regulamentada para que os cidadãos conheçam mais sobre a situação dos preços de bilhetes no futuro? *Vide* a distribuição das opiniões na figura seguinte.

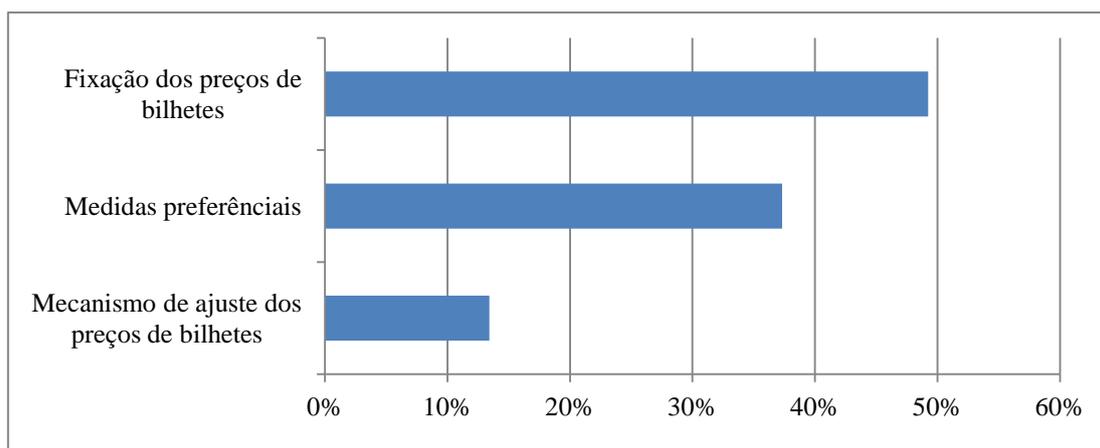


Figura 6. Distribuição das opiniões sobre o regime tarifário

### Análise das opiniões

Os cidadãos concordaram geralmente que o regime tarifário deve ser definido pelo Governo através do despacho do Chefe do Executivo. Ao mesmo tempo, também há opiniões que pediram para ser regulamentado expressamente o prazo de divulgação dos preços ao público pela Operadora, pelo que o conteúdo da proposta de lei seguirá este rumo para efeitos de acompanhamento. Ademais, os cidadãos também estão atentos aos fundamentos de definição do regime tarifário, sugerindo que o valor dos bilhetes deve considerar o equilíbrio dos interesses sociais, os custos de operação, os presentes preços de autocarros e os descontos, assim como os outros subsídios de receita, entre outros. O Governo irá considerar estes aspectos com cautela aquando da execução dos respectivos trabalhos.

O futuro regime tarifário do metro ligeiro será definido pelo Governo, e a Operadora é responsável pela gestão dos preços de bilhetes. Com o objectivo de incentivar e facilitar a deslocação dos cidadãos depois de ter sido resumida a situação económica da sociedade, é definido pelo Governo um preço mais adequado para atrair os cidadãos a utilizar. Assim sendo, o futuro regime tarifário vai ser definido através de despacho do Chefe do Executivo.

Uma vez que o preço de bilhetes do metro ligeiro é um dos assuntos que mais preocupa a população, é preciso divulgá-lo ao público antes da sua implementação. E o prazo definido sobre a divulgação tem a ver com o direito do público e dos passageiros sobre o conhecimento dos preços de bilhetes, pelo que será tido em consideração este assunto aquando da futura legislação.

Para além da divulgação nos locais de venda ao público dos títulos de transporte e no seu sítio na *Internet*, será necessário ainda divulgar à comunicação social, isso

pertence ao acto de operação da Operadora, podendo ser regulamentado através do contrato de concessão no futuro.

Além disso, quanto à colocação de publicidades, o Governo da RAEM já as teve em consideração, como por exemplo, na concepção do interior dos comboios, já está reservado o espaço disponível para as publicidades. Se será permitida ou não a prática dos actos comerciais, tais como, afixar as publicidades nos outros sítios e acrescentar as máquinas de venda automática, esses podem ser considerados pela Operadora aquando da concessão.

