



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

3.ª COMISSÃO PERMANENTE

PARECER N.º 1/VI/2019

Assunto: Proposta de Lei intitulada “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”

I – Introdução

1. O Governo da Região Administrativa Especial de Macau apresentou, no dia 11 de Abril de 2018, a Proposta de Lei intitulada “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”, a qual foi admitida através do Despacho n.º 470/VI/2018 do Senhor Presidente da Assembleia Legislativa, nos termos regimentais.
2. A Proposta de Lei foi apresentada, discutida e votada na generalidade em reunião plenária realizada no dia 19 de Abril de 2018, tendo sido aprovada por unanimidade com 25 votos a favor.
3. Nesta mesma data esta Proposta de Lei foi distribuída a esta Comissão para efeitos de apreciação na especialidade e emissão de parecer até ao dia 19 de Junho de 2018, nos termos do Despacho n.º 521/VI/2018 do Presidente da Assembleia Legislativa.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

4. No entanto, devido à grande complexidade dos trabalhos relativos à Proposta de Lei em apreciação, a Comissão necessitou de solicitar sucessivamente prorrogações do prazo originalmente concedido pelo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa até ao dia 28 de Fevereiro de 2019, para a apreciação na especialidade da Proposta de Lei, solicitação que foi gentilmente acolhida.
5. A Comissão procedeu à análise da Proposta de Lei num total de 27 reuniões realizadas nos dias 27 de Abril, 04, 07, 10 e 16 de Maio, 08, 14, 21, 26 de Junho, 10, 11, 13, 20, 24, 26 e 31 de Julho, 02 e 09 de Agosto, 24 e 25 de Outubro, 05, 08 e 09 de Novembro, 05 de Dezembro de 2018, 16 e 17 de Janeiro e 12 de Fevereiro de 2019. A Comissão contou com a presença de representantes do Governo na reunião realizada no dia 11, 13, 20, 24, 26 e 31 de Julho, 02 e 09 de Agosto, 24 e 25 de Outubro, e 05 de Dezembro de 2018 e 16 de Janeiro de 2019.
6. As reuniões de dia 08 e 09 de Novembro de 2018 foram dedicadas à auscultação das associações do sector, visando a recolha de opiniões sobre a Proposta de Lei intitulada "Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer".
7. A Comissão considerou as opiniões e sugestões que foram apresentadas pelas associações representativas do sector com **grande cuidado**, sendo que muitas destas contribuições foram tidas em conta nas reuniões com o proponente.
8. As reuniões dos dias 21 de Junho e 10 de Julho de 2018 também incluíram a discussão de uma petição conexas com a presente Proposta de Lei, tendo a Comissão decidido que, atendendo à **manifesta sobreposição do teor** da petição com a



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Proposta de Lei, se deveria analisar a petição simultaneamente e em paralelo com os trabalhos relativos à apreciação na especialidade da Proposta de Lei intitulada "Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer".

9. A reunião de dia 05 de Novembro de 2018 foi dedicada a esta petição conexas com a presente Proposta de Lei, tendo sido recebidos os representantes dos peticionantes para serem ouvidos sobre a petição apresentada à Assembleia Legislativa.

10. Em **Anexo** ao presente Parecer pode ser consultado o Relatório desta Petição.

11. O proponente disponibilizou também à Comissão um conjunto de *informações e dados estatísticos* sobre a situação actual de fiscalização das infracções ao regime de funcionamento da actividade de serviço de transporte de passageiros em táxi.

12. Em **Anexo** ao presente Parecer pode ser consultado este conjunto de informações.

13. A par das reuniões da Comissão, foram realizadas várias reuniões de trabalho entre as Assessorias da Assembleia Legislativa e do Governo, com vista ao aperfeiçoamento técnico da Proposta de Lei.

14. Em 04 de Fevereiro de 2019, o Governo apresentou a versão alternativa da Proposta de Lei que, em parte, reflecte as opiniões expressas no seio da Comissão e a análise técnico-jurídica efectuada pela Assessoria da Assembleia Legislativa.

15. Ao longo do presente Parecer, as referências aos artigos serão feitas com base na versão alternativa da Proposta de Lei, excepto quando seja conveniente fazer referência à versão inicial, como tal devidamente identificada.



Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

II – Apresentação

16. A Nota Justificativa informa, com vista à apresentação do contexto desta iniciativa legislativa, que:

“O táxi, prestando aos passageiros um serviço de transporte individual e com destino directo e a qualquer tempo, é habitualmente utilizado pelos residentes e pelos turistas como um dos meios de transporte público. Em consequência do desenvolvimento contínuo da economia e da sociedade da Região Administrativa Especial de Macau, adiante designada por RAEM, após a transferência de soberania, e devido à evolução rápida do sector do turismo à medida da abertura da exploração de jogos de fortuna ou azar, tem aumentado a necessidade do serviço de transporte de passageiros em táxi, verificando-se uma tendência para a procura suplantar a oferta. Nos últimos anos, o serviço de transporte de passageiros em táxi não tem satisfeito completamente as necessidades dos passageiros, havendo condutores de táxis que cometem infracções, tais como a “recusa de transporte”, a “escolha de clientes”, a “negociação do preço” e a “cobrança abusiva de tarifas”, constituindo casos de tal gravidade e de que resultam tantas críticas dos diversos sectores da sociedade, que uma intervenção para melhorar a situação é desejada. Há quem entenda que a impossibilidade de combater efectivamente as infracções no serviço de táxis tem a ver com o regime de atribuição do alvará de táxi, o que ocorre por via do “concurso público realizado tendo por critério a melhor oferta recebida”, situação essa que faz transferir o custo para o condutor que alugue o veículo envolvido, tendo também a ver com a não plena assunção de responsabilidade de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

gestão por parte do titular do alvará de táxi e ainda com o insuficiente efeito dissuasório das sanções aplicáveis às infracções praticadas.

De facto, tendo em conta que o Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer, ou Táxis, aprovado pela Portaria n.º 366/99/M, de 18 de Outubro, e ainda vigente em Macau, respeitante ao serviço de transporte de passageiros em táxi, se encontra em vigor há mais de 18 anos, as medidas relativas à gestão, fiscalização e aplicação de sanções nele previstas já se encontram desactualizadas, sendo incapazes de assegurar de forma eficaz a ordem na exploração da actividade de táxis, bem como de prevenir e combater fenómenos de incumprimento da lei.”

17. No que diz respeito à consulta pública a Nota Justificativa da Proposta de Lei refere que:

“Para melhorar o regime do serviço de transporte de passageiros em táxi, o Governo da RAEM iniciou, em Agosto de 2014, uma consulta pública sobre a revisão do Regime jurídico de transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer, ou táxis, no sentido de ouvir, por diversos meios, as opiniões e sugestões dos diversos sectores da sociedade, respeitantes à “optimização do ambiente de exploração do serviço de táxis”, ao “reforço do combate às infracções no serviço de táxis” e ao “planeamento a longo prazo para a optimização do serviço de táxis”.

Com base nas opiniões recolhidas durante a consulta pública, verifica-se que, mesmo que parte dos operadores de táxis expresse a sua oposição a algumas das medidas relativas à gestão, à investigação e obtenção de provas e à aplicação de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

sanções, a maioria dos residentes e dos turistas manifesta a sua concordância e apoio à intenção do Governo da RAEM de resolver o actual problema da “dificuldade de apanhar táxis” e de conduzir o sector de táxis a recuperar o sentido de serviço público, sendo depositada grande esperança na introdução das medidas necessárias.”

18. A Nota Justificativa esclarece ainda, mais concretamente no que diz aos trabalhos preparatórios da presente Proposta de Lei, que:

“Pelo exposto, para rever o actual regime jurídico do transporte de passageiros em táxis, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, adiante designada por DSAT, sob orientação do Gabinete do Secretário para os Transportes e Obras Públicas e com base nas opiniões e sugestões recolhidas durante a consulta pública e após a mesma, em conjugação com a realidade social e com a experiência prática, tomando como referência a legislação correspondente das regiões vizinhas, e auscultando as opiniões apresentadas pela Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça e pelo Corpo de Polícia de Segurança Pública, adiante designado por CPSP, em relação aos aspectos técnico-jurídicos e à prática relativa à proposta de lei em causa, concluiu a elaboração da proposta de lei intitulada “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”, tendo por objectivo resolver as actuais questões que têm surgido na actividade de transporte de passageiros em táxi, para que este sector possa desenvolver-se de forma contínua e para que o público em geral beneficie de um serviço de elevada qualidade.”

19. A Nota Justificativa informa ainda sobre o novo modelo de licenciamento da



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

actividade, sendo esclarecido que:

“Presentemente, a autorização para o exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi em Macau consiste no “alvará de táxis normal”, ao qual podem candidatar-se, quer indivíduos, quer sociedades comerciais, e na “licença especial de rádio táxi”, à qual apenas as sociedades comerciais se podem candidatar.

Resumidas as experiências práticas e tendo como referência os regimes correspondentes das regiões vizinhas, considerando que as sociedades comerciais, através do seu sistema interno de gestão, para além da fiscalização da qualidade dos serviços prestados pelos seus condutores, podem também proporcionar-lhes formação técnica e de prestação de serviço, uma gestão sistemática efectuada por parte de sociedade comercial é capaz de fiscalizar e controlar eficazmente o sector dos táxis. Portanto, na proposta de lei propõe-se que à sociedade comercial que preencha os requisitos exigíveis seja atribuída, através de concurso público, uma licença para a exploração da actividade, podendo o seu titular requerer, de acordo com o número de alvarás que a licença lhe atribui, um alvará para cada um dos seus veículos afectos à prestação do serviço de transporte de passageiros em táxi, quer dizer, a sociedade comercial a que seja atribuída a licença deve ser titular tanto da licença como dos alvarás de veículo. A licença pode ser geral ou especial, consoante as condições de prestação do serviço.

De salientar que, tendo em conta as questões resultantes do método de atribuição de alvará de táxi apenas a “quem fizer a melhor oferta”, o qual tem sido utilizado ao longo do tempo, o Governo da RAEM irá seleccionar os candidatos ao concurso



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

público para a atribuição de licenças de acordo com critérios de avaliação global estabelecidos no âmbito do próprio concurso.”.

20. Sendo também clarificado, na Nota Justificativa, sobre o reforço da fiscalização da actividade por via de novas medidas administrativas, que:

“A licença, o alvará e o cartão de identificação de condutor são as autorizações emitidas pela Administração, as quais permitem aos candidatos o exercício da respectiva actividade. Todavia, uma vez obtido esse direito pelos respectivos titulares, estes passam a ser responsáveis por garantir que o serviço de transporte de passageiros que prestam está conforme às normas legais. Sendo a Administração a autoridade competente para a emissão de tal licença, alvará e cartão, ela também tem a atribuição de fiscalizar o funcionamento do respectivo sector, devendo ainda adoptar as medidas administrativas adequadas à regularização da situação sempre que se verifique a prática de infracções graves por parte dos respectivos titulares, ou que o exercício de actividade não esteja em conformidade com os requisitos legais por causa do incumprimento do dever de gestão por parte dos respectivos titulares. Por isso, a proposta de lei propõe a suspensão da licença ou do alvará por um determinado período, sempre que se verifiquem os casos previstos na proposta de lei, no sentido de promover que os respectivos titulares reorganizem a respectiva actividade, melhorem a gestão e reforcem a manutenção dos veículos. A proposta de lei também estabelece condições para cancelamento da licença ou do alvará, como por exemplo, os casos de que o titular da licença não cumpre as condições de exploração nela estipuladas, nem sana as irregularidades no prazo fixado pela DSAT, e os casos de exploração da actividade de transporte de passageiros com recurso ao



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

táxi cujo alvará se encontre suspenso. A Administração pretende reforçar, através dessas medidas administrativas, o controlo da actividade de transporte de passageiros em táxi, no sentido de assegurar a qualidade do serviço de táxis em geral e de conduzir o sector de táxis a recuperar o sentido de serviço público.

Além disso, a proposta de lei propõe que, quando um condutor tenha praticado até quatro vezes as infracções administrativas graves nela previstas, tais como a “recusa de transporte e escolha de clientes”, a “negociação do preço” e a “cobrança abusiva de tarifas”, dentro do prazo de cinco anos, lhe seja cancelado o respectivo cartão de identificação de condutor, apenas podendo ser-lhe atribuído novo cartão mediante a sujeição a prova decorrido certo período.”

21. No que diz respeito à alteração da competência para a fiscalização da actividade, a Nota Justificativa informa ainda que:

“No âmbito da execução prática da lei, a DSAT, mesmo dispondo das atribuições de emissão de alvará e de fiscalização do funcionamento do sector, consiste num serviço de administração geral, tendo o respectivo pessoal de fiscalização, devido ao seu número limitado, dificuldade em realizar uma fiscalização contínua desse sector que funciona durante 24 horas por dia.

Tendo em conta que ao CPSP compete fiscalizar o trânsito de veículos nas vias públicas, ao abrigo da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário), e que o mesmo executa a lei ao longo de 24 horas, é mais eficaz atribuir aos agentes do CPSP, que tiverem obtido formação na área da investigação e obtenção de provas e que estão obrigados a exercer funções nas vias públicas, a competência para fiscalizar as



infracções cometidas, nomeadamente durante a circulação nas vias públicas, e para aplicar as respectivas sanções. Portanto, a proposta de lei propõe atribuir ao CPSP a competência para fiscalizar e aplicar sanções, sendo da responsabilidade da DSAT o tratamento das demais infracções relativas, nomeadamente, à gestão da licença, do alvará, do cartão de identificação de condutor e das especificações de veículos.”

22. A Nota Justificativa da Proposta de Lei dá também especial relevo aos novos meios de controlo e fiscalização da actividade, em particular por via do **alargamento dos poderes de autoridade pública do pessoal de fiscalização** e também em resultado da obrigatoriedade da **instalação de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação sonora** nos táxis em circulação, sendo referido que:

— *“Para o reforço da execução da lei, o pessoal de fiscalização do CPSP e da DSAT tem poderes de autoridade pública no exercício das suas funções e, quando for vítima das infracções administrativas previstas na proposta de lei, ainda que fora das horas de expediente, está investido de autoridade pública.*

Para melhor fiscalizar a exploração da actividade do transporte de passageiros em táxi, a proposta de lei propõe a instalação obrigatória de um sistema de navegação global por satélite em cada veículo. Ainda, atendendo a que a maioria dos conflitos acontecem quando estão presentes apenas o condutor e o passageiro, torna-se difícil apurar a verdade quando numa disputa cada uma das partes insiste na sua palavra, pelo que a proposta de lei propõe a instalação obrigatória de um aparelho de gravação sonora no habitáculo de cada veículo, que contribui para a investigação e a obtenção de provas, devendo observar-se, para o efeito de instalação do aparelho de



gravação sonora, as seguintes regras:

- 1. A instalação, manutenção, aferição, calibração e remoção dos sistemas ou aparelhos acima referidos só podem ser efectuadas pelas entidades autorizadas para o efeito pela DSAT;*
- 2. É afixado no interior e exterior do veículo o respectivo anúncio, para que as pessoas que pretendam usar o táxi tenham conhecimento de que o veículo está equipado com o aparelho de gravação sonora;*
- 3. Apenas para efeito de investigação de infracções administrativas e quando se julgue necessário, a DSAT pode tratar as informações recolhidas pelos sistemas ou aparelhos acima referidos, podendo o CPSP solicitar à DSAT que lhe sejam prestadas essas informações, com vista à investigação das infracções administrativas no âmbito da respectiva competência sancionatória. Contudo, o pessoal da DSAT e os agentes do CPSP estão sujeitos ao cumprimento do dever de sigilo profissional.*

Considerando que a fiscalização efectuada através da gravação sonora dentro do habitáculo do veículo permite, de facto, recolher as conversas privadas do condutor e dos passageiros, para além dos elementos que constituam provas sonoras relativas às respectivas infracções, a proposta de lei prevê expressamente o cumprimento rigoroso dos princípios e disposições consagrados na Lei n.º 8/2005 (Lei da Protecção de Dados Pessoais), na perspectiva da plena protecção dos dados pessoais e da privacidade.”.

23. Sendo ainda referido que a Proposta de Lei pretende aumentar o valor das multas



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

pela prática de infracções ao regime jurídico ordenador da actividade, sendo dito que:

“A proposta de lei propõe que seja aumentado o montante das diversas multas em função da gravidade das infracções e do grau de prejuízo aos direitos e interesses dos passageiros, no sentido de reforçar o combate às infracções através de multas intimidatórias, prevenindo assim a ocorrência de infracções.”

24. Por último, a Nota Justificativa da Proposta de Lei sublinha que pretende aumentar a eficiência do procedimento sancionatório, sendo esclarecido que:

“Sendo moroso o actual procedimento sancionatório relativo às infracções ao serviço de táxi, isso faz reduzir bastante os efeitos dissuasórios das sanções. Considerando que a “tramitação especial das infracções administrativas”, fixada pela Lei n.º 3/2007, se caracteriza pela diminuição dos respectivos procedimentos e pela sua rápida conclusão, revelando-se viável na prática, a proposta da lei propõe a adopção desse regime, criando o procedimento sancionatório de “dedução imediata de acusação” e o mecanismo de “pagamento voluntário da multa efectuado por dois terços do seu valor”.”



Handwritten signatures and initials in the top right corner, including a large signature at the top and several smaller ones below.

III – Análise genérica

Enquadramento

25. A Proposta de Lei em apreciação visa aprovar o “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”. Trata-se da aprovação de um novo regime jurídico ordenador do licenciamento e exercício da actividade de transporte público de passageiros em automóveis ligeiros, vulgo *táxis*, que tem em vista uma **reforma do sector, pela via da aprovação de nova legislação.**

26. É expectável que a Proposta de Lei possa implicar um impacto significativo no sector, havendo aqui de se ter em conta os **interesses legítimos** dos próprios motoristas de táxi e outros visados (em particular, os actuais titulares de *licenças* ou *alvarás*), tendo em conta a **situação existente**, mas também devendo ter-se em atenção a necessidade de oferecer uma melhor protecção aos utilizadores de táxis, nomeadamente aos turistas que se deslocam a Macau e têm uma legítima expectativa a um **serviço de elevada qualidade**, melhorando-se os serviços de táxi a operarem em Macau.

27. O regime jurídico actualmente em vigor encontra-se regulado em legislação avulsa já relativamente desactualizada, nomeadamente por via do previsto no Decreto-Lei n.º 62/87/M, de 21 de Setembro, sobre a *concessão de licenças especiais para a exploração da indústria de transportes de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer sem hasta pública*, na Portaria n.º 214/98/M, de 28 de Setembro, que

Handwritten initials or signature at the bottom right of the page.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

aprovou as *tarifas do transporte em automóveis de praças ou táxis*, e sobretudo na Portaria n.º 366/99/M, de 18 de Outubro, que aprovou o *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* que se encontra em vigor. Toda esta legislação será revogada pela Proposta de Lei em apreciação.

28. Ainda que a presente proposta de Lei assuma um grau relativamente elevado de complexidade e extensão, a mesma propõe que alguns aspectos mais relevantes sejam deixados para a posterior emissão de regulamentação complementar, como acontece com as novas tarifas a serem aprovadas para o serviço de transporte de passageiros em táxi. No entender da Comissão, tal obriga a que no momento da entrada em vigor da presente Proposta de Lei, noventa dias após a sua publicação, entre também em vigor a respectiva regulamentação complementar.

Consulta Pública

29. A Proposta de Lei em apreciação foi **antecedida** de uma Consulta Pública abrangente para procurar auscultar a população sobre a *revisão da legislação relativa ao transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer (táxis)*. O período de consulta decorreu entre 09 de Agosto de 2014 e 23 de Setembro de 2014.
30. O proponente disponibilizou gentilmente o *Documento de Consulta*, datado de Agosto de 2014, e o respectivo *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014¹, para efeitos da apreciação na especialidade da presente

¹ O *Documento de Consulta*, elaborado pela Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça e pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, datado de Agosto de 2014, e o *Relatório do Balanço da Consulta*, de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Proposta de Lei.

31. No âmbito desta consulta pública foi reconhecido que existe um *problema grave* com o actual funcionamento do sector dos táxis, o que pode ser prejudicial para a imagem da cidade, nomeadamente junto dos turistas que visitam Macau. Tendo sido dito:

“Todavia, há críticas constantes dos diversos sectores da sociedade acerca do serviço de táxis nos últimos anos, principalmente em relação aos casos das infracções praticadas por alguns condutores de táxis como os de recusa de transporte, escolha de clientes, opção por trajectos mais longos, negociação do preço, recolha de diversos passageiros para o mesmo trajecto e de cobrança abusiva de tarifas. Mesmo que os condutores de táxis, na sua maioria, sejam auto-disciplinados e cumpram a lei, as infracções praticadas por uma minoria deles fazem com que a reputação de todo o sector de actividade seja afectada, levando os residentes a qualificar a situação no sector de actividade de táxis como caótica.

Apesar de haver medidas impeditivas, são constantes as infracções verificadas no serviço de táxis de Macau, provocando bastantes queixas por parte dos residentes e dos turistas e prejudicando a imagem de Macau como uma cidade de turismo. Esta situação diz respeito à possibilidade de os residentes de Macau poderem viver e trabalhar em tranquilidade, à transformação de Macau num centro de turismo e lazer a nível mundial e à promoção do desenvolvimento diversificado e adequado da

Dezembro de 2014, podem ser consultados em <https://www.gov.mo/pt/consulta-de-politicas/revisao-da-legislacao-relativa-ao-transporte-de-pasageiros-em-automoveis-ligeiros-de-aluguer-taxis/>.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

economia de Macau, pelo que tem merecido a atenção do Governo da Região Administrativa Especial de Macau e de toda a sociedade.”².

32. Perante esta avaliação da situação foi proposto, em sede desta Consulta Pública, que se procedesse à **revisão da legislação** actualmente em vigor e se adoptassem um conjunto de medidas, incluindo o reforço da fiscalização, introdução de formação profissional para os motoristas de táxi e de um regime de prémios para a promoção da qualidade do serviço de táxi, mas também pela via do incremento do número de táxis em circulação, aumentando a oferta deste serviço. Tendo sido afirmado:

“Com vista a resolver a situação caótica existente no serviço de táxis, a primeira medida a tomar é o reforço do combate às infracções. A sociedade considera, de um modo geral, que devem ser reforçados a forma e os meios de investigação e de obtenção de provas, introduzindo um método de investigação segundo o qual os agentes da autoridade procedem à investigação com ocultação da sua identidade.

Além disso, deve ser aumentado o número dos agentes da autoridade policial para a execução da lei, assim como devem ser agravadas as sanções aplicáveis às infracções e introduzidas as medidas de suspensão ou de cancelamento da qualificação profissional para os condutores de táxis.

Tendo em conta o número reduzido de condutores de táxis que infringem a lei e contribuem para a situação caótica no serviço de táxis, em concomitância com o reforço do combate às infracções, deve ser criado no sector de actividade de táxis

² Documento de Consulta, Introdução, pág. 3 (versão chinesa) e pág. 3 (versão portuguesa).



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

um ambiente de exploração bom e justo, bem como devem ser eliminados os actos de exploração irregulares. Deve ser reforçada a protecção aos operadores legais e criado um regime razoável de definição de tarifas do serviço de táxis. Propõe-se também o reforço da formação profissional para os condutores de táxis e a atribuição de elogios àqueles que prestem um serviço de qualidade.

Para a solução dos problemas relativos quer às infracções verificadas no serviço de táxis, quer à dificuldade em apanhar táxis por parte de residentes e turistas, a principal questão a resolver prende-se com a grave insuficiência do número de táxis.

É necessário proceder-se, de acordo com a realidade de Macau, a uma análise científica sobre a quantidade de táxis de que Macau necessita, bem como a um estudo profundo sobre o aumento das formas de concessão de licenças de táxis e a diminuição da função da licença de táxis enquanto instrumento de investimento, para que os táxis voltem ao caminho certo na prestação do serviço de transporte público.”³.

33. Os resultados desta Consulta Pública foram no sentido de se confirmar a necessidade de se proceder ao reforço da fiscalização do sector dos táxis, para melhorar a *qualidade dos serviços* prestados à população e aos turistas que visitam Macau. Tendo sido dito:

“As opiniões recolhidas no decorrer da consulta mostraram que a grande maioria dos contactados é favorável a uma regulamentação mais rigorosa do serviço de

³ Documento de Consulta, Introdução, pág. 4 (versão chinesa) e pág. 4 (versão portuguesa).



táxis, este resultado fez-nos saber que a revisão do regime jurídico do serviço do sector corresponde ao desejo do público, nomeadamente no que diz respeito à introdução de agentes à paisana, à instalação de equipamentos de videovigilância dentro dos táxis, para além do agravamento das sanções aplicáveis às infracções e a introdução de medidas de cancelamento da qualificação profissional dos condutores de táxis.”⁴.

34. Tendo sido também mencionada a necessidade de aumentar a oferta de táxis, para melhorar a qualidade dos serviços de táxis actualmente existente. Sendo referido:

“Entre todos os problemas existentes actualmente no serviço de táxis, alguns podem ser resolvidos através de medidas, tais como, o reforço do combate às infracções e a criação do ambiente operacional de excelência e imparcialidade para o sector. Contudo, se quisermos, efectivamente, diminuir os factores que provocam as irregularidades de táxi, no sentido de que seja realmente alterado o fenómeno de “dificuldade em apanhar táxis” por parte de residentes e turistas, é necessário estudar as soluções referentes à actual falta do número de táxis e ao desequilíbrio entre a procura e a oferta do serviço de táxis, se não, o mero reforço de medidas de supervisão não consegue produzir efeito para uma resolução definitiva e eliminação dos problemas.

Nesta consulta, enumerámos os pontos a estudar constantes no planeamento a longo prazo destinado ao aperfeiçoamento do serviço de táxis, considerando assim amplamente as opiniões dos diversos sectores da sociedade. Com base nas opiniões

⁴ Relatório do Balanço da Consulta, I. Prefácio, pág. 3 (versão chinesa) e pág. 4 (versão portuguesa).



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

nela recolhidas sobre o regime da emissão do alvará de táxi e em articulação com o resultado do inquérito do estudo sobre a procura do serviço de táxis em Macau já iniciado, ponderaremos, de forma aprofundada, as políticas relacionadas com a emissão do alvará no futuro, em especial as políticas e projectos concretos sobre o aumento da quantidade de rádio-táxis ou outros táxis especiais a ser atribuída bem como a limitação das suas condições operacionais, melhoraremos assim o plano a longo prazo do serviço de táxis, fazendo com que o futuro serviço de táxis possa, na medida do possível, responder ao interesse global da Região Administrativa Especial de Macau e satisfazer a necessidade de deslocação por parte dos residentes e turistas.”⁵.

35. Tendo em conta que esta Consulta Pública poderia eventualmente sofrer de uma certa desactualização, dado que decorreu durante o ano de 2014, há sensivelmente 4 anos atrás, a Comissão optou por efectuar uma nova Consulta Pública, junto da Assembleia Legislativa, entre os dias 28 de Abril e 27 de Maio de 2018, para a recolha de opiniões.

36. A Comissão dedicou **toda a sua atenção** às opiniões e sugestões que foram apresentadas pela população à presente Proposta de Lei, no âmbito da Consulta Pública que decorreu na Assembleia Legislativa, tendo muitas destas contribuições enriquecido e informado os trabalhos desenvolvidos juntamente com o proponente sobre as soluções e opções contidas nesta iniciativa legislativa.

⁵ *Relatório do Balanço da Consulta*, III. Planeamento a longo prazo para optimização do serviço de táxis, pág. 22 (versão chinesa) e pág. 48 (versão portuguesa).



37. Em **Anexo** ao presente Parecer pode ser consultado o Mapa das Opiniões Recolhidas na Consulta Pública, que decorreu na Assembleia Legislativa.

Actividade de Transporte de Passageiros em Táxi

38. A Proposta de Lei em apreciação esclarece que o exercício da *actividade de transporte de passageiros em táxi* depende da obtenção pelos interessados de uma *licença* a ser emitida pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (artigo 3.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

39. A Proposta de Lei em apreciação não o prevê expressamente, mas o modelo do exercício da actividade de transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer, vulgo *táxis*, aparentemente pressupõe que o *titular da licença* seja também:

- (1) o *proprietário* dos veículos motorizados aprovados por *alvará* (cf. artigo 9.º, alínea 2) e artigo 10.º, n.º 1, alíneas 2), 3), 4), 5), 6), 7), 10), 11) e 12) da Proposta de Lei) e
- (2) o *empregador* dos condutores profissionais habilitados com o *cartão de identificação de condutor de táxi*, havendo aqui subordinação jurídica e um vínculo laboral regulado pelo direito do trabalho (pela Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho*) (cf. artigo 10.º, n.º 1, alíneas 8), 9) e 12) da Proposta de Lei) e não por uma simples prestação de serviço.

40. Estes aspectos foram **esclarecidos** junto do proponente, que confirmou que se pretendia efectivamente que o *titular da licença* seja o *proprietário* dos veículos motorizados aprovados por *alvará* e também o *empregador* dos condutores profissionais habilitados com o *cartão de identificação de condutor de táxi*,



aplicando-se a estas relações de trabalho o regime laboral privado, nos termos gerais vigentes, nomeadamente o previsto na Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho*.

41. Foi questionado junto do proponente também se a Proposta de Lei não deveria prever expressamente que a relação jurídica entre o titular da licença e os condutores de táxi se encontra obrigatoriamente sujeita ao direito laboral, e também se não seria eventualmente necessário prever algumas regras especiais que tivessem em conta as **especificidades próprias** da actividade desenvolvida pelos condutores de táxi (por exemplo, horário de trabalho⁶, salário, seguro contra acidentes de trabalho⁷, mas também os deveres de sigilo dos condutores de táxi⁸).

42. O proponente entendeu que tal não seria necessário, e que a relação entre o *titular da licença* e os *condutores de táxi* por si contratados estaria sujeita ao **regime laboral geral**, nomeadamente o previsto na Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho*, não havendo necessidade de se prever nenhuma **regulamentação laboral própria**.

⁶ O artigo 23.º, n.º 1, alínea 14) da versão inicial da Proposta de Lei continha uma regra que proibia os condutores de trabalhar por *mais de nove horas por dia*, tendo em vista a salvaguarda da *segurança rodoviária* e da *garantia do descanso dos condutores de táxi*, mas optou-se pela eliminação desta disposição legal.

⁷ O artigo 9.º (Garantia de pessoal) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, obriga a que se respeite o previsto na legislação em vigor sobre acidentes de trabalho, doenças profissionais, saúde e segurança.

⁸ Assegurando que os condutores de táxi guardam sigilo das informações que obtenham no desempenho das suas tarefas, tomando-se as medidas necessárias para proteger dados pessoais e privacidade, conforme resulta do artigo 8.º, n.º 4 e do artigo 7.º, n.º 1, alínea 5) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016.



43. Um aspecto que mereceu especial atenção da Comissão foi a questão do direito dos condutores de táxi a não terem que prestar o seu trabalho em **condições climatéricas que possam ser especialmente perigosas**, por exemplo quando houver um sinal de tempestade tropical n.º 8 ou superior⁹, aspecto que merece ser acautelado.
44. O proponente manifestou-se **preocupado** com a segurança dos condutores de táxi que possam ser chamados a prestar serviço de transportes de passageiros em táxi durante situações climatéricas especialmente perigosas, mas não se entendeu oportuno regular expressamente a questão na Proposta de Lei em apreciação.
45. Foi também debatida a possibilidade de se fixar uma taxa adicional para a prestação do serviço de transportes de passageiros em táxi durante períodos onde esteja afixado um sinal de tempestade tropical n.º 8 ou superior, para evitar o problema frequente da cobrança de montantes não conformes com a Tabela de Tarifas, durante estes períodos de tempo, e também para compensar a *especial perigosidade* no desempenho da sua função, pelos condutores de táxi, durante os sinais mais elevados de tempestade tropical ou similares situações climatéricas adversas.
46. Tal, no entanto, em alguma medida sugeria que os condutores de táxi deveriam prestar *serviço de transportes de passageiros em táxi* durante períodos onde esteja afixado um sinal de tempestade tropical n.º 8 ou superior, o que não se entendeu desejável.

⁹ Nos termos do ponto 4 (Recomendações de segurança) da Ordem Executiva n.º 61/2018, *Código dos sinais de tempestade tropical e o Sinal de ventos fortes de monção*, com íçar do sinal n.º 8 as pessoas devem abrigar-se, procurando ficar em lugar seguro e coberto, devendo afastar-se de portas e janelas nos locais mais ventosos, podendo ser encerradas as pontes.



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Handwritten signature or mark.

Tipos de Licença de Táxi

47. A Proposta de Lei diferencia entre a *licença geral* e a *licença especial* (artigo 4.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

48. Sendo referido que a *licença geral* permite a **recolha de passageiros em qualquer local não proibido por lei** (artigo 2.º, alínea 4) da Proposta de Lei), inclusive em praças de táxis e na via pública, enquanto que a *licença especial* apenas permite a recolha de passageiros em **locais específicos** e nas **condições** que venham a ser previstas nas respectivas *licenças* (artigo 2.º, alínea 5) da Proposta de Lei).

49. Foi **questionado** junto do proponente se a Proposta de Lei não deveria clarificar quais são as *condições* e o *regime de funcionamento* dos táxis abrangidos pelo regime de *licença especial*, prevendo expressamente em que se **diferenciam concretamente** dos táxis que operam ao abrigo de uma *licença geral*. Para se perceber melhor a razão de ser de se manter a distinção entre táxis com *licença geral* e com *licença especial*.

50. O proponente considerou este aspecto, mas entendeu sempre que seria preferível deixar esta regulação para o previsto na **própria licença**, não se tendo por isso introduzido uma normação material sobre as *condições* e o *regime de funcionamento* dos táxis abrangidos pelo regime de *licença especial* na própria Proposta de Lei, que continua a remeter genericamente para o previsto nas *respectivas licenças*.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Handwritten mark or signature at the bottom right.



Handwritten signature and initials in the top right corner.

Regime dos Táxis Especiais

Handwritten mark or signature.

Handwritten mark or signature.

51. Foi referido que a Proposta de Lei parece estar direccionada para os táxis que estão a operar ao abrigo da *licença geral*, não se salvaguardando expressamente que este regime não se deve aplicar, pelo menos na sua plenitude, aos táxis a operar ao abrigo da *licença especial*, por via das suas próprias condições de exploração.

Handwritten mark or signature.

52. Os táxis que operam ao abrigo de uma *licença especial* pelo menos actualmente não podem livremente recolher passageiros nas vias públicas, ou em praças de táxis, apenas podendo responder a marcações prévias por via de uma marcação por via telefónica ou similar, ao contrário dos táxis que operam ao abrigo de uma *licença geral*, que podem recolher livremente passageiros, em qualquer local não proibido por lei, inclusive nas vias públicas e praças de táxis.

Handwritten mark or signature.

Handwritten mark or signature.

53. Assim sendo, deve concluir-se que algumas das disposições da Proposta de Lei não se adequam plenamente às *licenças especiais*, dado que os táxis a operar ao abrigo destas *licenças especiais*, pelo menos actualmente, não devem proceder à recolha de passageiros na via pública ou em praças de táxi (cf. artigo 2.º, alíneas 4) e 5) da Proposta de Lei), nomeadamente as regras que obrigam os condutores de táxi a recolherem passageiros na via pública, quando se encontram "livres".

54. Não se podem aplicar directamente aos táxis a operar ao abrigo da *licença especial* pelo menos actualmente as regras jurídicas previstas na Proposta de Lei, nomeadamente no que diz respeito a certos deveres gerais (artigo 22.º da Proposta de Lei) e ao regime das condutas interditas (artigo 23.º da Proposta de Lei) dos *condutores de táxi*, que estão vocacionados para assegurar que o condutor de táxi

Handwritten mark or signature.



[Handwritten signatures]

efectua o transporte de passageiros sempre que esteja “livre” (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei), não recusando passageiros, ou não se recusando a prestar o serviço que lhes seja solicitado, se tal não for compatível com as condições previstas na *licença especial*.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

55. De notar que a violação destes deveres pode implicar a aplicação de uma multa, nomeadamente de 3 mil patacas, por violação do artigo 23.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei, nos termos do artigo 23.º, n.º 2 da Proposta de Lei.

56. Foi sugerido ao proponente se **previsse expressamente** que não se deva aplicar aos condutores dos táxis a operar ao abrigo da *licença especial* os deveres gerais e especiais de conduta dos condutores de táxi em geral que não se adequem às condições específicas de funcionamento das *licenças especiais*, por uma questão de segurança jurídica e para evitar eventuais dúvidas.

57. O proponente entendeu que tal **não seria necessário**, e que de uma correcta interpretação conjunta do regime previsto na Proposta de Lei e nas respectivas *licenças especiais* já resulta com clareza que estas regras de conduta, pela sua própria natureza, não se aplicam aos condutores dos táxis a operar ao abrigo da *licença especial*.

Aplicações Informáticas para Táxis

58. Como se referiu, a versão inicial da Proposta de Lei previa que a *licença geral* permitisse que se pudessem fazer uso de um sistema de marcação prévia que podia ser por via telefónica ou *por quaisquer outros meios de comunicação electrónicos*

25
[Handwritten signature]



[Handwritten signatures]

(artigo 4.º, n.º 2 da versão inicial da Proposta de Lei).

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

59. Tal colocou a dúvida se a Proposta de Lei pretendia que no futuro se possa fazer uso de plataformas electrónicas de transporte, para permitir que novos operadores (nomeadamente por via de *aplicações electrónicas* – por exemplo, a “Uber” ou a “Didi Chuxing”) possam oferecer transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer em veículos descaracterizados como **alternativa aos táxis tradicionais**.

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

60. O proponente clarificou que a Proposta de Lei não pretende que tal venha a acontecer e que pretende manter a opção de **continuar a não legalizar estes novos operadores**, mantendo-se a opção pelo regime tradicional do exclusivo de transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer por via do *licenciamento de táxis*.

[Handwritten mark]

61. Também por essa razão, esta disposição legal foi eliminada da versão final da Proposta de Lei, deixando de se fazer referência à possibilidade de se fazer uso de um *sistema de marcação prévia baseado em meios de comunicação electrónicos*.

Proibição da Transmissão da Licença de Táxi

62. A Proposta de Lei em apreciação determina que a *exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi* carece de *licença*, emitida pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, **não se admitindo** a transmissão desta *licença* ou dos respectivos *alvarás* (artigo 3.º, n.º 2 da Proposta de Lei). Apesar de nada ser dito expressamente, tendo em conta a natureza pessoal (cf. artigo 17.º da Proposta de Lei) do *cartão de identificação de condutor de táxi*, é patente que também este documento não pode ser transmitido para terceiros.

[Handwritten mark]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

63. Quer isto dizer que todas estas autorizações administrativas são consideradas *personais e intransmissíveis*, não se admitindo que possam ser alvo de comércio, não relevando qual o *instrumento contratual* ou a *forma legal* concretamente empregue pelas partes para promoverem a transmissão das mesmas, contornando esta proibição legal.
64. Não se permite nenhuma forma de transferência destes *títulos legais*, em especial da *licença* ou dos respectivos *alvarás*, inclusive estando proibida a *transmissão definitiva* (venda ou cedência) e também a *transmissão temporária* (aluguer ou locação). Esta proibição da transmissão visa *todas as modalidades* que possam ser utilizadas no mercado: pode ser actual ou futura (por via de um *contrato promessa* ou similar), gratuita (por via de uma *doação*) ou onerosa (por via de uma *cessação da posição contratual*), ou por qualquer outro instrumento legal (através de uma *procuração irrevogável* ou similar). Para evitar dúvidas, passou a estar expressamente previsto que a *locação* é proibida, por se entender que fica mais claro que tal abrange o *aluguer*.
65. Quer isto dizer que o particular que é seleccionado, a quem é atribuída uma *licença* de táxi, não a pode depois ceder a um terceiro por qualquer via. Tal implica uma *opção* por um *modelo de táxis como serviço de transportes públicos de passageiros* e contrária à ideia dos táxis (das *licenças* ou *alvarás*) como um *instrumento de investimento financeiro*, que se possam comprar e vender ou transaccionar no mercado, conforme resultou da Consulta Pública de 2014 e é assumido como uma *opção de fundo* pelo proponente.



Handwritten signature and initials in the top right corner.

Handwritten mark resembling the letter 'b'.

Handwritten signature and initials on the right side of the page.