## **Capítulo V Regime de responsabilidade**

### 1. Responsabilidade criminal

Para que os direitos dos passageiros e do público possam ser garantidos e a estabilidade da sociedade seja mantida, propôs-se no documento de consulta que a prática de determinados actos deva ser qualificada como crime, tais como, a captura de comboio, o atentado à segurança da operação, a condução perigosa, o lançamento de projectil contra comboio, a abstenção de funções pelo pessoal operacional e a desobediência a ordem de embargo de obras.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam com a necessidade de definir as responsabilidades criminais sobre os actos que prejudiquem a segurança de vida e a estabilidade da sociedade. Algumas opiniões consideraram que deve reforçar-se e aumentar a variação da pena de prisão ou multa pela violação, uma vez que os actos podem causar impactos negativos imensuráveis aos passageiros nos comboios e às pessoas nas estações.

Os serviços públicos afirmaram que o Código Penal dispõe que o sujeito do crime da condução perigosa é o condutor, mas o sistema de metro ligeiro adoptou o sistema automático sem condutor, isto é, não há condutor, pelo que não está claro o sujeito do crime da condução perigosa estabelecido no documento de consulta; ou, caso o autor que domina o centro de controlo e operação seja o sujeito do crime, isto é, o autor do crime praticou o acto de dominação ao centro de controlo e operação, não é o acto de condução perigosa; tendo em conta as disposições do princípio de legalidade, os diplomas legais penais precisam de ser rigorosos e claros, no sentido de clarificar o seu significado através das letras.

### Análise das opiniões

No período de consulta, os cidadãos não têm opiniões de objecção sobre a definição da responsabilidade criminal sobre o atentado à segurança da operação do metro ligeiro e os actos que prejudicam a segurança e a estabilidade da sociedade, mas ao mesmo tempo, há cidadãos e serviços públicos que estão atentos à coordenação entre as normas da responsabilidade criminal na presente proposta de lei e as disposições do Código Penal vigente, apresentando as opiniões sobre reforço das penalidades, a determinação do sujeito de crime, a preocupação sobre a eventual repetição com as disposições do Código Penal. As respectivas opiniões serão absorvidas e analisadas na fase de elaboração da proposta de lei, introduzindo ajustes caso se mostre necessário.

Presentemente, os crimes relativos aos transportes aéreo, marítimo e ferroviário (comboio) já estão estabelecidos no Código Penal, são estabelecidos em concreto nos seguintes articulados: o artigo 275.º (Captura ou desvio de aeronave, navio ou comboio), o artigo 276.º (Atentado à segurança de transporte), o artigo 277.º (Condução perigosa de meio de transporte), o artigo 280.º (Lançamento de projectil contra veículo), o artigo 312.º (Desobediência) e o artigo 350.º (Abandono de funções). Conforme o princípio de legalidade previsto no Código Penal, dado que os requisitos constituintes do crime definidos no articulado supra referido não se aplicam na respectiva situação do transporte de metro ligeiro, para garantir os direitos dos passageiros e do público e manter a segurança do transporte de metro ligeiro, é necessário definir como crime determinados actos, tais como, a captura de comboio, o atentado à segurança da operação, a condução perigosa, o lançamento de projectil contra comboio, a abstenção de funções, a desobediência do prosseguimento das obras embargadas. Além disso, a variação de pena aplicada devido aos crimes referidos é definida depois de ter como referência as disposições dos acima mencionados artigos do Código Penal.

Além disso, quanto ao infractor da "condução perigosa" proposto no documento de consulta, proceder-se-á a uma disposição mais clara aquando da futura legislação.

## 2. Responsabilidade por infracção administrativa

Relativamente à violação do disposto na "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", em especial a prática de acto considerado proibido ou o não cumprimento pelos passageiros e pelo público dos deveres legais, propôs-se no documento de consulta que deva ser considerada infracção administrativa, aplicando uma multa correspondente e uma eventual sanção acessória. O montante da multa deve ser

determinado em função, designadamente, da gravidade da infracção e dos danos delas resultantes, da culpa do infractor e da respectiva capacidade económica.

#### Síntese das opiniões

Uma parte das opiniões afirmou que é muito grande a diferença entre os limites máximo e mínimo do valor da multa pela violação dos deveres dos passageiros e do público, sendo impossível de ser seguido.

Algumas opiniões consideraram que a situação de que o infractor procede ao pagamento das multas dentro do prazo, estas podem ser reduzidas a metade do seu valor mínimo, excepto muitas poucas multas (por exemplo, o estacionamento ilegal) que tem esta disposição para efeitos de incentivo, as outras normas, como por exemplo, deixar livremente os lixos, não se dispõe o respectivo desconto, pelo que não concordam com a definição da disposição de redução do valor da multa.