Limites à Transmissão de Participações Sociais

66. No entanto, **nada se previa** na versão inicial da Proposta de Lei sobre eventuais limitações ou condicionantes à transmissão a terceiros no mercado das participações sociais (*quotas, acções, etc.*) das sociedades comerciais que detenham *licenças* de táxi (cf. artigo 5.º da Proposta de Lei) (por exemplo, não se exigindo uma *autorização administrativa prévia* para a transmissão destas participações sociais para terceiros)¹⁰, o que poderia ocorrer após a atribuição de *licenças* de táxis (sendo as *licenças* o activo potencialmente mais valioso da sociedade comercial em causa). Tal limitava o efeito prático da opção de fundo tomada na Proposta de Lei de não se admitir a transmissão das *licenças* ou dos respectivos *alvarás* de táxis (cf. artigo 3.º da Proposta de Lei). O *comércio dos táxis* poderia passar a ser feito por via da transmissão das participações sociais das sociedades comerciais titulares das *licenças*.

67. Esta questão foi alvo de **grande atenção** pela Comissão em conjunto com o proponente, tendo-se optado por fixar um limite máximo para a transmissão da participação no capital social da empresa titular da licença que não pode ultrapassar

¹⁰ Por exemplo, no artigo 20.º do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais* que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, está previsto:

"Transmissão e subcontratação

- 1. Os alvarás emitidos podem ser explorados pela entidade não titular, não sendo, porém, permitida a transacção desses alvarás durante o prazo da concessão.*
- 2. A transmissão, divisão, aumento, redução ou subscrição das acções sociais da Concessionária carecem da prévia autorização da RAEM."*



35% do total do capital social da empresa, original ou ajustado em função de alterações ao capital social da empresa titular da licença.

68. Caso este limite legal não seja respeitado, seja numa única operação, por um conjunto sucessivo de transmissões de participações sociais que ultrapassem, no seu conjunto, o limite de 35% do capital social da sociedade comercial titular da licença, a licença é cancelada (cf. artigo 8.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei).

69. Foi também afastado que a titular da licença possa *transformar, fundir* ou *cindir* a sociedade titular da licença, sendo que também nestes casos a licença será cancelada (cf. artigo 8.º, n.º 1, alínea 8) da Proposta de Lei). O caso da *dissolução* da sociedade comercial não foi autonomizado, tendo sido antes absorvido pela situações que levam à extinção da sociedade comercial titular da licença, o que implica também o cancelamento da licença (cf. artigo 8.º, n.º 1, alínea 9) da Proposta de Lei).

Requisitos para os Titulares de Licenças de Táxi

70. A Proposta de Lei em apreciação opta por **limitar** o futuro acesso às *licenças* (e *alvarás*¹¹) de táxi às sociedades comerciais com capital social não inferior a 5 milhões de patacas – cf. artigo 5.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei), **não permitindo** como acontece actualmente que as pessoas singulares (*indivíduos*) possam concorrer a

¹¹ Apenas os titulares de *licenças* podem obter um *alvará* de táxi, conforme decorre da associação dos *alvarás* às respectivas *licenças* ao longo do regime contido na Proposta de Lei (cf. artigo 11.º, n.º 1, artigo 13.º, n.º 1, artigo 14.º, n.º 1, alínea 1) e artigo 15.º, n.º 1, alíneas 1), 2) e 6) da Proposta de Lei).



uma licença de táxi. Esta opção política é claramente assumida na Nota Justificativa¹².

71. Houve dúvidas sobre se esta opção é a melhor, havendo quem entenda que se deveria continuar a admitir que as pessoas singulares (*indivíduos*) possam concorrer livremente a uma *licença de táxi*, conforme acontece actualmente. Em particular, houve membros da Comissão que questionaram se esta opção é realmente a melhor e se a qualidade dos serviços a qualidade dos serviços prestados pelas empresas é, necessariamente, melhor do que a dos operadores individuais. Alguns membros da Comissão entendem que se deve continuar a permitir que as pessoas singulares (*indivíduos*) se candidatem ao concurso público para a concessão de licenças de táxis. Caso contrário, os esforços que têm sido envidados pelos operadores individuais serão desvalorizados, e a opção pela forma de serviço de táxis que é prestado ao público seria tomada *a priori* pela lei em lugar de pelo próprio público que é servido. Assim, no entender destes membros da Comissão, esta medida legislativa não se coaduna com as políticas do Governo no que refere à "possibilidade de os taxistas possuírem o seu próprio o veículo" e à opção por um "modelo de serviço contrário à ideia dos táxis como um instrumento de investimento financeiro".

72. O proponente entende que esta opção é mais vantajosa, porque facilita o controlo do sector por via da constituição de empresas de maior dimensão, que estão obrigadas a assegurar a *qualidade dos serviços* prestados ao público (cf. artigo 10.º, n.º 1, alínea 12) da Proposta de Lei), o que vai permitir melhorar a fiscalização da actividade.

¹² Ponto I (Ajustamento nas condições para aquisição de licenças e alvarás) da Nota Justificativa da Proposta de Lei.



Handwritten marks and signatures in the top right corner.

Handwritten signature on the right side.

Handwritten signature on the right side.

Handwritten signature on the right side.

Handwritten signature on the right side.

Concorrência Leal no Mercado

73. Foi debatido se a opção tomada na Proposta de Lei de apenas permitir que sociedades comerciais, com pelo menos 5 milhões de patacas de capital social, que tenham como objecto a actividade de transporte de passageiros em táxi, não poderia suscitar problemas de concentração excessiva em apenas uma ou num pequeno número de grandes empresas (monopólio ou oligopólio) no mercado local dos táxis.

74. Tendo sido sugerido que se deveria aditar disposições que possam salvaguardar o **bom funcionamento do mercado e a leal concorrência** entre os operadores.

75. O proponente ponderou esta questão, tendo vindo a concordar que seria necessário prever limites legais para uma possível posição dominante de um único operador ou de um número reduzido de grandes operadores de serviços de transportes de táxi.

76. Tendo sido aditado um novo n.º 3 do artigo 3.º da Proposta de Lei, onde se prevê que o número máximo de alvarás de cada sociedade comercial **não possa ser superior a 300 alvarás**, assegurando que nenhum operador possa controlar mais que 300 táxis ao mesmo tempo, não podendo assumir uma **posição dominante** no mercado local.

77. Foi questionado se esta regra também impediria que o mesmo sócio dominante fosse dono de mais do que uma sociedade comercial, não sendo permitido que o mesmo sócio accionista tenha, simultaneamente, o controlo de várias sociedades titulares de licenças, o que poderia também permitir a tomada de uma posição dominante.

78. O proponente considerou esta questão, mas entendeu que não seria necessário

Handwritten signature and the number 31.



[Handwritten signature]

prever na Proposta de Lei que o mesmo accionista não possa ter uma posição dominante em várias sociedades titulares de licenças.

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

79. Não se incluem, para estes efeitos, os *alvarás* que venham a caducar no prazo de publicação do aviso de abertura do concurso público, a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º da Proposta de Lei (artigo 3.º, n.º 4 da Proposta de Lei).

[Handwritten signature]

Concurso Público para Atribuição de Licenças de Táxi

80. A Proposta de Lei determina que a atribuição da *licença geral* e da *licença especial* seja feita mediante um **concurso público**, que pode ser dispensado, em casos excepcionais, por *razões de interesse público*, por via de um Despacho do Chefe do Executivo publicado no *Boletim Oficial* (artigo 4.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

81. O *aviso de abertura do concurso público* deve ser publicado pelo menos 30 dias antes da abertura do concurso no Boletim Oficial (artigo 4.º, n.º 3 da Proposta de Lei).

82. Quer isto dizer que a Proposta de Lei em apreciação prevê que a atribuição de *licenças de táxi* seja, regra geral, feita por concurso público, admitindo também que este possa ser dispensado, em certas circunstâncias, por decisão do Chefe do Executivo.

83. A Proposta de Lei em apreciação não fixa os critérios legais que devem estar preenchidos para que **se possa admitir a dispensa do concurso público**, apenas se referindo que tal deva acontecer “caso o interesse público especialmente o aconselhe” (cf. artigo 4.º, n.º 2 da Proposta de Lei), não se concretizando o



enquadramento legal para se delimitar as circunstâncias que permitem a dispensa de concurso público.

84. Esta questão foi suscitada, tendo-se sugerido que se aditassem critérios materiais para enquadrar as situações onde se poderia admitir a *dispensa do concurso público* na atribuição das *licenças de táxi*, mas o proponente não entendeu que tal fosse desejável.

85. Preferindo **manter** a referência contida na versão inicial da Proposta de Lei, que remete *apenas para a dispensa do concurso público deva ocorrer quando o interesse público especialmente o aconselhe*, remetendo para um interesse público especialmente relevante, que deverá ocorrer em concreto, para que se afaste o concurso público.

86. De notar ainda que, na Consulta Pública de 2014, também se questionou se, perante a opção favorável aos táxis como modelo de transportes públicos, não se deveria alterar os critérios para a atribuição de licenças para a exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi, deixando de se atribuir tendo em conta (apenas) o melhor preço, em leilão aberto ao público, por tal estar a gerar **preços de leilão muito elevados**, que por sua vez estariam a criar uma grande pressão sobre a **rentabilidade económica dos táxis**, tendo que se conseguir recuperar o valor pago em leilão e obter um lucro razoável, durante o período de validade das *licenças de táxis* atribuídas.

87. O proponente referiu, sobre esta questão, que estaria a ponderar ter em conta **outros critérios**, *para além do melhor preço*, para efeitos da atribuição das licenças



de táxis, podendo exigir nas condições levadas a concurso público, por exemplo, que as propostas tenham que contemplar um padrão mínimo de qualidade de serviços.

88. No entanto, o proponente não quis prever expressamente na Proposta de Lei quais deveriam ser os **novos critérios** que devem ser respeitados pelo concurso público, não se concretizando os factores que devem ser ponderados (por exemplo, experiência profissional, garantias de qualidade nos serviços, etc.) nos **futuros concursos públicos**, ou qual a eventual relevância que o *melhor preço* ainda deva ocupar, na futura atribuição de licenças de táxi após a entrada em vigor da Proposta de Lei.

Gravação de Som e Imagem no Interior do Táxi

89. A Proposta de Lei em apreciação opta por obrigar à instalação de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação sonora no habitáculo do veículo (cf. alínea 1), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei), o que implica que se passe a proceder à gravação de som dentro do táxi, ficando registadas as conversas com o condutor do táxi, mas também as conversas privadas dos utilizadores do táxi.

90. A Comissão dedicou **grande atenção** a esta questão e teve em atenção que a introdução de aparelhos de gravação sonora dentro dos veículos motorizados que prestam serviço de transportes de táxi, deve ter em atenção a necessidade de salvaguardar a privacidade dos condutores do táxi, mas também dos passageiros dos táxis, sendo que todos os registos devem ser considerados reservados.

91. Havendo por isso que assegurar a necessária articulação com o regime da *Lei da*



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Protecção de Dados Pessoais (Lei n.º 8/2005), tendo em vista a salvaguarda da privacidade do público em geral, limitando o acesso aos dados registados (a mesma questão deve ser acautelada em relação ao registo do trajecto que seja armazenado no novo sistema de navegação global por satélite a ser instalado nos táxis).

92. Esta preocupação é reconhecida na Nota Justificativa¹³ e assume relevo ao longo de vários normativos da Proposta de Lei (cf. artigos 28.º, 32.º e 33.º da Proposta de Lei).

93. Entre os deveres dos titulares das licenças surge, por isso, também uma obrigação de **não interferir** com o funcionamento dos taxímetros, dos sistemas de navegação global por satélite e dos aparelhos de gravação de som e de imagem, não sendo permitido o acesso aos dados que estejam registados por estes aparelhos, nem o tratamento, recolha ou cópia destes mesmos registos de dados (alínea 1), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei).

94. A Comissão debateu longamente se não seria preferível a Proposta de Lei prever o registo não apenas do som, mas **também da imagem**, para que estes registos possam ser consultados quando surjam conflitos entre os condutores dos táxis e os passageiros dos táxis, dado que o registo apenas do som poderia não ser sempre satisfatório para se apurar devidamente, e fazer a necessária prova, da ocorrência.

95. A Comissão **pronunciou-se favoravelmente** a que a Proposta de Lei passasse a prever a instalação obrigatória de aparelhos de gravação sonora e de imagem, sendo que, a

¹³ Ponto IV (Reforço das medidas de investigação e de obtenção de provas); n.º 2 (Instalação de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação sonora no habitáculo do veículo) da Nota Justificativa da Proposta de Lei.



opinião de alguns membros da Comissão e do sector de táxis aponta para que os aparelhos sejam posicionados na retaguarda do habitáculo, para reduzir a exposição do condutor do táxi e dos passageiros, durante a captação das imagens.

96. Foi também notado que, nas jurisdições vizinhas, em sede de Direito Comparado, há ordenamentos que permitem a gravação de imagens nos táxis, e que em Macau há captação de imagem nos autocarros públicos, sem que tal suscite aparentemente dificuldades de maior em termos do regime de protecção de dados pessoais em vigor.


97. Na Comissão houve também opinião contrária à instalação obrigatória de aparelhos de gravação sonora e de vídeo, por se considerar que não é possível resolver radicalmente o caos do sector dos táxis com essa medida legislativa que, de certo modo, a mesma viola a privacidade dos condutores e dos passageiros. Segundo essa opinião, tendo em atenção a diferença do habitáculo entre táxis e autocarros, o interior dos táxis deve ser considerado um espaço reservado semi-privado.

98. O proponente ponderou esta questão cuidadosamente, tendo inicialmente entendido que não seria necessário prever a instalação obrigatória de aparelhos de captação de imagens nos táxis, dado que a gravação sonora seria suficiente para as finalidades visadas. No entanto, tendo em conta os trabalhos desenvolvidos em sede de Comissão, o proponente acabou por concordar com a opção pela instalação obrigatória de aparelhos de gravação sonora e de imagem no habitáculo do veículo.

99. Relativamente à modicidade da instalação das câmaras de vídeo, o Governo inclinou-se para a instalação dessas câmaras ocorra por cima do espelho retrovisor



W



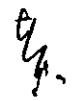
localizado no habitáculo do táxi, estando virada para os condutores e os passageiros. Alguns membros da Comissão manifestaram a sua preocupação sobre a adequação desse posicionamento da câmara de vídeo, sugerindo que fosse antes instalada na retaguarda do habitáculo, apenas para filmar as costas do condutor e do passageiro, a fim de salvaguardar a privacidade de ambas as partes. Segundo os representantes do Governo, depois de ter tomado como referência as experiências internacionais e os métodos de tratamento adoptados nas regiões vizinhas, entende o Governo que é mais adequado manter a captação de imagem frontal, sendo instalada apenas uma câmara dentro do veículo. Além disso, segundo os representantes do Governo, as gravações não são transmitidas às entidades públicas, mas sim armazenadas nos respectivos equipamentos, que dispõem de um código de acesso. O código de acesso será detido pelo respectivo director de serviços ou pela pessoa autorizada, e o condutor de táxi não terá acesso. Após o início do processo de autuação e investigação, caso tal seja necessário, os dados das imagens registadas serão extraídos da "caixa negra" pelos investigadores autorizados pelo Director da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego ou pelo Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública, e os registos captados pelos aparelhos de gravação sonora e de imagem dos táxis serão automaticamente destruídos após 30 dias de armazenamento na "caixa negra".





Formação Obrigatória para os Condutores de Táxi

100. Em sede da Consulta Pública de 2014 foi considerada a opção de se procurar





incentivar, através da atribuição de prémios¹⁴ e da participação obrigatória em cursos de formação¹⁵ (por exemplo, em caso de *reincidência* na prática de certas infracções), que os condutores de táxis possam aprofundar o seu conhecimento do regime jurídico e ser incentivados a prestarem um serviço de maior qualidade ao público.

101. A Comissão questionou se não seria preferível que o acesso à prova específica fosse antecedido de um *curso de formação obrigatório*, para permitir que os candidatos primeiro fossem formados, adquirindo os necessários conhecimentos, e depois houvesse um exame de avaliação, para obter aproveitamento no curso de formação.

102. O proponente considerou esta questão e concordou com esta perspectiva, tendo-se por isso aditado a necessidade da conclusão de um *curso de formação específica* para efeitos do acesso à prova específica de conhecimentos para a condução de táxis.

103. Foi também considerado se os condutores habilitados com um *cartão de identificação de condutor de táxi* teriam que frequentar um curso de formação suplementar, caso cometessem **três infracções** relevantes num período de 5 anos, a que se refere a alínea 3) do n.º 1 do artigo 20.º, para permitir que existe uma correcção dos condutores que cometam um elevado número de infracções graves num curto período de tempo.

104. Esta *formação suplementar* poderia permitir que os condutores que violem

¹⁴ Conforme consta do Ponto 4 (Lançamento dos programas de incentivo e formação para condutores) do n.º 2 (Lançamento do plano de prémio) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.

¹⁵ Conforme consta do Ponto 4 (Lançamento dos programas de incentivo e formação para condutores) do n.º 1 (Reforço da formação e da educação) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Handwritten signature or initials.

frequentemente o regime jurídico aprovado pela Proposta de Lei pudessem ser sensibilizados e educados para uma conduta correcta e conforme com os requisitos da profissão de condutor de táxi. Esta foi uma sugestão também manifestada por algumas opiniões apresentadas pelos sector, para evitar que *apenas se apliquem multas*.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

105. O proponente ponderou esta questão, mas acabou por entender não ser necessário prever na Proposta de Lei que os condutores que cometam várias infracções graves tenham que frequentar uma *formação suplementar*.

Handwritten signature or initials.

106. A Comissão espera que a *formação obrigatória* seja digna e adequada ao exercício das funções de taxista, ensinando não apenas sobre os direitos e deveres dos condutores de táxi, previstos na Proposta de Lei em apreciação, mas também prestando um contributo para a prestação de um *serviço de qualidade* à população e aos turistas que fazem uso dos serviços de transporte em táxi.

107. E que a *prova específica* tenha um nível adequado de exigência, não sendo uma mera formalidade, mas introduzindo um factor efectivo de avaliação de conhecimentos, que permita aferir se os candidatos têm suficientes aptidões e qualificações profissionais.

Regime Sancionatório

108. A Proposta de Lei opta por absorver num único capítulo aspectos relativos à *fiscalização*, ao *regime sancionatório*, ao *tratamento de dados* e a *aspectos procedimentais administrativos*.

Handwritten signature or initials.



Handwritten signatures and initials in the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

109. A Comissão questionou se a Proposta de Lei em apreciação não deveria passar a incluir, num *novo capítulo autónomo* relativo ao “Regime sancionatório”, um conjunto de normativos que são habituais em leis recentes da Assembleia Legislativa, permitindo um tratamento unitário e coerente destas matérias, nomeadamente aditando-se novos artigos para a: *Infracção, Reincidência, Cumprimento do dever omitido, Responsabilidade das pessoas colectivas, Responsabilidade pelo pagamento das multas, Destino das multas, Recurso contencioso*, entre outros.

110. O proponente considerou esta questão, mas informou que entende que tal não seria necessário, nomeadamente por se entender que seria possível complementar o regime expressamente previsto na Proposta de Lei sobre a aplicação de infracções administrativas, (1) por via da remissão operada, com as necessárias adaptações, para a tramitação especial das infracções administrativas previstas na secção VI do capítulo VII da Lei n.º 3/2007 (*Lei do Trânsito Rodoviário*) (cf. artigo 25.º; n.º 6 da Proposta de Lei) e (2) também por via da remissão genérica, de cariz subsidiário, para o *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro (cf. artigo 38.º da Proposta de Lei).

Tramitação do Procedimento Sancionatório

111. A Proposta de Lei opta por uma remissão para o *procedimento sancionatório especial* contido na *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007), estando também previsto um procedimento simplificado para o registo das infracções administrativas, na própria Proposta de Lei (*auto de depoimento sumário* – artigo 30.º da Proposta de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Lei).

112. A remissão operada para a *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007), remete em bloco, com as devidas adaptações, para a “secção VI do capítulo VII da Lei n.º 3/2007”, mas apenas para esta Secção VI (cf. artigo 25.º, n.º 6 da Proposta de Lei).

113. Tal vai fazer aplicar às infracções previstas na Proposta de Lei a tramitação especial das infracções administrativas prevista no artigo 135.º (*Instrução e acusação*), no artigo 136.º (*Identificação dos infractores*), no artigo 137.º (*Pagamento voluntário*), no artigo 138.º (*Decisão*), no artigo 139.º (*Pagamento após decisão sancionatória*), no artigo 140.º (*Não pagamento de multas*), no artigo 141.º (*Competência sancionatória*) e no artigo 142.º (*Destino das multas*) da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007).

114. Esta remissão genérica, no entanto, não é suficiente para que a *renovação dos cartões de identificação dos condutores de táxis* não seja aceite quando haja *multas de trânsito* ou similares que tenham sido aplicadas fora do âmbito da presente Proposta de Lei que não tenham ainda sido pagas (cf. artigos 5.º, alínea 5), 17.º, n.º 6 e 18.º, n.º 2 da Proposta de Lei)¹⁶. O proponente entendeu que não seria necessário regular esta questão, dado que as *multas de trânsito* são cobradas por outras vias, não tendo a Proposta de Lei que se ocupar de assegurar o pagamento destas quantias.

¹⁶ Conforme se sugeria no Ponto 3 (Agravação das sanções) do n.º 3 (Medidas para o pagamento voluntário das multas) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.



h

3
[Handwritten signatures]

115. A remissão para a tramitação especial das infracções administrativas previstas na Lei n.º 3/2007 (*Lei do Trânsito Rodoviário*) (cf. artigo 25.º, n.º 6 da Proposta de Lei) pode ser entendida como resolvendo a questão do destino das multas, apesar de tal implicar um esforço interpretativo no sentido de se aplicar o n.º 1 e não o n.º 2 do artigo 142.º (*Destino das multas*) da Lei n.º 3/2007 (*Lei do Trânsito Rodoviário*), o que implica que o produto das multas por infracções administrativas previstas na Proposta de Lei constitui receita da RAEM; no mesmo sentido artigo 15.º (*Destino das multas*) do *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

116. A remissão subsidiária para o *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, permite também resolver a questão do regime de impugnação da decisão, sendo que da decisão sancionatória cabe recurso contencioso para o Tribunal Administrativo.

117. Parece, no entanto, que tal irá implicar que não haverá um regime aplicável para a *Reincidência, Cumprimento do dever omitido, Responsabilidade das pessoas colectivas*, entre outros, por falta de previsão na Proposta de Lei.

118. A Comissão tomou boa nota desta opção, tendo registado que a Proposta de Lei, ao contrário do que é habitual, prefere não contemplar estes normativos.

Dispersão das Normas Sancionatórias

119. A Proposta de Lei em apreciação não respeita a estrutura habitualmente utilizada e a sistemática decorrente dos princípios de boa legística na elaboração de leis na

42
[Handwritten mark]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Assembleia Legislativa ao não fazer uso de um capítulo relativo ao “Regime sancionatório” onde estejam previstas unitariamente as infracções administrativas.

120. Optando antes por incluir avulsamente, num elevado número de artigos, as infracções administrativas ao longo do articulado (cf. artigo 6.º, n.º 3, artigo 7.º, n.º 4, artigo 8.º, n.º 5, artigo 10.º, n.ºs 2 a 8, artigo 11.º, n.ºs 2 a 4, artigo 12.º, n.º 3, artigo 13.º, n.º 3, artigo 14.º, n.º 6, artigo 15.º, n.º 5, artigo 16.º, n.º 2, artigo 18.º, n.º 3, artigo 19.º, n.º 5, artigo 20.º, n.º 3, artigo 22.º, n.ºs 2 a 6, artigo 23.º, n.ºs 2 a 7, e artigo 24.º, n.º 3 da Proposta de Lei), com evidente perda de unidade sistemática¹⁷.

121. O proponente esclareceu que esta estrutura dispersa e previsão avulsa das normas infraccionais (*condutas alvo de multa administrativa*), visa facilitar a plena apreensão do regime sancionatório pelo sector. Foi também clarificado que o proponente tem consciência que esta solução não é a habitual, nem resulta da sistemática decorrente das *regras de legística*¹⁸, mas que tal seria uma **opção adoptada** por se entender que seria mais fácil, nomeadamente aos condutores de táxi, puderem consultar as multas aplicáveis em cada artigo da Proposta de Lei.

122. A Comissão tomou boa nota desta opção do proponente, mas não deixa de

¹⁷ Outro aspecto de *sistemática* é a repetição operada ao longo do articulado no que diz respeito ao dever de entrega da *licença*, dos *alvarás* e das *chapas identificativas de táxi* (cf. artigo 6.º, n.º 2, 7.º, n.º 2, artigo 8.º, n.º 4, artigo 13.º, n.º 2, artigo 14.º, n.º 3, artigo 15.º, n.º 4, artigo 19.º, n.º 2, *parte final*, e artigo 20.º, n.º 2).

¹⁸ As “Regras de LEGÍSTICA formal a serem observadas na elaboração dos actos normativos da Assembleia Legislativa” foram aprovadas, com o objectivo de melhorar a qualidade formal dos actos normativos, pela Deliberação n.º 16/2016/Mesa, de 30 de Maio de 2016, e podem ser consultadas em <http://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2016-12/2790458468f335e01c.pdf>.



expressar que tal não consiste na opção de sistemática habitual e considerada mais correcta.

Multas de Valor Fixo

123. A Proposta de Lei em apreciação opta, com uma única excepção¹⁹, por fixar **multas de valor único** (*sempre igual*) e não de montante variável, que se movam entre um limite mínimo e um limite máximo em função da medida da culpa, da gravidade da infracção, dos danos provocados com a conduta ou da censura que a mesma mereça.

124. Esta opção mereceu **reservas** por parte da Comissão, por surgir como excessivamente mecânica e não suficientemente flexível, tendo em conta a *medida da culpa* e o *grau de censura* de cada infracção em concreto, não sendo **proporcional** e não corresponder ao regime habitualmente previsto em leis da Assembleia Legislativa.

125. O proponente ponderou esta questão, mas **entendeu** que por razões de conveniência administrativa e eficiência funcional seria preferível fixar multas de valor único, evitando que se tenha que determinar, em cada caso concreto, o valor da multa que deva ser aplicado.

126. Foi também questionado se a solução contida no n.º 6 do artigo 23.º, que prevê que o terceiro que *angariar clientela* ou *negociar a tarifa* com um passageiro seja sancionado com a mesma multa (*mesmo montante*) que for aplicada ao condutor de

¹⁹ Cf. artigo 10.º, n.º 7 da Proposta de Lei.



táxi, é a mais adequada, dado que pode haver *graus de culpa e de censura* não equivalentes entre os dois agentes, que poderiam determinar a aplicação de multas de montantes não correspondentes.

127. O proponente esclareceu que pretende aplicar sempre o mesmo montante de multa, para este tipo de situações, pelo que esta equivalência deve ser mantida.

Dolo e Negligência

128. A Comissão procurou também confirmar se as infracções previstas na Proposta de Lei seriam apenas para *condutas dolosas*, ou se também seriam sancionados *comportamentos negligentes*, não se exigindo o dolo na prática da infracção.

129. O proponente esclareceu que a negligência também seria punível, dado que a Proposta de Lei remete para o *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro (cf. artigo 38.º da Proposta de Lei), que por sua vez remete nomeadamente para o artigo 123.º, n.º 2 do Código Penal (cf. artigo 9.º do *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro), do qual resulta que a negligência será punível nas infracções administrativas.

Configuração das Infracções



130. A Comissão questionou também, em relação a vários dispositivos sancionatórios, como seriam aplicadas as respectivas multas, podendo haver uma multiplicação de infracções, por exemplo, se ocorrer a mesma violação de *um dever do titular da licença* em relação a todos os veículos que são afectos à actividade de transporte de passageiros em táxi (cf. artigos 10.º da Proposta de Lei). A mesma questão colocava-se, por exemplo, para efeitos dos artigos 12.º, n.º 3, 13.º, n.º 3, 14.º, n.º 6 e 15.º, n.º 5.

131. A Comissão quis clarificar se cada incumprimento, em relação a cada veículo, ou a cada *alvará*, seria considerado uma *infracção autónoma*, alvo de uma nova multa, ou se no seu conjunto haveria uma *única infracção* do titular da licença.

132. O proponente esclareceu que pretende que *cada conduta infraccional tipificada* deve ser considerada com *autonomia*, e sancionada com uma multa própria, tendo sido alterado o artigo 12.º, n.º 3 e 11.º, n.ºs 2 e 3 para clarificar que *por cada veículo* onde a manutenção do equipamento dos táxis seja efectuada por uma entidade não autorizada, se aplique *uma multa*. As restantes infracções, nomeadamente as infracções configuradas no artigo 10.º, no artigo 13.º, n.º 3, no artigo 14.º, n.º 6 e no artigo 15.º, n.º 5, devem também ser interpretadas neste sentido.

Recurso Contencioso

133. A Comissão recebeu várias opiniões da população que se exprimiam no sentido da Proposta de Lei dever prever expressamente um regime de recurso das decisões tomadas pela Administração Pública, nomeadamente no que diz respeito às



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

5

infrações administrativas, garantindo os direitos dos particulares, seja no âmbito do licenciamento, seja também no contexto da aplicação de multas administrativas, mas também para efeitos da apreensão de veículos, sendo que actualmente se prevê o recurso contencioso para o Tribunal Administrativo da aplicação das multas²⁰.

134. O proponente esclareceu que tal não seria necessário dado que, por via da remissão operada para o *Regime geral das infrações administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro (cf. artigo 38.º da Proposta de Lei), resulta já que assiste aos particulares o recurso contencioso para o Tribunal Administrativo da aplicação de uma *decisão sancionatória*.

135. Fica assim salvaguardada a possibilidade de **recurso contencioso** contra a aplicação das multas previstas na Proposta de Lei, nomeadamente para efeitos do cancelamento do cartão de identificação de condutor de táxi pela prática de quatro infrações no prazo de 5 anos (artigo 20.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei), o que deve resultar da aplicação subsidiária (por via da remissão no artigo 38.º da Proposta de Lei) do *Regime geral das infrações administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, onde se prevê que da *decisão sancionatória* caiba recurso contencioso para o Tribunal Administrativo (artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M).

136. Deve notar-se, no entanto, que tal será assim para efeitos do **regime sancionatório** previsto na Proposta de Lei, devendo seguir-se o previsto no artigo 16.º do o *Regime*

²⁰ Veja-se o artigo 21.º (Recurso) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

geral das infracções administrativas e respectivo procedimento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro. Para as restantes decisões administrativas terá que se aplicar o regime geral previsto no *Código do Procedimento Administrativo*, na *Lei de Bases da Organização Judiciária*, aprovada pela Lei n.º 9/1999, no *Código de Processo Administrativo Contencioso* e na restante legislação relevante.

137.A Comissão suscitou a questão se não seria preferível que o *regime de recorribilidade*, em especial do recurso contencioso da aplicação das multas administrativas, conste da própria Proposta de Lei, para evitar eventuais dúvidas na aplicação, sendo que há outros aspectos onde a aplicação subsidiária do *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento* pode suscitar dificuldades.

138.O proponente ponderou esta questão, mas entendeu que tal não seria necessário.

Mediação ou Arbitragem

139.A Comissão recebeu **opiniões da população** que se exprimiam no sentido de a Proposta de Lei dever prever um regime de mediação ou de arbitragem, com a participação de representantes do sector, para a resolução alternativa de eventuais litígios na prestação de dos serviços de transporte em táxi.

140.O proponente ponderou esta questão, mas optou por não prever um mecanismo de mediação ou de arbitragem para resolução deste tipo de litígios.

141.É de notar, no entanto, que aos conflitos de consumo que envolvam serviços de



transportes em táxi e os seus passageiros se poderá potencialmente aplicar o mecanismo de mediação, conciliação e arbitragem previsto para os *conflitos de consumo* que se encontra a operar junto do Conselho de Consumidores.

Agentes Encobertos

142. Em sede de Consulta Pública de 2014 foi considerada a opção de se permitir (e regular) a introdução de procedimentos de investigação e obtenção de provas relativas à prática de infracções administrativas por via de “agentes de autoridade com ocultação da identidade”²¹. Esta opção foi alvo de reservas várias na Consulta Pública, tendo-se questionado a sua viabilidade legal fora do âmbito do direito penal, e **não foi adoptada** na Proposta de Lei em apreciação. Tal foi confirmado pelo proponente, que informou que a opção tomada foi no sentido de não admitir o recurso a *agentes encobertos*, nem a “*provocação por agentes à paisana*” ou por “*actuação passiva*”.

143. No entanto, encontra-se uma norma que prevê que o pessoal de fiscalização da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e os agentes policiais do Corpo de Polícia de Segurança Pública tenham poderes de autoridade pública não apenas no exercício das suas funções (cf. artigo 26.º, n.º 1 da Proposta de Lei), mas também

²¹ Ponto I (Reforço da Investigação e da obtenção de provas), n.º 1 (Introdução do meio de investigação pelos agentes da autoridade com ocultação da identidade) do *Documento de Consulta*, datado de Agosto de 2014, e Ponto I (Reforço do combate às infracções no serviço de táxis) do n.º 1 (Reforço da fiscalização e da obtenção de provas) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.



“quando for vítima das infracções administrativas previstas na presente lei” (cf. artigo 26.º, n.º 2 da Proposta de Lei), conforme se refere na Nota Justificativa²².

144. A Comissão manifestou reservas a que esta solução legal fosse viável e adequada, e houve opinião que considerou esta medida desnecessária, dado que se este pessoal “for vítima das infracções administrativas” não teria a necessária isenção, imparcialidade, neutralidade e objectividade para intervir no caso concreto enquanto titular de especiais poderes públicos, sendo antes uma parte em litígio. Não podendo fazer uso de poderes de autoridade pública para sancionar condutas que a prejudiquem directamente, agindo em defesa própria e não de terceiros. Note-se que entre os direitos do condutor de táxi está expressamente o direito de solicitar a presença de agentes do Corpo de Polícia de Segurança Pública, em caso de algum litígio com os passageiros, nomeadamente tendo em vista a recusa da prestação de serviços de táxi (artigo 21.º, n.º 3 da Proposta de Lei).

145. O proponente considerou esta questão e entendeu que se deveria alterar o n.º 2 do artigo 26.º da Proposta de Lei no sentido de se prever que o pessoal de fiscalização está dotado de autoridade pública, *quando for vítima das infracções administrativas previstas na Proposta de Lei*, mas que não poderia aplicar as respectivas sanções, nem instaurar o procedimento sancionatório, tendo que solicitar a **outros** agentes policiais do Corpo de Polícia de Segurança Pública, ou pessoal de fiscalização da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, que se **ocupem da ocorrência**,

²² Ponto IV (Reforço das medidas de investigação e de obtenção de provas), n.º 1 (Atribuição de poderes de autoridade pública ao pessoal de fiscalização) da Nota Justificativa da Proposta de Lei.



nos termos legais. Assegurando o respeito pelo princípio da imparcialidade e a isenção e objectividade que terá que assistir aquando da fiscalização e aplicação da Proposta de Lei.

Interdição da Actividade

146. A Proposta de Lei em vários normativos se refere às consequências da aplicação de uma pena acessória de “interdição do exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi” (para os titulares da licença de táxi: artigo 7.º, n.ºs 1 a 3, artigo 8.º, n.º 1, alínea 5), artigo 14.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 4, artigo 15.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei; para os titulares do cartão de identificação de condutor de táxi: artigo 19.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 3 da Proposta de Lei)²³, sem que esta pena acessória esteja prevista na Proposta de Lei. Existem também referências à inibição de condução (cf. artigos 17.º, n.º 1, alínea 3), 19.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 3 da Proposta de Lei).

147. A Comissão questionou qual o regime legal que estaria aqui a ser visado, e procurou confirmar se a Proposta de Lei se pretendia referir apenas à aplicação judicial, por decisão de um tribunal, com trânsito em julgado, de uma pena acessória de inibição

²³ No artigo 16.º (Suspensão da validade e cancelamento das carteiras profissionais) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M, está previsto:

“(Suspensão da validade e cancelamento das carteiras profissionais)

1. A validade das carteiras profissionais de condutores de táxis é suspensa sempre que os seus titulares sejam condenados em inibição da faculdade de conduzir ou em interdição de actividade, pelo tempo correspondente ao da inibição ou interdição. (...)”.



[Handwritten signatures and initials]

de condução ou de interdição do exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi. E não se pretendia criar um novo regime de interdição do exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi por via desta Proposta de Lei.

[Handwritten signatures and initials]

148. O que teria que acontecer por lei em sentido formal, aprovada pela Assembleia Legislativa, e não poderia ser matéria a ser regulada posteriormente por via de regulamentação complementar, dado que no artigo 7.º, n.º 1, alínea 6) da *Lei de Enquadramento das Fontes Normativas Internas* (Lei n.º 13/2009) apenas se permite que se fixem infracções administrativas e respectivas multas que não excedam 500 mil patacas, e nunca sanções acessórias, por via de regulamentos administrativos independentes e não por regulamentos administrativos complementares²⁴.

149. O proponente confirmou que se trata somente das situações em que um tribunal tome uma decisão de inibição de condução, conforme surge configurado nos artigos 92.º a 95.º do Código Penal. No que diz respeito à inibição de condução, está aqui em

²⁴ “Quanto à questão das infracções administrativas recorde-se o que foi expandido no ponto precedente e assinale-se que, salvo a situação especial e limitada prevista no presente artigo, a matéria é agora expressamente objecto de reserva de lei da Assembleia Legislativa (...) entende-se que o regulamento administrativo independente pode estabelecer infracções administrativas e respectivas sanções de natureza pecuniária (isto é, multas), desde que não excedam determinado montante. Note-se que, de fora desta permissão de normação por regulamento ficam, nomeadamente, as multas superiores àquele montante e, bem assim, outras sanções que não pecuniárias, por exemplo sanções de inibição de profissão ou de encerramento de estabelecimento.”, Parecer n.º 3/III/2009 da 1.ª Comissão Permanente, Proposta de Lei intitulada «Regime jurídico de enquadramento das fontes normativas internas», in *Colectânea de Legislação sobre o Regime Jurídico de Enquadramento das Fontes Normativas Internas*, Assembleia Legislativa, páginas 299 e 300. Para mais desenvolvimentos, veja-se Paulo Cardinal/Zheng Wei, “A Questão das Infracções Administrativas no âmbito do Sistema das Fontes Normativas internas estatuído pela Lei Básica e desenvolvido pela Lei n.º 13/2009”, in *Revista Administração*, n.º 98, vol. XXV, 2012, págs. 1083-1110 (pág. 1099).



W

Handwritten initials and signature

causa as situações previstas na *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007), em especial nos artigos 90.º, 94.º, 96.º, 98.º, 99.º, 100.º, 101.º, 102.º, 103.º e 104.º da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007).

Handwritten initials

Entrega da Carta de Condução

150. De notar também que a Proposta de Lei se refere ainda à pena acessória de “inibição de condução” (cf. artigos 17.º, n.º 1, alínea 3), 19.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 3 e artigo 35.º da Proposta de Lei), que deverá ser aplicada nos termos gerais da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007). Aqui nota-se que a aplicação desta pena acessória implica uma obrigação de entrega do *cartão de identificação de condutor de táxi* junto da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (artigo 19.º, n.º 2 da Proposta de Lei), enquanto que nos termos da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007) se deverá também entregar a *carta de condução* no Corpo de Polícia de Segurança Pública (cf. artigo 121.º, n.º 7 da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007)).

Handwritten signature and initials

151. A Comissão sugeriu que se poderia permitir a entrega dos dois documentos no mesmo serviço público, para facilitar o cumprimento destas obrigações legais.

152. O proponente considerou esta questão, mas acabou por entender que não seria necessário prever a possibilidade de entrega simultânea destes dois documentos no mesmo serviço público.

Handwritten initials



Responsabilidade Subsidiária

153. A Proposta de Lei em apreciação prevê um regime de responsabilidade subsidiária (cf. artigo 29.º da Proposta de Lei) do *titular de licença* pelo pagamento das multas aplicadas ao *condutor do respectivo táxi* pelas infracções administrativas previstas na Proposta de Lei, salvo se ocorrer uma utilização abusiva do veículo.
154. É habitual fixar uma *responsabilidade solidária* das pessoas colectivas pelas infracções que sejam cometidas pelos seus representantes, por exemplo. Mas não é comum caracterizar esse regime de responsabilidade como sendo *subsidiária*²⁵. Havendo aqui também que ter em conta que há um universo de titulares de licenças (actuais) que não sejam pessoas colectivas, mas pessoas singulares²⁶.

²⁵ Localizaram-se dois exemplos de normas que fixam um regime de responsabilidade subsidiária no campo do direito fiscal: Artigo 6.º do Imposto de Consumo, aprovado pela Lei n.º 4/99/M, de 13 de Dezembro, e o artigo 7.º do Imposto do selo especial sobre a transmissão de bens imóveis, aprovado pela Lei n.º 6/2011. Veja-se também o artigo 16.º do Imposto de Circulação, aprovado pela Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto.