#### Análise das opiniões

Os cidadãos não têm opiniões de objecção sobre o referido conteúdo, mas consideram que o valor da multa das diferentes infracções deve ser distinguido mais claramente consoante o grau, e não é adequado existir uma grande diferença entre os valores máximo e mínimo de algumas multas, sendo necessário tomar como referências as penalidades dos outros diplomas legais existentes, e proceder-se a uma definição mais pormenorizada quando for estabelecida a futura proposta de lei. Relativamente à redução do valor da multa no caso de pagamento voluntário no prazo determinado, esta disposição tem como referência as disposições da legislação vigente, tendo em consideração o efeito de incentivo e positivo do regime de pagamento voluntário, pelo que se propôs impulsionar os trabalhos legislativos posteriores conforme o rumo previsto.

#### ➤ Valor das multas:

Quanto ao valor das multas pela infracção, os factores que devem ser considerados são: a gravidade da perda causada à Operadora, aos outros passageiros ou ao público; terão sido constituídos os impactos à segurança da operação; o nível de dano das consequências provocadas; a situação de culpa do infractor (como por exemplo, ser dolo ou negligência); e a capacidade económica do infractor.

Resumindo os factores supra mencionados, para os actos com o nível de infracção mais grave, o valor da multa a ser aplicado é relativamente mais alto, sobretudo a infracção administrativa que envolve o atendendo à segurança da operação do metro ligeiro, tais como, abrir, sem permissão as portas dos comboios ou as portas de tela da plataforma ou impedir o seu normal funcionamento; ou

praticar quaisquer actos que possam danificar as estações ou os comboios. Assim sendo, será tida em consideração com cautela na futura legislação a definição da variação da multa para os actos distintos que violam os deveres dos passageiros e o público.

Além disso, aquando da fixação do valor da multa, tomou-se como referência o valor da multa dos diplomas legais em vigor sobre os actos ilegais semelhantes, como por exemplo: o disposto na alínea 1) do n.º 1 do artigo 23.º da Lei n.º 5/2011 (Regime de prevenção e controlo do tabagismo).

➤ **Redução do valor das multas:**

Tomando como referência a legislação vigente, também existe o disposto no regime especial de pagamento de multa, como por exemplo: o artigo 54.º do Regulamento Geral dos Espaços Públicos aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 28/2004 que dispõe que, em caso de pagamento imediato, o montante a pagar corresponde ao valor do limite mínimo da multa, ou pode ser requerido o pagamento imediato da multa em prestações; o artigo 32.º da Lei n.º 5/2011 (Regime de prevenção e controlo do tabagismo) prevê que, no prazo legal, pode o acusado proceder ao pagamento da multa, sendo a mesma reduzida a metade do seu valor; o artigo 137.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) estipula que o pagamento voluntário da multa no prazo legal é efectuado por dois terços do seu valor.

Daí se pode constatar que, na legislação vigente, também existe o regime especial que regulamenta o pagamento voluntário da multa pelo infractor dentro do prazo legal.

Quanto aos actos ilegais sancionadas com multa por violação dos deveres legais pelos passageiros ou pelo público, actualmente, propôs-se na proposta da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" a adopção da medida do pagamento voluntário da multa, cujo valor pode ser reduzido até metade do valor mínimo da multa.

Além disso, nos casos em que as infracções são directamente presenciadas e os respectivos infractores logo identificados, propôs-se a apresentação imediata da acusação para efeitos educativos e dissuasórios, e de modo a simplificar os respectivos procedimentos sancionatórios, bem como a introdução da medida de redução do valor da multa no caso de pagamento voluntário dentro do prazo legal.

### 3. Responsabilidade civil da Operadora

A responsabilidade civil da Operadora divide-se em responsabilidade contratual, responsabilidade pelo risco ou objectiva.

A responsabilidade contratual decorre da relação jurídica que é estabelecida entre a Operadora e cada um dos passageiros. Assim sendo, propôs-se no documento de consulta que a Operadora seja responsável pelos danos causados aos passageiros durante a viagem ou quando tais danos resultem de defeitos ou de avaria dos equipamentos do metro ligeiro, a Operadora deva responder pelos danos resultantes, designadamente, de morte, ferimentos ou quaisquer outras lesões corporais sofridos pelos passageiros em virtude de acidente ocorrido a bordo de comboio ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque dos passageiros, destruição ou deterioração de bagagem, entre outros, desde que os danos ocorram a bordo de comboio ou resultem de defeitos ou de avaria das infra-estruturas ou dos equipamentos.