Existe também ainda um regime de responsabilidade contravencional que se assume como de natureza subsidiária na *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007) que oferece alguma similitude ao contido no artigo 29.º da Proposta de Lei, sendo previsto no artigo 85.º, n.º 5 da Lei n.º 3/2007 que: “O proprietário do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das multas que forem devidas pelo autor da infracção administrativa, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.” (sublinhados nossos). Veja-se também o artigo 136.º da Lei n.º 3/2007 tendo em vista a identificação dos infractores.

²⁶ Parece que aqui se está perante uma situação próxima da **responsabilidade do comitente**, para efeitos de responsabilidade civil pelo risco, nos termos do artigo 493.º do Código Civil. O conceito de **responsabilidade solidária** encontra-se regulado, em geral, no artigo 500.º, n.º 1 do Código Civil.

Sobre este ponto, os n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais* que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016 prevê:



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

155. A Comissão questionou, por isso, se não se deveria prever que a responsabilidade deveria ser antes considerada como sendo solidária, aplicando-se o regime da **responsabilidade solidária**, como é comum nas leis da Assembleia Legislativa, fazendo uso de um regime jurídico consolidado, e não como sendo *subsidiária*.

156. O proponente ponderou esta questão, mas acabou por optar por manter a solução originalmente formulada e caracterizar a responsabilidade como sendo *subsidiária*.

157. A Comissão procurou saber como é que este regime de responsabilidade subsidiária seria aplicado na prática. O proponente informou que tal implica que, em primeiro lugar, responde o *condutor* pelas infracções que prática, e depois, em segundo lugar, subsidiariamente, quando necessário, a execução pelo pagamento destas multas reverta contra o *titular da licença*, nos termos do processo de execução fiscal.

158. A Comissão procurou ser informada de como é que este processo de execução fiscal funciona exactamente, tendo em conta a prática forense nos tribunais, e como se irá aplicar para efeitos do regime de responsabilidade subsidiária previsto na Proposta de Lei. Tendo também questionado se, quando ao procedimento sancionatório que seja instaurado contra o condutor, se o titular da licença também seria ao mesmo tempo notificado para o efeito, tendo oportunidade de se defender e exercer os seus

“Responsabilidade da Concessionária

1. A Concessionária é responsável por erros ou omissões imputáveis à própria, aos seus trabalhadores, ou às entidades por ela subcontratadas, por negligência ou inaptidão profissional.
2. A Concessionária responde pelos danos e perdas que causar a terceiros e instalações por actos praticados por si, pelos seus trabalhadores ou pela entidades subcontratadas.”



direitos de defesa.

159. Caso o responsável subsidiário (o *titular da licença*) fosse também notificado da acusação (e não apenas o *suspeito infractor* – cf. artigo 32.º, n.º 4 da Proposta de Lei), tal poderia permitir que o responsável subsidiário tivesse oportunidade de exercer o seu direito de audiência e de defesa, **no contexto e dentro do âmbito do procedimento administrativo infraccional**, evitando que fosse confrontado com a verificação da infracção apenas tardiamente, depois dos prazos de recurso contencioso estarem ultrapassados, quando esteja em curso um processo executivo para se obter a cobrança (pagamento) da multa já aplicada e em dívida.

160. O proponente considerou esta questão, mas entendeu que não seria necessário notificar o responsável subsidiário no procedimento administrativo sancionatório, apenas se notificando o responsável subsidiário no processo de execução fiscal.

161. A Comissão questionou também sobre o que acontece quando exista uma “cadeia de locação” (isto é, o aluguer ou a locação de um táxi, que depois é sublocado por várias vezes). Neste caso, existiria ou não ainda uma responsabilidade subsidiária do titular da licença, quando tais sublocações não foram reconhecidas pelo locador (ou seja, o titular da licença), uma vez que de acordo com o artigo 1009.º, n.º 1 do Código Civil, “a sublocação só produz efeitos em relação ao locador ou a terceiros a partir do seu reconhecimento pelo locador ou da comunicação a que se refere a alínea g) do artigo 983.º”.

162. Por exemplo, se ocorrer uma infracção por um condutor do respectivo táxi contratado por quem tenha sublocado (isto é, o primitivo locatário), o titular da



licença – que não tenha feito o reconhecimento previsto no artigo 1009.º, n.º 1 do Código Civil - será ainda responsável pelo pagamento das multas, mesmo que quem tenha a direcção efectiva do táxi seja o sublocatário? Ou isto deve antes ser considerado um caso de utilização abusiva do veículo (excepção), sendo afastada a responsabilidade subsidiária do titular da licença?

163. O proponente ponderou a questão e informou que entende que a responsabilidade subsidiária se aplica à locação e sublocação sem excepções, mesmo se houver uma “cadeia de locação”, não se aplicando aqui o regime previsto no artigo 1009.º, n.º 1 do Código Civil, por exemplo, para limitar esta responsabilidade subsidiária. Para clarificar este ponto foi aditado um novo n.º 6 ao artigo 34.º da Proposta de Lei.

Apreensão de Veículos

164. A Proposta de Lei prevê que tanto a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, como também o Corpo de Polícia de Segurança Pública (cf. artigo 31.º, n.º 1 da Proposta de Lei) possa proceder à apreensão de veículos.

165. A Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego ou o Corpo de Polícia de Segurança Pública procedem à apreensão quando haja fortes indícios do veículo ou o seu equipamento não estar a funcionar devidamente, nomeadamente quando o taxímetro, o sistema de navegação global por satélite ou o aparelho de gravação de som ou de imagem não apresente um funcionamento regular. Tal irá, regra geral, ser detectado aquando da inspecção anual ou outra inspecção extraordinária que seja efectuada junto da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, e pelo Corpo



de Polícia de Segurança Pública quando efectuar acções de fiscalização na via pública.

166. O Corpo de Polícia de Segurança Pública procede à apreensão também ainda quando haja fortes indícios da prática de uma infracção administrativa que consista na *prestação de serviço de transporte remunerado de passageiros* com um veículo sem o alvará válido (cf. artigo 31.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

167. A Comissão alertou para que não existia nenhum prazo legal para a apreensão dos veículos, havendo dúvidas sobre se seria aqui aplicável o prazo de 6 meses geral, previsto nos termos do Código do Procedimento Administrativo, que determina que as medidas provisórias caducam quando decorrer o prazo fixado na lei para a decisão final ou, se, não estando estabelecido tal prazo, a decisão final não for proferida dentro dos 6 meses seguintes ao início do procedimento (cf. artigo 84.º do CPA)²⁷.

168. O proponente considerou esta questão com a devida atenção, tendo concordado com a necessidade de se prever um prazo máximo para a apreensão dos veículos de 90 dias, tendo-se aditado os novos números 5, 6, 7 e 8 a este artigo para o efeito.

Protecção de Dados

169. A Proposta de Lei em apreciação opta por obrigar à instalação de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação som e de imagem no

²⁷ Uma solução similar foi adoptada para efeitos das *medidas provisórias* previstas no artigo 9.º da Lei n.º 3/2010, *Proibição de prestação ilegal de alojamento*, sendo que se prevê que a validade destas medidas previstas tenha a duração máxima de 6 meses, podendo esta ser prorrogada desde que tal seja devidamente justificado.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

habitáculo do veículo, o que implica que se passe a proceder à gravação de som e de imagem dentro do táxi, ficando também registadas as conversas privadas e a interacção dos utilizadores do táxi.

170. Esta preocupação é reconhecida na Nota Justificativa²⁸, e assume relevo ao longo de vários normativos da Proposta de Lei (cf. artigos 28.º, 32.º e 33.º da Proposta de Lei).

171. Houve, por isso, que assegurar a necessária articulação com o regime da *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005), tendo em vista a salvaguarda da privacidade do público em geral (a mesma questão deve ser acautelada em relação ao registo do trajecto que seja registado pelo novo sistema de navegação global por satélite a ser instalado nos táxis) (cf. artigo 32.º, n.ºs 5 e 8 da Proposta de Lei).

172. Na versão final da Proposta de Lei passou a ser prevista também a captação de imagem, no habitáculo do veículo, o que implica que se passe a proceder ao registo de imagem dentro do táxi, ficando registados os condutores e os utilizadores do táxi, o que apenas reforça a necessidade de se assegurar a protecção dos dados pessoais.

²⁸ Ponto IV (Reforço das medidas de investigação e de obtenção de provas), n.º 2 (Instalação de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação sonora no habitáculo do veículo) da Nota Justificativa da Proposta de Lei.



[Handwritten signatures and initials in the top right corner]

IV – Apreciação na especialidade

Para além da apreciação na generalidade, a Comissão procedeu ainda ao exame na especialidade da Proposta de Lei, nos termos do artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa, visando apreciar a adequação das soluções aos princípios da Proposta de Lei aprovada na generalidade e a perfeição técnico-jurídica das disposições legais.

Artigo 1.º - Objecto

173. Esta disposição não sofreu alterações.

174. O regime jurídico previsto na Proposta de Lei visa assegurar a qualidade do serviço de transportes de táxi, melhorando o serviço prestado ao público, tendo em conta os direitos e interesses legítimos dos passageiros e dos operadores do sector.

Artigo 2.º - Definições

175. Esta disposição sofreu alterações de redacção. Foram aditadas novas alíneas 3), 4), 5), 6) e 7) à versão inicial da Proposta de Lei.

176. A versão inicial da Proposta de Lei em apreciação fazia uso de um artigo de

[Handwritten signature] 60



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

definições (artigo 2.º), mas não incluía neste artigo a **definição** de vários dos **conceitos básicos** que eram utilizados ao longo do seu articulado, como por exemplo a noção legal de *licença* e de *alvará*, a diferenciação entre a *licença geral* e a *licença especial*²⁹, ou no que consiste exactamente o *cartão de identificação de condutor de táxi*.

177. Em particular, da leitura da Proposta de Lei resulta que se faz uso do conceito de *licença* para a autorização administrativa atribuída para a exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi a um determinado interessado (artigo 3.º, n.º 1), de *alvará* para a autorização administrativa (certificação técnica) atribuída a cada táxi afecto à licença (artigo 11.º, n.º 1 – tendo o veículo motorizado que preencher os requisitos previstos no artigo 12.º, o que será aferido na inspecção inicial (artigo 12.º, n.º 1, alínea 4)³⁰) e de *cartão de identificação de condutor de táxi* para a autorização administrativa (habilitação profissional do condutor do táxi³¹) atribuída a quem esteja

²⁹ Os actuais “radiotáxis” (ou “táxis especiais”) só podem prestar “serviço de táxis especiais, imediato ou por marcação, por telefone e através da Central, prestando ao mesmo tempo o serviço, imediato ou por marcação” (artigo 19.º do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais* que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016).

³⁰ Veja-se o artigo 5.º (Inspeção dos veículos) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.

³¹ Em sentido próximo, a Portaria n.º 366/99/M, de 18 de Outubro, que aprovou o *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis*, referia-se aos “titulares do cartão de identificação de condutor de táxi” (artigo 3.º da Portaria n.º 366/99/M - regime transitório) e aos “titulares de carteira profissional” (artigo 11.º do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis*). Tal implica que os *titulares de carteira profissional de condutor de táxi* tenham que obter a substituição da mesma pelo novo *cartão de identificação de condutor de táxi* (cf. artigo 34.º, n.º 8 da Proposta de Lei).



Handwritten marks and signatures at the top right of the page.

autorizado a efectuar o transporte de passageiros em táxi (artigo 16.º)³².

178. A versão inicial da Proposta de Lei em apreciação também não introduzia uma **definição** (artigo 2.º) de outros **conceitos técnicos** que são frequentemente utilizados ao longo da Proposta de Lei, tais como: *chapas identificativas de táxi, taxímetro*³³, *livro de bordo, sistema de navegação global por satélite*³⁴, *aparelho de gravação de som e imagem, inspecção* ou mesmo de *passageiros ou operadores* (referidos no artigo 1.º) entre outros.

Handwritten marks and signatures on the right side of the page.

179. Estes aspectos foram suscitados junto do proponente, que procedeu a uma **revisão** dos conceitos inicialmente definidos na Proposta de Lei (artigo 2.º), nomeadamente tendo aditado um novo conceito de *licença* (nova alínea 3) do artigo 2.º, *licença geral* (nova alínea 4) do artigo 2.º e *licença especial* (nova alínea 5) do artigo 2.º, *alvará* (nova alínea 6) do artigo 2.º e *cartão de identificação de condutor de táxi* (nova alínea 7) do artigo 2.º.

Handwritten marks and signatures on the right side of the page.

180. Outros conceitos, como por exemplo o conceito de *taxímetro*, **não foram definidos**

³² Note-se que o conceito de *licença* ou *alvará* aqui utilizados não correspondem necessariamente aos que são utilizados pela legislação do sector, nomeadamente **não** correspondendo ao conceito mais antigo de *alvará*.

Por exemplo, para o regime contido no *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M a *licença* de táxis é titulada por um *alvará* (cf. artigo 1.º, n. 1 do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis*).

³³ Veja-se o artigo 4.º (Taxímetros) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.

³⁴ Existe já uma noção das **funcionalidades básicas** do *Sistema de Navegação Global por Satélite* nos artigos 2.º e 3.º do Anexo II do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais* que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016.

Handwritten marks and the page number 62 at the bottom right.



[Handwritten signature]

na Proposta de Lei, nomeadamente por se entender que seriam introduzidos por via da *regulamentação complementar*³⁵.

[Handwritten signature]

Artigo 3.º - Actividade de transporte de passageiros em táxi

181. O número 2 desta disposição sofreu alterações de redacção. Foram aditados novos números 3 e 4 à versão inicial da Proposta de Lei.

[Handwritten signature]

182. A alteração do número 2 visa clarificar que a proibição de transmissão temporária abrange todos os casos de locação, aluguer ou similar cedência da licença ou alvarás.

183. O aditamento do número 3 visa limitar o número de alvarás (*veículos*) que cada titular de licença de táxi pode operar, não podendo ultrapassar, no seu conjunto, 300 alvarás.

[Handwritten signature]

184. O aditamento do número 4 visa clarificar que o limite previsto no novo número 3 não se aplica aos alvarás cuja validade seja inferior a 1 ano emitidos durante o período de concurso público.

Artigo 4.º - Tipos de licença e sua atribuição

185. Os números 2 e 3 deste artigo na sua versão inicial foram eliminados.

³⁵ Cf. artigo 10.º, n.º 1, alínea 5) e artigo 22.º, n.º 1, alínea 3) (sobre o modelo do *livro de bordo*), artigo 12.º, n.º 1, alínea 3) (sobre o modelo e marca do *taxímetro*, o *sistema de navegação global por satélite* e o *aparelho de gravação de som e imagem*), artigo 22.º, n.º 1, alínea 7) (sobre o modelo do *recibo*), artigo 24.º, n.º 2 (sobre os *sinais* das zonas de tomada e largada de passageiros), artigo 39.º, n.º 2 (sobre o modelo da *licença*, do *alvará* e do *cartão de identificação de condutor de táxi*) da Proposta de Lei.

[Handwritten signature]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

186. A versão inicial da Proposta de Lei previa que a *licença geral* permitisse que também os *táxis gerais* (e não apenas os *táxis especiais*, que operam ao abrigo de uma *licença especial*) pudessem fazer uso de um *sistema de aceitação de chamada directa ou de marcação por via telefónica ou por quaisquer outros meios de comunicação electrónicos* (artigo 4.º, n.º 2 da versão inicial da Proposta de Lei).

187. Tal levantava dúvidas, dado que actualmente os táxis que operam ao abrigo de uma *licença especial* funcionam por via de marcação prévia por via telefónica, ou por via de uma *central telefónica*³⁶, não podendo recolher passageiros nas vias públicas ou em praças de táxis, ao contrário dos táxis que operam ao abrigo de uma *licença geral*, que não funcionam normalmente por via de uma central de marcações³⁷.

188. Ao permitir que também os táxis que operam por via de uma *licença geral* possam fazer uso de *sistemas de marcação por via telefónica*, a Proposta de Lei suscitava dúvidas sobre qual seria a diferenciação entre os táxis em regime de *licença geral* e de *licença especial*, podendo mesmo questionar-se se fazia ainda sentido manter esta

³⁶ Veja-se o artigo 16.º (Central de táxis especiais) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, que visa assegurar padrões técnicos e de qualidade no funcionamento da central telefónica.

³⁷ A concessão de *licenças especiais* para a exploração da indústria de transportes de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer resultou de se exigir que estes táxis (ao contrário dos táxis com *licença geral*) fossem dotados de um sistema de comunicação por rádio-telefone, que tinha que ser instalado em cada um dos veículos e que estava ligado a uma central telefónica, conforme resulta do Decreto-Lei n.º 62/87/M, de 21 de Setembro.

No artigo 2.º, alínea c) da Portaria n.º 214/98/M, de 28 de Setembro, ainda se prevê “Uma taxa de chamada imediata de 5,00 patacas, quando o respectivo serviço for prestado por táxi com *licença especial*” (sublinhados nossos).



divisão, e se não seria preferível passar a ter um **único tipo de licença para todos os táxis**, acabando-se com um regime de táxi em *licença especial* e outro regime de táxi em *licença geral*, e **unificando-se** o regime da *licença* de táxi.

189. O proponente considerou esta questão, mas entendeu que pode haver razões que justificam a atribuição de *licenças especiais*, para que certo número de táxis esteja sujeito a um regime próprio e diferente do regime geral, tendo optado por manter o modelo actual de **dois tipos de licença** (*licença geral* e *licença especial*).

190. Foi também eliminado a referência a que os táxis em regime de *licença geral* poderiam também “fazer uso de um sistema de aceitação de chamada directa ou de marcação por via telefónica ou por quaisquer outros meios de comunicação electrónicos”, por se entender que esta referência não seria necessária.

191. De notar que a Proposta de Lei não afasta que possa existir outra legislação que autorize outras modalidades de transporte de passageiros, não se pretendo alterar o regime jurídico aplicável nomeadamente ao *aluguer de veículos automóveis sem condutor*, previsto no Decreto-Lei n.º 52/84/M, de 16 de Junho (cf. artigo 11.º, n.º 4 da Proposta de Lei).

Artigo 5.º - Requisitos para o exercício da actividade

192. Esta disposição sofreu alterações de redacção. A epígrafe deste artigo foi alterada. Foi aditado um novo n.º 2.

193. A epígrafe foi alterada para clarificar que os requisitos se reportam não apenas à



“candidatura”, mas são requisitos exigidos às sociedades comerciais titulares de licenças, durante o prazo de validade da respectiva licença.

194. O capital social das sociedades comerciais (artigo 5.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei) de 5 milhões de patacas deve ser mantido *ao longo do período de validade das licenças*, para se garantir a solvência e a manutenção da capacidade financeira do titular das licenças³⁸ (cf. artigo 5.º, n.º 2 e artigo 8.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei).

195. A Proposta de Lei em apreciação não prevê nenhuma limitação aos **tipos de sociedades comerciais** que podem ser utilizados (por exemplo, apenas *sociedades anónimas*, como acontece actualmente para as *licenças especiais*³⁹), não se afastando por exemplo que se possa fazer uso de uma *sociedade comercial unipessoal* (apenas com um único sócio⁴⁰). O proponente confirmou ser esta a opção tomada.

196. Foi questionado se seria possível à sociedade comercial titular de uma licença **alterar a sua forma societária**, por via de *transformação, fusão* ou *cisão* da sociedade,

³⁸ O artigo 7.º, n.º 2, alínea 4) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, obriga a que a concessionária disponha, a todo o momento, de um capital social cujo valor não pode ser inferior a dez milhões de patacas e nunca inferior a 20% do valor total dos activos da sociedade, e a alínea 5) deste mesmo normativo que a concessionária tome as medidas necessárias no sentido de assegurar, durante o prazo da concessão, o seu passivo não seja superior a 80% do valor total dos activos, garantindo assim a sua solvência.

³⁹ O artigo 7.º, n.º 2, alínea 1) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, obriga a que se mantenha a forma da sociedade como sociedade anónima durante o período de duração da concessão.

⁴⁰ Sobre a *sociedade por quotas unipessoal* veja-se os artigos 390.º a 392.º do Código Comercial.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

e se tal não deveria carecer de uma autorização prévia do Chefe do Executivo, o que poderia também ser exigido para a *dissolução* da sociedade comercial em causa.