A responsabilidade pelo risco ou objectiva caracteriza-se por não depender de culpa do agente, e nasce do risco próprio derivado da operação do sistema de metro ligeiro, pelo que se propôs no documento de consulta que a Operadora seja responsável pelos danos causados a terceiros pelos comboios e objectos que deles se soltem, pelas infra-estruturas ou pelos equipamentos.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam com a supra referida proposta.

#### Análise das opiniões

Não foram recebidas opiniões de objecção sobre o supradito conteúdo durante o período de consulta, pelo que será estabelecido o conteúdo da proposta de lei com base nisto.

## **Capítulo VI Investigação técnica de acidentes e incidentes**

O metro ligeiro será o meio de transporte colectivo que transportará muitas pessoas todos os dias. Os acidentes e incidentes que possam vir a ocorrer no âmbito da operação do sistema de transporte de metro ligeiro poderão ter consequências desastrosas e suscitar preocupações da população relativamente ao desempenho e às condições de segurança do sistema. Assim sendo, propôs-se no documento de consulta que os acidentes e incidentes deverão, numa perspectiva de segurança, ser objecto de uma investigação técnica para apurar as suas causas e assim prevenir a sua

repetição. A investigação técnica deverá ser independente de qualquer investigação que, nos termos do Código de Processo Penal, seja realizada em simultâneo pelas autoridades judiciárias ou policiais.

#### Síntese das opiniões

Os cidadãos concordam que a investigação de acidentes e incidentes deve ser realizada independentemente. Algumas opiniões consideraram que o cargo de investigador não pode ser assumido pelas pessoas normais, e a comissão de investigação precisa de ser constituída por alguns especialistas, que podem abranger especialistas ou instituições fora do Governo ou da empresa de operação; quanto ao resultado da investigação, é necessário garantir que o Governo tem o direito de fiscalização para que a Operadora implemente a respectiva proposta. Ademais, os respectivos trabalhos de investigação podem tomar como referências os métodos de tratamento no aspecto da aviação civil em Macau. Relativamente aos pormenores de investigação, podem ser estabelecidos através do regulamento administrativo.

#### Análise das opiniões

Os cidadãos, em geral, não têm opiniões de objecção sobre a investigação técnica de acidentes e incidentes, apresentando mais opiniões para aperfeiçoar o conteúdo da proposta de lei, tais como, a definição da entidade responsável pela investigação na proposta de lei, à independência da investigação, ao profissionalismo do pessoal de investigação, ao prazo de conclusão do relatório de investigação, ao prazo de revelação do resultado de investigação ao público e à garantia do poder de fiscalização do Governo para a Operadora implementar a respectiva proposta. Deste modo, todas as opiniões serão analisadas com cautela e regulamentadas de forma pormenorizada.

De modo a evitar quaisquer conflitos de interesses, o Governo da RAEM deve ser responsável pela investigação técnica dos acidentes e incidentes que ocorrem na operação do sistema de transporte de metro ligeiro, para a determinação das causas ou factores contributivos da sua ocorrência, apresentando a proposta para prevenir que o acidente ou incidente voltem a acontecer, procedendo ao estudo para reduzir os desastres resultantes da operação e apresentando as respectivas medidas preventivas, e a Operadora deve responder às medidas já tomadas dentro do prazo determinado; ao mesmo tempo, para realização da investigação de cada acidente ou incidente, o Governo da RAEM deve nomear um investigador responsável, que gozará de independência e de autoridade absoluta sobre a investigação técnica, podendo sempre que se torne necessário, o Governo nomear outros investigadores, constituindo uma Comissão de investigação, a qual precisará de levar a cabo as suas tarefas sob a



orientação do investigador responsável; assim sendo, este assunto será considerado na futura legislação.

Quando for estabelecido o conteúdo da proposta de lei sobre a investigação técnica, para além de se tomar como referência a investigação técnica de acidentes e incidentes do transporte ferroviário dos outros países e regiões, também se tomará como referência as regulamentações pormenorizadas da Lei n.º 2/2013 (Lei da investigação de acidentes e incidentes da aviação civil e da protecção da informação de segurança aérea) da aviação civil em Macau. Considerando que o transporte aéreo é o único sistema de transporte colectivo que tem as respectivas disposições, a forma de divulgação dos mesmos assuntos deve ser igual, o mecanismo de investigação de acidentes e incidentes do metro ligeiro também será regulamentado através da legislação.