197. O proponente considerou esta questão, tendo sido aditado que a licença seja cancelada quando se verifique a *transformação, fusão* ou *cisão* da sociedade titular da licença (alínea 8) do n.º 1 do artigo 8.º da Proposta de Lei) e também em caso de extinção da sociedade titular da licença (alínea 9) do n.º 1 do artigo 8.º da Proposta de Lei), o que pretende abranger nomeadamente os casos de *dissolução*.

198. A Proposta de Lei em apreciação exige que os candidatos ao concurso público para atribuição de licenças sejam sociedades comerciais com sede e estabelecimento comercial na RAEM (artigo 5.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei), devendo dispor também de órgãos adequados de administração e de gestão, e outras instalações necessárias, na RAEM, o que deve ser mantido ao longo do período de validade da licença⁴¹ (cf. artigo 5.º, n.º 2 e artigo 8.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei).

199. A Proposta de Lei em apreciação prevê que o **objecto social** tenha que ser exclusivamente a actividade de transporte de passageiros em táxi (artigo 5.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei), não podendo desenvolver outras actividades comerciais.

200. A Proposta de Lei em apreciação exige também a **inexistência de dívidas por**

⁴¹ Conforme resulta do artigo 7.º, n.º 2, alínea 3) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, obriga a que se disponha na RAEM órgãos adequados de administração e de gestão, bem como outras instalações necessárias durante o período de duração da concessão.



contribuições, impostos ou multas aplicadas “por violação da presente lei” (artigo 5.º, n.º 1, alínea 5) da Proposta de Lei), não abrangendo outras multas que possam estar em dívida, ao abrigo de outra legislação, que não assumem relevo para efeitos da candidatura à atribuição destas *licenças de táxi*.

201. Para se clarificar que os requisitos previstos no artigo 5.º da Proposta de Lei se aplicam ao longo do prazo de validade da licença foi aditado um novo n.º 2 a este artigo.

Artigo 6.º - Validade e caducidade da licença

— 202. Esta disposição sofreu alterações.

203. A Proposta de Lei em apreciação prevê que as *licenças gerais* e as *licenças especiais* sejam válidas pelo período que conste das mesmas, após o qual caducam (artigo 6.º, n.º 1 da Proposta de Lei). Tal implica que as *licenças de táxis* não são emitidas sem um **prazo limite** de validade (não se admitindo *licenças vitalícias*, por exemplo).

204. No entanto, a Proposta de Lei não prevê expressamente se é possível ou não renovar as licenças, após o termo do seu prazo de validade, por um novo período de validade.

205. Sobre esta questão, o proponente confirmou que a resposta será negativa, atendendo ao regime de caducidade da licença previsto no artigo 6.º da Proposta de Lei, não se admitindo a *renovação* das licenças de táxi que sejam emitidas.



[Handwritten signatures]

206. A Proposta de Lei não prevê também um **prazo máximo de validade das licenças** (por exemplo, de 8 anos⁴²), o que deveria estar previsto na própria Proposta de Lei, para se delimitar o horizonte temporal que não deve ser ultrapassado aquando da atribuição, no futuro, de licenças de táxis aquando da aplicação da Proposta de Lei.

[Handwritten signatures]

207. O proponente sobre esta questão entendeu que não seria necessário prever o prazo máximo de validade das licenças na Proposta de Lei, fixando *um prazo de validade uniforme*, sendo que tal seria antes **previsto**, em cada caso, na **respectiva licença**.

[Handwritten signatures]

208. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 7.º - Suspensão da licença

209. Esta disposição sofreu alterações.

210. As *licenças de táxis* são suspensas apenas **num único caso**: quando seja aplicada uma *pena acessória de interdição do exercício da actividade de transportes de passageiros*, por um tribunal, cujo período de interdição seja inferior ao período de validade da própria licença (artigo 7.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

⁴² Estando expressamente previsto que “O alvará tem um prazo máximo de validade de oito anos, improrrogável, a contar da data de emissão, não podendo o seu titular transmiti-lo a terceiros.” (sublinhados nossos) no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 28/2018, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 27/2016, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 79/2015, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 71/2014 e n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 35/2012. Nos termos do n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 304/2015 “A concessão de licença especial referida no número anterior tem um prazo de oito anos, a contar da data de início da exploração estabelecida no contrato de concessão.”



211. Foi questionado se não seria preferível prever outras situações onde se proceda à suspensão administrativa e cautelar das licenças, nomeadamente quando haja *indícios fortes* da verificação das situações que determinam o cancelamento da licença, por incumprimento dos requisitos legais ou violação grave do regime de exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi, mas o proponente entendeu que tal **não seria necessário**, mantendo a opção legal formulada originalmente.

212. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 8.º - Cancelamento da licença

213. Esta disposição sofreu alterações. Foram aditadas as novas alíneas 8) e 9)⁴³ ao n.º 1 deste artigo e foi aditado um novo número 2 e 3 a esta disposição.

214. As *licenças de táxis* são canceladas caso o *titular da licença* deixe de preencher algum dos requisitos obrigatórios previstos no n.º 1 do artigo 5.º da Proposta de Lei (artigo 8.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei), se ultrapasse o limite máximo de 35% de transmissão do capital social da sociedade comercial titular da licença (artigo 8.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei), se transforme a estrutura societária da sociedade comercial titular da licença (artigo 8.º, n.º 1, alínea 8) da Proposta de Lei), ou a sociedade comercial titular da licença se extinga (artigo 8.º, n.º 1, alínea 9) da

⁴³ A versão inicial da alínea 2) do n.º 1 deste artigo passou a constar da nova alínea 9) ao n.º 1 deste artigo, tendo-se introduzido nova normação na alínea 2) do n.º 1 deste artigo.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Proposta de Lei), a pedido do próprio titular da licença (artigo 8.º, n.º 1, alínea 10) da Proposta de Lei) ou caso se verifique uma das situações graves, decorrentes da violação do regime jurídico, que determinam o cancelamento obrigatório das licenças de táxi (artigo 8.º, n.º 1, alíneas 3) a 7) da Proposta de Lei).

215. A Comissão entendeu que seria de excepcionar certos casos onde a transmissão do capital social da sociedade comercial titular da licença não é voluntária, ou acontece em circunstâncias que a podem justificar especialmente, tendo sido aditado um novo número ao artigo (novo número 2). Assim, a Proposta de Lei opta por não fixar nenhum limite à transmissão do capital social, não se aplicando a regra contida na alínea 2) do n.º 1 do artigo 8.º, quando a transmissão resulte de sucessão hereditária, da partilha de bens em caso de divórcio, decorra do processo judicial de falência da sociedade comercial ou se tratar de casos de dação em cumprimento de dívidas aos bancos.

216. A Comissão manifestou preocupação que o cancelamento da licença prevista para a exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi, quando a licença estiver suspensa (artigo 8.º, n.º 1, alínea 6) da Proposta de Lei), possa ocorrer sem o conhecimento do titular da licença, tendo o proponente concordado com esta questão e sido clarificado que apenas relevam as *situações imputáveis* ao titular da licença.

217. A Comissão entendeu também que se deveria clarificar que apenas as violações das condições de exploração, e a falta de regularização num prazo razoável, quando tal seja possível, que pela sua *suficiente gravidade* o justifiquem deveriam motivar o



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

W

3
[Handwritten signature]

cancelamento da licença (artigo 8.º, n.º 1, alínea 7) da Proposta de Lei), mas este ponto acabou por não merecer a concordância do proponente.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

218.A Comissão suscitou ainda a questão de ter que se acautelar a situação do cancelamento repentino da licença a pedido do próprio titular (artigo 8.º, n.º 1, alínea 10) da Proposta de Lei) ser potencialmente susceptível de perturbar a prestação do transporte de passageiros em táxi, caso um operador cesse a sua operação subitamente e deixe de prestar serviços ao público sem aviso prévio, tendo o proponente aditado um novo n.º 3 ao artigo 8.º da Proposta de Lei que passa a exigir que o titular da licença deva apresentar o pedido de cancelamento da licença **180 dias antes da data de cancelamento visada**, permitindo que haja tempo suficiente para se promover um novo concurso público, para se substituir o operador em causa.

219. De notar que não é possível antecipar *todas as situações* que podem levar a um *cancelamento imprevisto da licença*, nomeadamente em caso de falência do titular da licença, mas na medida do possível procura-se salvaguardar que eventuais problemas do operador não ponham em causa a prestação do serviço de táxis ao público.

220. Foi questionado o que aconteceria se um operador for *titular* de mais do que uma *licença*, e se o cancelamento de *uma licença* implicaria também, por arrastamento, o cancelamento *das outras licenças* do mesmo titular.

221. O proponente respondeu que **não** se pretendia que tal acontecesse automaticamente, ou como regra habitual, ainda que em certas circunstâncias a

72
[Handwritten signature]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

causa de cancelamento tenha, pela sua própria natureza, impacto em todas as licenças que um determinado operador seja titular, como acontece caso o *titular da licença* deixe de preencher algum dos requisitos obrigatórios previstos no n.º 1 do artigo 5.º da Proposta de Lei (artigo 8.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei).

222. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 9.º - Direitos da titular da licença

223. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

224. A Proposta de Lei em apreciação estabelece certos **direitos** e **deveres** tanto para o *titular da licença* (artigos 9.º e 10.º da Proposta de Lei) e para o *condutor de táxi* (que será o titular do cartão de identificação de condutor de táxi) (artigo 21.º, 22.º e 23.º da Proposta de Lei). Não existe um regime similar, fixando direitos e deveres, para o *titular do alvará*, dado que este será sempre também o *titular da licença* de táxi.

225. Os **direitos** do *titular da licença* (artigo 9.º da Proposta de Lei) correspondem apenas ao *exercício da actividade licenciada* (alínea 1) do artigo 9.º da Proposta de Lei), de acordo com as condições de exploração aplicáveis, e da *obtenção de alvarás de táxis*, nos termos legais aplicáveis (alínea 2) do artigo 9.º da Proposta de Lei).

Artigo 10.º - Deveres da titular da licença

226. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção. Foi aditada uma nova



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

alínea 6) ao número 1 deste artigo.

227. O titular da licença está sujeito a um conjunto amplo de **deveres de conduta e cuidado** (cf. artigo 10.º, n.º 1 da Proposta de Lei), para o exercício da actividade licenciada, que incluem nomeadamente um dever de assegurar o bom funcionamento dos táxis e do seu equipamento (alínea 3), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei) e também de assegurar que apenas condutores de táxi habilitados com um *cartão de condutor de táxi* utilizem o táxi. (alínea 9), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei).

Handwritten signatures and initials on the right side of the text.

228. Acresce também que deve evitar que o táxi seja utilizado para fins não relacionados com a actividade licenciada (alínea 8), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei), o que implica que deva fiscalizar a actuação dos condutores de táxi, e deva assegurar um padrão de serviços, formação ao pessoal e serviço ao cliente, que estará fixado nas condições de exploração da *licença* (alínea 12), n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei).

229. A Proposta de Lei em apreciação não concretiza os requisitos para o *padrão de serviços, do serviço ao cliente e de formação profissional obrigatória* (formação anual e formação inicial⁴⁴) a que os condutores de táxi devem estar sujeitos (cf. artigo 10.º, n.º 1, alínea 12) da Proposta de Lei), nomeadamente para garantir a qualidade do

⁴⁴ O artigo 7.º, n.º 2, alínea 1) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, obriga a que se deva prestar aos condutores de táxis especiais formação antes do seu início de funções e formação anual. E que cada acção de formação deve ter um mínimo de duas horas e ter como conteúdo de aprendizagem línguas estrangeiras, legislação relacionada, qualidade de serviços, entre outros.

74
Handwritten signature/initials at the bottom right.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

serviço⁴⁵.

230. Estes aspectos, e outros relevantes, vão estar previstos nas condições de exploração previstas na própria licença, na opção formulada pela Proposta de Lei.

231. A Proposta de Lei na versão inicial continuava a referir-se aos “livros de bordo”, que aparentemente teriam que ser em papel (artigo 10.º, n.º 1, alínea 5) da Proposta de Lei), que devem ser preenchidos manualmente pelos condutores do táxi no início e termo do período de trabalho (cf. artigo 22.º, n.º 1, alíneas 3) e 4) da Proposta de Lei).

232. Aquando da Consulta Pública realizada em 2014 foi sugerida a introdução de um *sistema inteligente de gestão do serviço de táxis*⁴⁶, que passaria também pelo uso de um cartão electrónico de trabalho dos condutores de táxis e de um registo electrónico dos trajectos percorridos pelos táxis e das tarifas cobradas (a versão inicial da Proposta de Lei já previa o registo electrónico dos trajectos percorridos pelos táxis para efeitos da conservação de informações – cf. artigo 33.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

⁴⁵ Fixando-se indicadores básicos para os padrões e qualidade dos serviços de táxi a serem prestados ao público, nomeadamente para o número mínimo de táxis que devem estar em operação, tendo em conta a procura ao longo do dia. Veja-se, por exemplo, artigo 28.º do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais* que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016.

⁴⁶ Conforme consta do Ponto 2 (Aperfeiçoamento do ambiente da exploração do serviço de táxis) do n.º 1 (Introdução do sistema inteligente de gestão para serviço de táxis) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.



233. A Comissão questionou se a Proposta de Lei deveria, por isso, continuar a referir-se apenas a um “livro de bordo”, e se não se deveria prever a possibilidade de se vir a fazer uso de meios electrónicos que possam vir a substituir este “livro de bordo”. O proponente aceitou esta sugestão tendo sido alterada em conformidade a alínea 5) do n.º 1 do artigo 10.º da Proposta de Lei, permitindo o uso de meios electrónicos.

234. De notar que o proponente optou por prever expressamente que estes novos registos electrónicos devem permitir a consulta imediata pelo pessoa de fiscalização, tal como acontece já actualmente com o “livro de bordo” (*em papel*).

Artigo 11.º - Do alvará

235. Esta disposição sofreu acertos de redacção. Foi melhorada a sistemática, tendo o n.º 3 da versão inicial passado a constar do n.º 4 deste artigo.

236. A Proposta de Lei em apreciação refere que cada veículo que funcione como táxi deva estar titulada por um *alvará*, que corresponde a uma autorização administrativa relativa à aptidão técnica do veículo motorizado para ser utilizado no transporte de passageiros por táxi, sendo que cada táxi afecto a uma *licença* deve ter um *alvará* (artigo 11.º, n.º 1 da Proposta de Lei). Cada *licença* pode ter um número elevado de táxis a operarem com os respectivos *alvarás* associados a uma única *licença*, no máximo de 300 *alvarás* por cada *licença* (cf. artigo 3.º, n.º 3 da Proposta de Lei).

Artigo 12.º - Atribuição de alvará



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

237. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

238. A Proposta de Lei em apreciação fixa um conjunto de requisitos para se atribuir um *alvará* aos veículos, desde logo que o veículo motorizado em questão seja novo, preencha os requisitos legais previstos na Proposta de Lei e na regulamentação complementar, disponha de um taxímetro, de um sistema de navegação global por satélite e de um aparelho de gravação de som e de imagem, esteja devidamente matriculado e tenha sido aprovado na inspecção inicial (artigo 12.º, n.º 1 da Proposta de Lei). Em relação à referência, contida na alínea 3) do n.º 1 do artigo 12.º, à “marca” (“商標”) a Comissão entende ser mais adequado que, na versão em língua chinesa, se faça uso do termo “牌子”.

239. A instalação, manutenção e remoção do taxímetro, do sistema de navegação global por satélite e do aparelho de gravação de som e imagem fica a cargo de certas entidades devidamente autorizadas para o efeito (artigo 12.º, n.º 2 da Proposta de Lei), sendo que se apurou junto do proponente que previsivelmente haja uma entidade autorizada para efeitos do taxímetro e outra para efeitos do sistema de navegação global por satélite e do aparelho de gravação sonora, tendo em conta as especificidades técnicas.

240. Estas entidades autorizadas não podem dar *tratamento* aos dados registados pelo sistema de navegação global por satélite e do aparelho de gravação de som e imagem. O proponente esclareceu, sobre este ponto, que estes dados serão alvo de encriptação, sendo que as entidades autorizadas não terão *acesso* às informações que sejam registadas, não podendo também *copiar* ou *arquivar* as informações



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

registadas.

Artigo 13.º - Validade e caducidade do alvará

241. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

242. O *alvará* é válido pelo prazo constante no próprio título, sendo que este prazo não poderá ser superior ao prazo da respectiva *licença*, ou ao prazo de utilização do veículo, caso este seja mais curto (artigo 13.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

243. A Proposta de Lei não prevê qual possa ser o prazo máximo para a utilização dos veículos aos quais tenha sido atribuído um alvará, não se fixando que a vida útil máxima dos veículos não possa ultrapassar 8 anos, por exemplo⁴⁷, tendo em vista a gestão e renovação da frota automóvel.

244. O prazo de utilização do veículo, na opção da Proposta de Lei, será fixado na regulamentação complementar ou nas condições estipuladas nas licenças.

245. O *alvará* caduca automaticamente no termo do prazo de validade, não se prevendo a possibilidade da sua *renovação* (artigo 13.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

⁴⁷ Nos termos do artigo 8.º (Período de utilização dos veículos) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M não podem continuar a ser utilizados como táxis os veículos com mais de 8 ou de 10 anos, contados sobre a data da sua inspeção inicial para atribuição de matrícula.

O artigo 14.º do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M obriga a que se apresente mesmo um plano anual de gestão dos veículos, tendo em vista os veículos que se queira adquirir ou abater em cada ano.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten initials and marks at the top right of the page.

Handwritten mark resembling the letter 'b'.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

246. O proponente entendeu que não seria necessário prever expressamente na Proposta de Lei que os *alvarás* não se podem renovar, dado que resulta da opção legal que os *alvarás* caducam automaticamente no seu termo.

247. Sobre a possibilidade da substituição dos veículos⁴⁸, sem que tal implique a emissão de um novo *alvará*⁴⁹, o proponente esclareceu que o alvará não pode ser *renovado*, tendo que se obter um **novo alvará** sempre que um veículo perca o seu respectivo alvará, ou se proceda à substituição de um veículo por um outro veículo, nomeadamente em caso de acidente, ou se ocorrer um problema mecânico que obrigue a tal substituição, como irá ocorrer com relativa frequência.

248. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

⁴⁸ Nos termos do artigo 9.º (Substituição dos veículos) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M é permitida a substituição dos veículos utilizados como táxis, a requerimento do interessado ou por determinação do Leal Senado de Macau, quando se esgote o período de utilização ou sempre que o veículo seja definitivamente reprovado em inspeção.

Em sentido próximo, está previsto que: "É permitida a substituição do veículo utilizado como táxi, a requerimento do interessado, dentro do período de validade a que se refere o número anterior, se o veículo for definitivamente reprovado em inspeção, sofrer degradação das condições de segurança na sequência de acidente de viação, revelar desgaste acentuado ou verificando-se outra justa causa." no n.º 3 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 28/2018, no n.º 3 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 27/2016, no n.º 3 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 79/2015, no n.º 3 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 71/2014 e n.º 3 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 35/2012.

⁴⁹ De notar que a versão inicial da Proposta de Lei continha uma referência na Proposta de Lei à *substituição* do táxi por um novo veículo, mas apenas para efeitos da suspensão do alvará, no artigo 14.º, n.º 1, alínea 4) da versão inicial da Proposta de Lei, esta referência foi eliminada para evitar uma possível dúvida interpretativa.

79
Handwritten initials 'lu.'



Artigo 14.º - Suspensão do alvará

249. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção.

250. A Proposta de Lei em apreciação contempla um conjunto variado de circunstâncias que implicam a suspensão do *alvará*, nomeadamente quando haja uma suspensão da respectiva *licença*, nos termos do artigo 7.º da Proposta de Lei, mas também quando o veículo não esteja em condições para a prestação do serviço de transporte de passageiros em táxi, o seu equipamento não esteja a funcionar devidamente, ou o veículo não tenha sido aprovado em inspecção (artigo 14.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

251. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 15.º - Cancelamento do alvará

252. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção. Foi aditada uma nova alínea 5) ao número 1 e os novos números 2 e 3 a este artigo.

253. O *alvará* será cancelado a pedido do próprio titular da licença, quando respectiva *licença* seja cancelada, nos termos do artigo 8.º da Proposta de Lei, quando o titular da licença seja interdito da actividade de transporte de passageiros em táxi por um período superior ao prazo de validade do *alvará* ou, ainda, quando o *alvará* tenha sido obtido fraudulentamente pelo titular da *licença* (artigo 15.º, n.º 1, alíneas 1), 2) e 3) da Proposta de Lei). Todas estas circunstâncias que determinam a suspensão do *alvará* decorrem do titular da *licença*, da sua vontade ou da sua conduta.



254. Acresce ainda o cancelamento do *alvará* quando um táxi com um *alvará* suspenso, nos termos do artigo 14.º da Proposta de Lei, tenha continuado a prestar serviço de transporte de passageiros em táxi, em violação da suspensão do *alvará* (artigo 15.º, n.º 1, alínea 4) da Proposta de Lei).

255. Foi acrescentado, para evitar eventuais dúvidas, que este caso não justifica o cancelamento do *alvará* quando ocorrer uma *situação não imputável ao titular da licença* (cf. artigo 15.º, n.º 1, alínea 4) da Proposta de Lei), como acontece, por exemplo, se houver um *furto do veículo* ou um *furto de uso de veículo*.

256. Foi aditada uma nova alínea 5) ao n.º 1 do artigo 15.º sobre o cancelamento do *alvará* em caso de *cancelamento da matrícula do veículo*. Fica clarificado que o cancelamento da matrícula do veículo implica o *cancelamento do respectivo alvará*.

257. Foi também aditado um novo n.º 3 do artigo 15.º onde se prevê que o cancelamento do *alvará*, nos casos das alíneas 3) a 6) do n.º 1 do artigo 15.º implicam um averbamento na licença, dando baixa do *alvará* do veículo em questão.

258. Acresce uma exceção, para o caso onde o cancelamento do *alvará* resulta do cancelamento da matrícula, sendo que nesse caso, se o veículo for substituído no prazo de 180 dias, não há necessidade de se proceder ao averbamento na licença (cf. n.º 3 do artigo 15.º.)

259. A circunstância da substituição do veículo, por ter sido danificado num acidente ou por qualquer outra causa, ou por não ter obtido aprovação na inspeção anual, que *não implique o cancelamento da matrícula do veículo*, parece ter que se reconduzir à situação de cancelamento do *alvará* a pedido do titular da *licença*, que deverá



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

promover a emissão de um novo *alvará* para o veículo motorizado que pretenda colocar em serviço em substituição, obtendo um novo *alvará* para o mesmo e cancelando o *alvará* do veículo danificado, para não ultrapassar o limite máximo de *alvarás* previsto no artigo 3.º, n.º 3 da Proposta de Lei.

260. Foi também questionado, no que diz respeito ao cancelamento do *alvará* que ocorra a pedido do titular da licença (artigo 15.º, n.º 1, alínea 6) da Proposta de Lei), se tal poderia ser feito com total liberdade pelo titular da licença, dado que pode haver certas obrigações para efeitos da qualidade dos serviços prestados (por exemplo, número mínimo de táxis em operação), que restrinjam os *alvarás* que podem ser cancelados, sem se correr em incumprimento das condições de exploração⁵⁰.

261. O proponente ponderou esta questão e entendeu que esta questão deveria ser resolvida por via da previsão de um prazo de antecedência mínima de 90 dias para o titular da licença comunicar que pretende que o cancelamento do *alvará* de um veículo produza efeitos. Foi aditado um novo artigo 2 ao artigo 15.º em conformidade.

262. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

⁵⁰ Veja-se o artigo 28.º (Padrões de serviço) do *Contrato da Exploração da Indústria de Transportes de Passageiros em Táxis Especiais*, que se encontra publicado Boletim Oficial, II Série, n.º 42, de 19 de Outubro de 2016, que fixa regras para se aferir o número mínimo de veículos que deve estar em operação ao longo do dia.



b

[Handwritten signatures and initials]

Artigo 16.º - Habilitação

263. Esta disposição sofreu acertos de redacção na versão portuguesa.

264. A Proposta de Lei em apreciação prevê que o transporte de passageiros em táxi só possa ser efectuado por condutores habilitados com um *cartão de identificação de condutor de táxi* (cf. artigo 16.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

Artigo 17.º Cartão de identificação de condutor de táxi

265. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção. Foram aditados os novos números 3, 6 e 7 a este artigo.

266. Os requisitos para a obtenção de um *cartão de identificação de condutor de táxi* incluem a experiência prévia de condução, durante pelo menos 2 anos, comprovada pela titularidade uma carta de condução de automóveis válida, a aprovação numa prova específica de conhecimentos para a condução de táxis, e a inexistência de uma condenação em crime relevante, sem obstáculo da reabilitação, ou em inibição ou interdição de condução nos últimos três anos, ou, ainda, não ter ocorrido o cancelamento do cartão de identificação de condutor de táxi, nos últimos três anos, pela prática de quatro infracções relevantes num período de 5 anos (artigo 17.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

267. A Comissão dedicou grande atenção aos tipos de crimes que inicialmente estavam previstos como sendo **especificamente relevantes para impedir** a obtenção de um



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

17

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

cartão de identificação de condutor de táxi, dado que por um lado a listagem parecia ser demasiado abrangente, para estes efeitos, incluindo nomeadamente *todos os crimes contra a propriedade*, que poderiam não assumir todos suficiente gravidade (por exemplo, pequenos furtos, de bens de valor muito reduzido), ou o consumo ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, que também não assumem uma especial gravidade, mas por outro lado não incluía outros crimes mais graves, como por exemplo os crimes relativos ao crime organizado, que assumem grande gravidade.

268. O proponente ponderou esta questão, compreendendo bem as preocupações da Comissão, tendo-se optado por reformular os tipos de crimes que deveriam ter relevância para efeitos da atribuição do *cartão de identificação de condutor de táxi*, tendo recuperado a opção que actualmente já se encontra em vigor no sistema jurídico, que se entendeu ser globalmente adequada⁵¹, tendo sido acrescentados apenas os crimes dolosos de *roubo* e *extorsão*, no campo dos crimes contra a propriedade.

269. A Comissão registou que várias opiniões da população solicitavam que fosse facilitado o acesso à *profissão de taxista* para os *delinquentes em reabilitação*, dado que se trata de uma das poucas actividades profissionais que, na prática, está ao alcance de quem tenha acabado de cumprir pena de prisão e queira refazer a sua vida em sociedade.

⁵¹ No artigo 16.º (Suspensão da validade e cancelamento das carteiras profissionais) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.

Handwritten mark



270. Sobre este ponto é de registar que a opção da Proposta de Lei é dar relevo a estes crimes, que assumem maior gravidade, **impedindo** o acesso à *profissão de taxista* por quem tenha sido condenado, mas apenas até à *reabilitação*, nos termos gerais⁵².

271. Foi clarificado que os requisitos para a obtenção de um *cartão de identificação de condutor de táxi* são exigidos durante o prazo de validade desta habilitação profissional, tendo sido aditado um novo n.º 3 ao artigo 17.º.

272. Foi aditado a necessidade da conclusão de um *curso de formação específica*, a ser frequentado com aproveitamento, para efeitos do acesso à prova específica de conhecimentos para a condução de táxis (artigo 17.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

273. O conteúdo do *curso de formação específica* (artigo 17.º, n.º 2 da Proposta de Lei), bem como a sua carga lectiva, as matérias leccionadas e a entidade formadora, e ainda também o teor e o regime da *prova específica* de avaliação de conhecimentos (artigo 17.º, n.º 1, alínea 5) da Proposta de Lei são regulados por via de regulamentação complementar, não estando previstos na Proposta de Lei (artigo 17.º, n.º 7 da Proposta de Lei).

Artigo 18.º - Validade e caducidade do cartão de identificação de condutor de táxi

⁵² A reabilitação tem lugar, automaticamente, decorridos 10 anos, se a pena ou a medida de segurança aplicada tiver sido superior a 5 anos, ou decorridos 5 anos, nos casos restantes, após a extinção da pena ou medida de segurança, conforme resulta dos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 27/96/M, de 3 de Junho, que *define o regime do registo criminal e as condições de acesso à informação criminal*.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signature

274. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

Handwritten mark

Handwritten signature

275. O *cartão de identificação de condutor de táxi* é válido pelo prazo de 5 anos, sendo renovável por períodos iguais de 5 anos (artigo 18.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

Handwritten mark

276. O *cartão de identificação de condutor de táxi* que não seja renovado, nomeadamente por não se ter autorizado a sua renovação, caduca no termo do prazo de validade (artigo 18.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

Handwritten signature

277. O titular do *cartão de identificação de condutor de táxi* deve pagar uma taxa anual (artigo 17.º, n.ºs 5 e 6 da Proposta de Lei), cujo valor será fixado em regulamentação complementar, por despacho do Chefe do Executivo publicado no *Boletim Oficial* (cf. artigo 39.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

278. Tal implica que os titulares do *cartão de identificação de condutor de táxi* tenham que se dirigir anualmente à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego para efeitos de pagamento da respectiva taxa anual do *cartão de identificação de condutor de táxi*.

279. O pagamento da taxa anual e a renovação do *cartão de identificação de condutor de táxi* não é permitida (1) quando esteja em **dívida** o pagamento de uma *sanção pecuniária* aplicada ao abrigo da presente Proposta de Lei, ou (2) esteja em dívida o pagamento de uma qualquer outra quantia aplicada por força da Proposta de Lei, conforme previsto no artigo 17.º, n.º 6 da Proposta de Lei, sendo que o *cartão de identificação de condutor de táxi* caduca quando não tenha sido autorizada a sua renovação (cf. artigo 18.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

Handwritten mark



280. Foi questionado, junto do proponente, se este regime se pretendia aplicar realmente apenas à falta de pagamento de uma sanção pecuniária decorrente de infracções aplicadas ao abrigo da presente Proposta de Lei ou se outras infracções relevantes, nomeadamente previstas na *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007), ou noutra legislação que seja especialmente relevante, não deveria também ser considerada como impeditiva da renovação do *cartão de identificação de condutor de táxi*.

281. O proponente ponderou esta questão, mas entendeu que teria em vista apenas assegurar o pagamento de sanções pecuniárias previstas na presente Proposta de Lei.

282. Um outro ponto que se colocou foi se, havendo a possibilidade de renovação dos *cartões de identificação de condutor de táxi* (artigo 18.º, n.º 1 da Proposta de Lei), não se deveria prever os requisitos exigidos para esta renovação, nomeadamente se seria ou não necessário preencher novamente os requisitos para a atribuição desta habilitação (artigo 17.º, n.º 1 da Proposta de Lei), tendo em conta especialmente se os interessados deveriam frequentar novamente o *curso de formação específica* e ter de obter regularmente a aprovação na respectiva *prova específica*.

283. O proponente ponderou esta questão, mas entendeu que apesar dos interessados terem que manter os *requisitos cumulativos* previstos para a atribuição do *cartão de identificação de condutor de táxi* não seria necessário frequentar novamente o *curso de formação específica* e ter de obter nova aprovação na respectiva *prova específica*.

Artigo 19.º - Suspensão do cartão de identificação de condutor de táxi



284. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

285. O *cartão de identificação de condutor de táxi* é suspenso (1) quando o seu titular seja condenado em pena acessória de interdição de condução ou interdição da actividade de transporte de passageiros em táxi, ou (2) em caso de falta de pagamento da taxa anual dentro do período legalmente fixado (artigo 19.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

286. Para efeitos da *condenação em pena acessória de interdição de condução ou interdição de actividade* (artigo 19.º, n.º 1, alínea 1) da Proposta de Lei) a suspensão do *cartão de identificação de condutor de táxi* inicia-se logo após o trânsito em julgado da decisão condenatória (artigo 19.º, n.º 2 da Proposta de Lei) e a suspensão termina assim que o período da pena acessória de inibição ou interdição tenha decorrido (artigo 19.º, n.º 3 da Proposta de Lei).

287. Para efeitos da *falta de pagamento da taxa anual* (artigo 19.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei) a suspensão do *cartão de identificação de condutor de táxi* começa com o início do ano em causa e termina assim que ocorrer o pagamento da taxa anual em falta (artigo 19.º, n.º 4 da Proposta de Lei).

288. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 20.º - Cancelamento do cartão de identificação de condutor de táxi

289. Esta disposição sofreu acertos de redacção.



290. O *cartão de identificação de condutor de táxi* é cancelado a pedido do próprio titular ou quando o titular deste cartão deixe de ter uma carta de condução de automóveis válida, seja condenado numa pena acessório de inibição ou interdição, cometa 4 infracções relevantes num período de 5 anos, ou efectue o transporte de passageiros em táxi durante um período de suspensão (artigo 20.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

291. Para efeitos do cancelamento do *cartão de identificação de condutor de táxi* pela prática de 4 infracções num período de 5 anos (artigo 20.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei), as infracções que são consideradas relevantes são apenas as seguintes:

(1) não utilizar correctamente o taxímetro para cálculo da tarifa devida pelo percurso (cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea 14) da Proposta de Lei), (2) não cobrar a tarifa devida nos termos da tabela de tarifas (cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea 15) da Proposta de Lei), (3) recusar a prestação de serviço indevidamente quando o táxi esteja assinalado como estando disponível (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei), (4) aceitar o transporte de passageiros sem que o táxi esteja assinalado como estando disponível (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei), (5) simular que o táxi está ocupado, para recusar indevidamente a prestação de serviço (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 4) da Proposta de Lei), (6) recusar o transporte de passageiros para o destino indicado (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 5) da Proposta de Lei), (7) optar indevidamente por um trajecto manifestamente mais longo do normal (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 10) da Proposta de Lei), (8) negociar, directamente ou por via de um intermediário, uma tarifa diferente da aplicável nos termos da tabela de tarifas (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 13) da Proposta de Lei), e (9) utilizar o táxi para serviço de transportes de



passageiros quando o veículo ou o seu equipamento não esteja a funcionar devidamente (cf. artigo 23.º, n.º 1, alínea 17) da Proposta de Lei).

292. A prática de qualquer *outra infracção* prevista na Proposta de Lei, ou noutra legislação relevante, não é susceptível de determinar o cancelamento do *cartão de identificação de condutor de táxi*, para efeitos do artigo 20.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei.

293. A Comissão espera que a opção por se prever o cancelamento do *cartão de identificação de condutor de táxi* para os condutores que pratiquem um número elevado de infracções graves num período relativamente curto de tempo permita que o sector possa ser incentivado para uma melhoria da qualidade do serviço prestado à população e aos turistas que visitam Macau e que se possa combater práticas ilegais.

294. O valor da multa foi alterado, de 30 mil patacas para 9 mil patacas.

Artigo 21.º - Direitos do condutor de táxi

295. Esta disposição sofreu acertos de redacção. Foi aditada uma nova alínea 2) ao número 1 e um novo número 2 a este artigo.

296. Os direitos do titular dos *cartões de identificação de condutor de táxi* reconduzem-se a uma enumeração de circunstâncias onde este pode



h

Handwritten signature and initials

justificadamente recusar a prestação de serviços (artigo 21.º)⁵³, correspondendo a *condições de utilização dos táxis*, e não propriamente a uma enumeração de *direitos profissionais dos taxistas*.

Handwritten signature

Handwritten signature

297. É de reter que se deve aplicar o regime geral de direito laboral – regulado pela Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho* – no que diz respeito aos direitos dos condutores dos táxis no contexto da futura relação de emprego com as empresas comerciais titulares das licenças de táxi, não havendo regulação especial (sobre o horário de trabalho⁵⁴, turnos, descanso obrigatório, etc.) tendo em conta aspectos de segurança e saúde no trabalho do condutor de táxi ou da segurança na circulação rodoviária.

Handwritten signature and initials

298. No que diz respeito ao direito do condutor de táxi de **interromper** a prestação de serviços de táxi foi aditada uma nova alínea 2) ao n.º 1 do artigo 21.º que passou a prever a situação onde os passageiros *praticuem algum acto que possa colocar em causa a segurança da condução*, tendo em vista comportamentos desordeiros dos passageiros, após o serviço de transportes de passageiros em táxi se ter iniciado.

299. Foi também aditado um novo n.º 2 ao artigo 21.º onde se previu expressamente que, caso os passageiros pretendam que o táxi faça a sua paragem em local não

⁵³ Em sentido próximo, veja-se o 13.º (Direitos do condutor de táxi) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.

⁵⁴ Nos termos do artigo 10.º (Horário de trabalho) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M o horário de trabalho atribuído a cada condutor de táxi não pode exceder 10 horas por dia, não se contando neste período os intervalos para refeições.

Handwritten signature



b

Handwritten initials and marks at the top right of the page.

permitted, the driver may **continuar** in march until reaching the *local mais próximo onde seja legalmente permitido parar o veículo* for the passengers to get out.

Handwritten initials.

300. Tal visa resolver a questão que resultava dos condutores de táxi terem um dever, ao abrigo da presente Proposta de Lei, de transportar os passageiros para “o local por estes indicado” (artigo 23.º, n.º 1, alínea 5) da Proposta de Lei) e ser sancionado quando não o faça, com uma multa de 3 mil patacas (artigo 23.º, n.º 2 da Proposta de Lei), mas ao mesmo tempo estar obrigado a obedecer à *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007), nomeadamente no que diz respeito aos sinais de proibição de paragem.

Handwritten initials and marks on the right side of the page.

301. Fica assim esclarecido que os condutores de táxi apenas terão que parar o veículo onde tal seja legalmente permitido, nos termos da *Lei do Trânsito Rodoviário* (Lei n.º 3/2007) e da sinalização que esteja legalmente afixada nas vias públicas.

302. A Proposta de Lei salvaguarda também expressamente o direito do condutor de táxi de solicitar a presença da polícia, em caso de litígio com os passageiros (artigo 21.º, n.º 3 da Proposta de Lei). De resto, como é evidente, também os passageiros têm o direito de recorrer às autoridades públicas, em caso de um conflito em torno da prestação do serviço de transportes de passageiros em táxi, nos termos legais.

Artigo 22.º - Deveres gerais do condutor de táxi

303. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção. Foi aditada uma nova alínea 13) ao número 1.

Handwritten initials.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

304. Os deveres do titular dos *cartões de identificação de condutor de táxi* são muito amplos, estando divididos entre os deveres gerais do condutor de táxi (cf. artigo 22.º da Proposta de Lei) e os *deveres especiais* (cf. artigo 23.º da Proposta de Lei).

305. Entre os deveres gerais encontramos certos deveres de conduta relacionados com os utilizadores dos táxis (cf. artigo 22.º, n.º 1, alíneas 2), 5), 6), 7), 8), 9), 11), 12), 13), 14) ou 15)), visando proteger os passageiros contra abusos, mas também certas obrigações que se dirigem a assegurar o cumprimento dos termos do licenciamento da actividade (cf. artigo 22.º, n.º 1, alíneas 3), 4), 10), 14), 15), 16) ou 17)) – podendo haver aqui superposição entre estas duas finalidades⁵⁵.

306. De notar que se introduziram alterações às alíneas 3) e 4) do n.º 1 do artigo 22.º para clarificar que o “livro de bordo” poderia ser substituído por um novo aparelho digital, tendo em vista a futura utilização de meios electrónicos de registo. Também aqui foi previsto que o *acesso imediato* a estes registos digitais deva ser possível.

307. Foi também aditada uma nova alínea 13) ao n.º 1 do artigo 22.º que visa salvaguardar e reforçar o direito de passageiros invisuais a fazerem uso do serviço de transportes de passageiros em táxi, mesmo quando se façam acompanhar de cães-guia, como é legítimo e expectável, que normalmente são cães de grandes dimensões e peso elevados (cf. artigo 21.º, n.º 1, alínea 3) da Proposta de Lei).

308. Para esse efeito, ficou clarificado que os condutores de táxi devem efectuar o

⁵⁵ Em sentido próximo, veja-se o n.º 1 do 12.º (Deveres do condutor de táxi) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.



transporte destes passageiros, e dos respectivos cães-guias, excepto quando estes animais prejudiquem relevantemente a segurança da condução.

309. Foi questionado se a emissão de recibos deveria acontecer sempre e automaticamente, ou somente a pedido dos passageiros (cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea 7) da Proposta de Lei), tendo o proponente clarificado que a emissão de recibos será prestada apenas quando os passageiros o solicitarem expressamente.

310. Foi debatido se a *comunicação* que deve ser feita pelos condutores de táxi, quando encontrem objectos esquecidos pelos passageiros no táxi, deve acontecer *imediatamente*, e se a sua *entrega* deve ser feita em apenas 6 horas após o achamento (cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea 9) da Proposta de Lei), o que poderia ser curto, tendo em conta o trabalho por turnos e a necessidade de se ter que interromper a prestação do serviço de transportes de passageiros em táxi para se proceder à entrega dos objectos achados à polícia. O proponente entendeu que a solução contida na Proposta de Lei é a mais adequada e que não haveria um problema na sua aplicação prática.