## Parte III

# Opiniões e sugestões fora do conteúdo do documento de consulta

No processo de consulta, a sociedade apresentou muitas opiniões e sugestões fora do conteúdo do documento de consulta. Nos termos do princípio da legalidade e da viabilidade, enumeram-se as opiniões e sugestões mais importantes para efeitos de análise.

### 1. Responsabilidade solidária

#### Síntese das opiniões

Há cidadãos que consideram que o metro ligeiro adopta a técnica automática sem condutor, o pessoal do centro de controlo e operação controla todo o sistema, caso ocorra o incidente, este pessoal deve ter a responsabilidade solidariamente.

#### Análise das opiniões

Caso o acidente ou incidente ocorra devido a acto de violação das disposições legais pelo pessoal do centro de controlo e operação no desempenho das funções, e o mesmo pessoal tenha subjectivamente culpa, deve assumir a responsabilidade jurídica, mas se não tiver qualquer culpa e for reconhecido que precisa de assumir a responsabilidade jurídica, é evidente que isto contraria o princípio da imparcialidade e da razoabilidade para a imputação. Além disso, no aspecto da responsabilidade criminal, o acto sem culpa praticado pelo agente também não deve assumir a responsabilidade criminal. Portanto, não terá em consideração o estabelecimento desta disposição.

### 2. Pessoal da Operadora

#### Síntese das opiniões

Há cidadãos que estão atentos às questões, tais como, a habilidade do pessoal de operação que desempenha os cargos relevantes, como é que garante a segurança da operação do metro ligeiro e como é que a respectiva entidade procede à fiscalização, entre outras.

#### Análise das opiniões

Os funcionários dos cargos relevantes e do procedimento de trabalho específico do pessoal da operação, tais como, os manobreadores e os condutores, precisam de possuir conhecimentos profundos sobre a operação do sistema de metro ligeiro e dos comboios para operar estes conforme o procedimento normal. Em caso de operação

errada, é possível que cause o desvio do seu trajecto normal, constituindo ameaça à segurança dos passageiros e do público. Assim sendo, o pessoal destes cargos é relevante e precisa de ter formação e ser aprovado no exame para desempenhar o cargo, convém considerar este assunto com cautela na futura legislação.

### 3. Controlo do ruído e luzes

#### Síntese das opiniões

Há opiniões apresentadas que se referem ao controlo das sete fontes do ruído estabelecido na Lei n.º 8/2014 (Prevenção e controlo do ruído ambiental), mas não existe o critério de controlo do ruído do transporte de metro ligeiro e da divulgação das estações, consequentemente, pode tomar como referências os dados do estudo e da avaliação de monitorização anteriores, por forma a acrescentar o critério de controlo do ruído e o método de medição na presente proposta de lei.

Além disso, deve considera-se também acrescentar a regulamentação do grau de iluminação das luzes dos comboios do metro ligeiro, por forma a reduzir os impactos das luzes dos comboios aos receptores sensíveis ao longo do metro ligeiro.

#### Análise das opiniões

O presente volume dos comboios e do sistema de divulgação, assim como o grau de iluminação dos comboios são verificados através da terceira parte independente, sendo correspondentes ao âmbito de critério do relatório referido no relatório de avaliação ambiental, e o critério exigido deste relatório está relativamente completo. Assim sendo, não se encontra a necessidade de regulamentar esta matéria através da forma jurídica, mas poderá ser considerada a regulamentação no futuro contrato de concessão.

## Parte IV

### Conclusão

O sistema de transporte de metro ligeiro encontra-se, actualmente, a ser construído, e corresponderá à entrada em operação de um novo modelo de transporte público colectivo na RAEM e, nessa medida, torna-se necessário proceder à criação da sua base normativa.

Para esse efeito, o Governo da RAEM tem vindo a desenvolver os trabalhos de elaboração da proposta de "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", tendo realizado uma consulta pública entre 13 de Fevereiro e 13 de Abril de 2017, que corresponde ao período de 60 dias.

Desde já, agradecemos a participação activa de todos os cidadãos, bem como, o grande apoio que nos foi prestado pelas associações sociais e pelos serviços públicos, o que contribuiu para que esta consulta tivesse decorrido com sucesso.

No que diz respeito à recolha de informações, no período de consulta, foi recolhido um total de 234 boletins para recolha de opiniões, através de diversas vias, nomeadamente, sessões de esclarecimento e consulta pública, correio electrónico, carta, telefone, caixa de recolha de opiniões, televisão e rádio e *Internet*. Após a organização e a análise, foram contabilizadas 379 opiniões relativas ao conteúdo do documento de consulta, o que proporciona uma abrangente base de referência para a conclusão dos trabalhos de elaboração da proposta de lei.

O documento de consulta abrangia seis aspectos, nomeadamente, a operação, a segurança, os deveres, os títulos de transportes, o regime tarifário, o regime de responsabilidades e a investigação técnica de acidentes e incidentes.

De um modo geral, as opiniões recolhidas durante o período de consulta são concordantes com o conteúdo principal do documento de consulta, tais como, a criação duma empresa privada que será responsável pela operação do metro ligeiro, a celebração do contrato de serviços combinados de modo a promover a utilização dos serviços de transporte público, em geral, a regulamentação das normas técnicas de segurança relativas à operação, a cobertura dos riscos decorrentes da operação, através de contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil, a constituição das zonas envolventes de protecção para garantia da segurança da operação e os regimes de responsabilidade criminal e de infracções administrativas. Assim sendo, quanto a estas matérias que obtiveram o consenso da população, o Governo irá continuar os, respectivos, trabalhos mantendo e respeitando esses mesmos objectivos.



A consulta pública e o respectivo debate sobre a "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro" poderão ter contribuído para que os cidadãos pudessem pensar de uma forma mais aprofundada sobre a questão da operação, as quais demonstraram estarem atentos às questões relativas aos deveres dos passageiros e do público.

Assim, a maior parte dos cidadãos consideram que não é necessário sancionar a ocupação indevida dos lugares prioritários e, ao mesmo tempo, prestaram várias sugestões referentes: à forma de actuação da fiscalização a realizar pela Operadora; ao valor do capital seguro do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil; à moldura penal e sancionatória no âmbito, respectivamente, da responsabilidade penal e pela prática de infracções administrativas; ao funcionamento das zonas envolventes de protecção e ao procedimento para a investigação técnica de acidentes e incidentes. Estas opiniões irão ser cuidadosamente analisadas, de modo a aperfeiçoar o conteúdo da proposta de lei e introduzir os ajustes necessários.

Além disso, também foram recolhidas, no período de consulta, as opiniões dos cidadãos e das associações relacionadas com outros aspectos da operação do metro ligeiro, sobretudo os referentes à fiscalização das despesas e à qualidade dos serviços a prestar pela Operadora, incluindo certos requisitos de pormenor relativos aos trabalhos a desenvolver diariamente, ao recrutamento e formação do pessoal profissional, aos factores a considerar no estabelecimento do regime tarifário, à aplicação de tecnologia aos títulos de transporte. Pelo que, o Governo irá tomar em consideração estes assuntos aquando da execução dos respectivos trabalhos.

O sucesso da consulta pública facilita a aceleração da elaboração da proposta da "Lei do sistema de transporte de metro ligeiro", a submeter à Assembleia Legislativa, e a finalização dos trabalhos legislativos, tendo em vista a criação da base normativa necessária para a operação do metro ligeiro.

網頁 Website : 運輸基建辦公室GIT [www.git.gov.mo](http://www.git.gov.mo)  
交通事務局 DSAT [www.dsat.gov.mo](http://www.dsat.gov.mo)

電郵 E-mail : 運輸基建辦公室GIT [consultation@git.gov.mo](mailto:consultation@git.gov.mo)  
交通事務局 DSAT [info@dsat.gov.mo](mailto:info@dsat.gov.mo)

電話 Telefone : 運輸基建辦公室GIT 2881 3721  
交通事務局 DSAT 8866 6363

語音留言 Correio de voz : 8506 6191

傳真 Fax : 運輸基建辦公室GIT 2881 3260  
交通事務局 DSAT 2875 0626

郵寄 Correio postal : 澳門羅保博士街1-3號國際銀行大廈26樓運輸基建辦公室  
GIT - Rua do Dr. Pedro José Lobo, n.º 1-3, Edifício Banco Luso Internacional, 26.º andar, Macau  
澳門馬交石炮台馬路33號地下交通事務局  
DSAT - Estrada de D. Maria II, n.º 33 R/C, Macau