Artigo 23.º - Condutas interditas

311. A epígrafe deste artigo foi alterada. Esta disposição sofreu alterações e acertos de redacção. Foi eliminada a alínea 14) do número 1 deste artigo constante da versão inicial da Proposta de Lei, foi aditada uma nova alínea 16) ao número 1 deste artigo e foi aditado um novo número 7 a este artigo.



10

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

312. Os deveres especiais dos condutores de táxi correspondem a uma *listagem de condutas proibidas* (cf. artigo 23.º da Proposta de Lei), que são caracterizadas como consistindo na concretização das condutas que implicam a violação dos deveres gerais (cf. artigo 22.º da Proposta de Lei) a que os condutores de táxi estão sujeitos, enumerando-se um leque amplo de comportamentos que não respeitam os termos legais, ou o regime do licenciamento, para o exercício da actividade⁵⁶. Tal sugere que este artigo assumira essencialmente uma função infraccional, concretizando um conjunto típico de condutas proibidas, que devam ser sancionadas por contrárias à lei.

313. A *epígrafe* do artigo 23.º da Proposta de Lei foi alterada para “condutas interditas” para melhor reflectir esta finalidade preventiva e ordenadora das condutas dos condutores de táxi no exercício da sua actividade profissional.

314. De notar o debate decorrido em sede de Comissão sobre a adequação da disposição contida na versão inicial da Proposta de Lei que previa que os condutores de táxi não poderiam trabalhar *mais do que nove horas por dia* (cf. alínea 14) do n.º 1 do artigo 23.º da versão inicial da Proposta de Lei), visando proteger a segurança e saúde no trabalho do condutor de táxi, mas também a segurança na circulação rodoviária, evitando que ocorresse a condução de táxis em estado de cansaço.

315. A violação desta disposição implicava a sujeição a uma multa de 3 mil patacas (cf. artigo 23.º, n.º 4 da versão inicial da Proposta de Lei), o que suscitou dúvidas de

⁵⁶ Em sentido próximo, veja-se o n.º 2 do 12.º (Deveres do condutor de táxi) do *Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis* da Portaria n.º 366/99/M.

Handwritten initials at the bottom right.



[Handwritten signatures]

justiça material, dado que seria possível que em muitos casos os condutores de táxi fossem pressionados pelos seus empregadores para trabalharem períodos superiores de tempo.

[Handwritten signatures]

316. Seria, por isso, necessário que esta regra relativa ao *horário de trabalho máximo dos condutores de táxi* fosse uma obrigação imposta também aos *titulares da licença*, a quem compete dirigir a prestação do serviço de condução pelos condutores de táxi.

317. O proponente considerou cuidadosamente esta questão, e entendeu ser preferível optar pela eliminação esta disposição, esclarecendo que se deveria aplicar o regime laboral de direito privado – regulado pela Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho* – nomeadamente no que diz respeito à regulação do horário de trabalho.

318. Foi também aditada uma nova alínea 16) ao n.º 1 do artigo 23.º para clarificar que o condutor de táxi está proibido de entregar o seu *cartão de identificação de condutor de táxi a uma terceira pessoa*, tendo em vista que esta possa prestar o transporte de passageiros em táxi, utilizando fraudulentamente a identificação em questão.

319. A violação desta disposição implica a sujeição a uma multa de 30 mil patacas (cf. artigo 23.º, n.º 4 da Proposta de Lei), mas a verificação de uma infracção, nos termos configurados na Proposta de Lei, implica que o condutor de táxi tenha em vista a *finalidade específica* do terceiro efectuar transporte de passageiros em táxi quando faz a entrega do seu *cartão de identificação do condutor de táxi* a um terceiro.

320. Um outro aspecto que suscitou dúvidas decorria da proximidade conceitual entre as condutas previstas nas alíneas 12) e 13) do n.º 1 do artigo 23.º, não sendo sempre muito fácil de diferenciar entre “angariar clientela, por si ou por interposta pessoa” e

[Handwritten signature]



“negociar, por si ou por interposta pessoa, a tarifa com o passageiro”.

321. Ora, a Proposta de Lei sanciona a conduta prevista na alínea 12) do n.º 1 do artigo 23.º com uma multa de 3 mil patacas (cf. artigo 23.º, n.º 2 da Proposta de Lei) e a conduta bastante similar, que se encontra configurada na alínea 13) do n.º 1 do artigo 23.º, com uma multa de 15 mil patacas (cf. artigo 23.º, n.º 3 da Proposta de Lei).

322. O proponente entendeu que esta diferenciação no valor da multa aplicável se justifica e deve ser mantida, por ser mais grave *negociar* um valor diferente (mais elevado) da *tarifa* prevista na tabela de tarifas do que apenas *angariar clientela* (sem quebra da tarifa prevista na tabela de tarifas), optando por não alterar este regime infraccional.

323. De notar que se aditou um novo n.º 7 ao artigo 23.º que procura clarificar que quando uma conduta preencha *simultaneamente* o previsto na alínea 15) do n.º 1 do artigo 22.º, sancionado com uma multa de 6 mil ou de 15 mil patacas, relativo à entrega de um táxi a quem não seja titular de *cartão de identificação de condutor de táxi* para a prestação de serviço de transporte de passageiro em táxi, e também a conduta prevista na alínea 13) do n.º 1 do artigo 23.º, sancionado com uma multa de 15 mil patacas (cf. artigo 23.º, n.º 3 da Proposta de Lei), se aplica apenas a sanção mais grave.

Artigo 24.º - Regras a observar na tomada e largada de passageiros

97



h

3
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

324. Esta disposição sofreu alterações. Foi aditada um número 2 a este artigo.

325. A versão inicial da Proposta de Lei em análise previa que um conjunto indeterminado de deveres de condutas (obrigação de adoptar ou de omitir certos comportamentos) seriam fixados por via de regulamento administrativo complementar.

326. Tratava-se das “regras a observar na tomada e largada de passageiros, bem como os modelos dos respectivos sinais distintivos” (artigo 24.º, n.º 1 da versão inicial da Proposta de Lei), que se dirigiam aos *condutores de táxi* (por exemplo, obrigação de se respeitarem prioridades e a ordem de chegada a zonas de tomada de passageiros), mas também se poderiam potencialmente dirigir ao *público em geral* (por exemplo, obrigação de respeitar a ordem na fila de espera ou dar prioridade a certas pessoas, como os idosos, grávidas, doentes ou casais com crianças de colo).

327. Para depois prever que a violação deste conjunto indeterminado e desconhecido (mas previsivelmente amplo e abrangente de “regras a observar na tomada e largada de passageiros”) de condutas seria sancionado com multa administrativa de 3 mil patacas (cf. artigo 24.º, n.º 2 da versão inicial da Proposta de Lei).

328. O que quer dizer que a versão inicial da Proposta de Lei remetia a previsão normativa das condutas que seriam sancionadas, ou para a concreta configuração material dos factos que seriam punidos com multa administrativa, para um regulamento administrativo complementar. Ora tal não é possível nos termos da *Lei de Enquadramento das Fontes Normativas Internas* (Lei n.º 13/2009), dado que apenas se permite que se fixem infracções administrativas e respectivas multas que

[Handwritten signature]



Handwritten signatures and initials in the top right corner, including a large signature and several smaller ones.

não excedam quinhentas mil patacas por via de regulamentos administrativos independentes⁵⁷ e nunca por regulamentos administrativos complementares⁵⁸.

329. Esta questão suscitava também uma possível desconformidade com o **princípio da suficiência da lei**, contido no artigo 4.º, n.º 2 da *Lei de Enquadramento das Fontes Normativas Internas* (Lei n.º 13/2009)⁵⁹, que exige que a lei preveja um “conteúdo determinado, preciso e suficiente que inclua uma prescrição clara dos comandos que se destinam a criar normas jurídicas de conduta para os particulares”.

330. Para resolver esta questão foi alterado o n.º 1 do artigo 24.º, que passou a prever expressamente quais são os comandos a que os particulares estão sujeitos, e aos quais devem obediência, ficando previsto na lei quais são as *concretas condutas* que são exigidas aos particulares (e cuja violação é punida com multa administrativa).

331. E foi também aditado um novo n.º 2 ao artigo 24.º que remete para a regulamentação do *modelo de sinais* a ser aprovado por via de um regulamento administrativo complementar (cf. artigo 39.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

332. O n.º 3 do artigo 24.º foi alterado para clarificar que a multa de 900 patacas prevista

⁵⁷ Veja-se Parecer n.º 3/III/2009 da 1.ª Comissão Permanente, de 29 de Junho de 2009, relativo à Proposta de Lei intitulada «Regime jurídico de enquadramento das fontes normativas internas», ponto 40.

⁵⁸ Veja-se Paulo Cardinal/Zheng Wei, “A Questão das Infrações Administrativas no âmbito do Sistema das Fontes Normativas internas estatuído pela Lei Básica e desenvolvido pela Lei n.º 13/2009”, in *Revista Administração* n.º 98, vol. XXV, 2012-4.º, págs. 1083-1110 (especialmente pág. 1099-1100).

⁵⁹ Veja-se Paulo Cardinal/Zheng Wei, “A Questão das Infrações Administrativas no âmbito do Sistema das Fontes Normativas internas estatuído pela Lei Básica e desenvolvido pela Lei n.º 13/2009”, in *Revista Administração*, n.º 98, vol. XXV, 2012-4.º, págs. 1083-1110 (especialmente págs. 1096-1097).

Handwritten initials and a small mark at the bottom right corner.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

neste normativo apenas se aplica para a violação das regras a observar na tomada e largada de passageiros que se encontram expressamente previstas no n.º 1 do artigo 24.º (e não outras regras que sejam aprovadas por regulamentação complementar).

333. Assim se assegurando a plena conformidade da Proposta de Lei, neste ponto em especial, com o regime paramétrico, ordenador e fundamental previsto na *Lei de Enquadramento das Fontes Normativas Internas* (Lei n.º 13/2009).

334. O valor da multa foi alterado, de 3 mil patacas para 900 patacas.

Artigo 25.º - Fiscalização e aplicação de sanção

335. Esta disposição sofreu pequenas alterações.

336. A Proposta de Lei em apreciação opta por atribuir a competência de fiscalização e aplicação de certas sanções administrativas ao Corpo de Polícia de Segurança Pública (cf. artigo 25.º, n.º 4 da Proposta de Lei), conforme resulta expressamente da Nota Justificativa⁶⁰, mas mantém ao mesmo tempo a competência de fiscalização e aplicação de outras sanções administrativas na Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (cf. artigo 25.º, n.º 3 da Proposta de Lei), o que implica que se tenha que assegurar a necessária articulação entre a actuação fiscalizadora destas duas entidades públicas (cf. especialmente os artigos 27.º, 28.º, 30.º e 32.º da Proposta de Lei).

⁶⁰ Ponto III (Reorganização da função de fiscalização) da Nota Justificativa da Proposta de Lei.



S

Handwritten signatures and initials at the top right.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Artigo 26.º - Autoridade pública

337. Esta disposição sofreu alterações no seu número 2.

338. Como se referiu na generalidade, o número 2 deste artigo foi alterado para se prever que o pessoal de fiscalização está dotado de autoridade pública, quando for vítima das infracções administrativas previstas na Proposta de Lei, mas que não pode aplicar as respectivas sanções, nem instaurar o procedimento sancionatório, tendo que solicitar a outros agentes de fiscalização, que se ocupem da ocorrência, nos termos legais, assegurando o respeito pelo princípio da imparcialidade e a isenção e objectividade que terá que assistir aquando da fiscalização e aplicação da Proposta de Lei.

Artigo 27.º - Comunicação e interconexão

339. Esta disposição não sofreu alterações.

340. A Proposta de Lei prevê a troca de informações entre as duas autoridades competentes para a fiscalização, nomeadamente para efeitos de comunicação mútua das decisões sancionatórias (cf. artigo 27.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

341. A esta interconexão de dados e troca de informações, com o fim de específico de executar a Proposta de Lei, aplica-se o regime da *Lei de Protecção de Dados Pessoais*, aprovado pela Lei n.º 8/2005 (cf. artigo 27.º, n.º 3 da e artigo 32.º, n.º 8 da Proposta

Handwritten initials at the bottom right.



b

Handwritten signatures and initials in the right margin.

de Lei), havendo também deveres de sigilo para quem tenha acesso a dados pessoais por via da execução da Proposta de Lei (cf. artigo 32.º, n.º 6 da Proposta de Lei).

342. A Comissão procurou saber se a comunicação das decisões sancionatórias, prevista no artigo 27.º, n.º 1 da Proposta de Lei, não deveria também abranger os Serviços de Saúde, a quem compete a fiscalização do *Regime de prevenção e controlo do tabagismo*, aprovado pela Lei n.º 5/2011, e a aplicação das respectivas infracções administrativas, nomeadamente caso o condutor de táxi cometa várias infracções por fumar no interior do táxi (cf. artigo 4.º, alínea 30) da Lei n.º 5/2011).

343. O proponente ponderou esta questão, mas não entendeu ser necessário prever a comunicação destas infracções ao *Regime de prevenção e controlo do tabagismo*, aprovado pela Lei n.º 5/2011, às autoridades de fiscalização da Proposta de Lei.

Artigo 28.º - Dever de colaboração

344. Esta disposição sofreu alterações. O número único da versão inicial da Proposta de Lei foi dividido, por razões de sistemática, num novo número 1 e número 2.

345. É previsto um dever geral de colaboração das entidades públicas e privadas para efeitos da fiscalização da Proposta de Lei (cf. artigo 28.º, n.º 1 da Proposta de Lei), em especial os titulares da licença, quem esteja em posse de um táxi e as entidades responsáveis pela manutenção do equipamento dos táxis (cf. artigo 28.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

346. Aqui aplica-se também o regime da *Lei de Protecção de Dados Pessoais*, aprovado

Handwritten signature at the bottom right.



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

pela Lei n.º 8/2005 (cf. artigo 28.º, n.º 2 e artigo 32.º, n.º 8 da Proposta de Lei), havendo novamente deveres de sigilo para quem tenha acesso a dados pessoais por via da execução da Proposta de Lei (cf. artigo 32.º, n.º 7 da Proposta de Lei).

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Artigo 29.º - Responsabilidade subsidiária

347. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

348. A Proposta de Lei não concretiza expressamente quais são as violações dos deveres de conduta do condutor do táxi, que se encontram previstos nos artigos 22.º ou 23.º da Proposta de Lei, que consistem numa “utilização abusiva do veículo”, excepcionando a aplicação deste regime de responsabilidade subsidiária.

349. O proponente ilustrou os casos de “utilização abusiva do veículo” através dos exemplos do *furto do veículo* ou do *furto do uso do veículo*.

350. Para clarificar o âmbito desta norma de responsabilidade subsidiária, foi aditado um novo número 6 ao artigo 34.º da Proposta de Lei.

Artigo 30.º - Auto de depoimento sumário

351. Esta disposição sofreu pequenos acertos de redacção.

352. Para facilitar a fiscalização das infracções a Proposta de Lei prevê que se registre as ocorrências por via do preenchimento de um *auto de depoimento sumário*

Handwritten signature or initials at the bottom right.



pré-impresso, do qual constam os elementos habituais para o efeito.

Artigo 31.º - Apreensão de veículos

353. Esta disposição sofreu alterações. Foram aditados novos números 5, 6, 7 e 8 a este artigo.

354. O artigo 31.º da Proposta de Lei (*apreensão de veículos*) prevê que o titular da licença ou o proprietário do veículo deva reclamar o veículo apreendido no prazo de 90 dias, a partir da notificação para o efeito (novo n.º 6 do artigo 31.º da Proposta de Lei).

355. É também previsto que a apreensão cessa logo que seja tomada uma decisão de arquivamento ou de pronúncia de inexistência de infracção administrativa (n.º 3 do artigo 31.º da Proposta de Lei).

356. Nos termos do novo número 6 aditado ao artigo 31.º da Proposta de Lei, caso não haja reclamação dos veículos no prazo de 90 dias estes vão ser considerados como tendo sido abandonados e reverterem a favor da RAEM.

357. Nos termos do novo número 7 aditado ao artigo 31.º da Proposta de Lei, para efeitos do levantamento do veículo apreendido se deva proceder ao pagamento das despesas que tenham sido geradas com a remoção e depósito do veículo. O proponente esclareceu também que estas despesas são devidas mesmo quando o veículo tenha revertido a favor da RAEM, nos termos do novo número 6 deste artigo.



h

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

358. Por outro lado, foi também esclarecido pelo proponente que caso a apreensão venha a cessar por se ter verificado que não havia uma causa legal para o efeito (por exemplo, não se tenha confirmado a prática da infracção administrativa que motivou a apreensão – cf. artigo 31.º, n.º 2 da Proposta de Lei) que não seriam cobradas as taxas e despesas resultantes da apreensão aos particulares.

359. O novo n.º 8 a este artigo prevê que as despesas que tenham sido geradas com a remoção e depósito do veículo, que se encontram previstas no n.º 7 deste mesmo artigo, vão ser fixadas por despacho do Chefe do Executivo, a publicar no Boletim Oficial. Tal visa evitar que possa haver um enquadramento legal diferente, e taxas e despesas distintas, conforme seja a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego ou o Corpo de Polícia de Segurança Pública a proceder à apreensão do veículo. Fica assim assegurada a necessária unidade e coerência da opção legislativa.

Artigo 32.º - Tratamento das informações e dever de sigilo

360. Esta disposição sofreu alterações. Foi aditado um novo número 7 a este artigo.

361. Conforme foi referido na generalidade, este artigo procura articular o acesso e tratamento da informação previsto na Proposta de Lei, que inclui dados pessoais, com a *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005), tendo em vista a salvaguarda da privacidade do público em geral (cf. artigo 32.º, n.ºs 5 e 8 da Proposta de Lei).

362. Em particular, há que salvaguardar a protecção dos dados pessoais dos passageiros

Handwritten signature



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

[Handwritten signatures]

que sejam recolhidos, tendo em conta a *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005), nomeadamente tendo em conta o direito de acesso aos dados pessoais pelos seus titulares, as restrições ao uso dos dados recolhidos (os dados pessoais apenas podem ser utilizados para as finalidades específicas que a recolha visa), regras de segurança no armazenamento e conservação de dados (por exemplo, exigindo a sua encriptação) e destruição dos dados pessoais que sejam recolhidos passado um período curto de tempo (estando previsto que os dados sejam destruídos no prazo de 30 dias, excepto se forem elementos de prova de infracções – cf. artigo 33.º).

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

363. A remissão para o regime da *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005) (cf. artigo 32.º, n.º 8 da Proposta de Lei) vai também abranger a comunicação e interconexão de dados, bem como as informações e documentos prestados para efeitos da fiscalização da Proposta de Lei (cf. artigos 27.º e 28.º da Proposta de Lei).

364. De sublinhar que a Proposta de Lei prevê que, no âmbito das suas respectivas competências a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e o Corpo de Polícia de Segurança Pública devem dotar-se do equipamento e das instalações necessários para assegurar a segurança dos dados, e a restrição de acesso aos dados pessoais por pessoal não autorizado, dando cumprimento ao *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005) (cf. artigo 32.º, n.º 5, alínea 1) da Proposta de Lei), bem como elaborar as normas e regras de conduta necessárias para assegurar que o tratamento das informações respeitem as disposições da Proposta de Lei e da *Lei da Protecção de Dados Pessoais* (Lei n.º 8/2005), assegurando o **pleno respeito** pelos *princípios da protecção de dados e da privacidade dos dados pessoais* dos particulares que sejam alvo de recolha e tratamento (cf. artigo 32.º, n.º 5, alínea 2)

[Handwritten signature]



y

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

da Proposta de Lei).

365. O n.º 3 deste artigo sofreu alterações para clarificar que sempre que o pessoal autorizado da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e do Corpo de Polícia de Segurança Pública, identificado taxativamente nos n.ºs 1 e 2 deste mesmo artigo, procedam à consulta e ao acesso das informações registadas pelos equipamentos instalados nos táxis, devem fazer constar essa mesma consulta e acesso em Auto lavrado imediatamente, aquando do momento da consulta e acesso. Fica assim clarificado que este dever de registo da consulta e acesso não existe apenas quando ocorrer a existência de indícios da existência de infracções administrativas previstas na lei, ou outras ilegalidades, mas que deve ser sempre lavrado Auto aquando do acesso e da consulta, nomeadamente se não se verificar nenhum indício de ilicitude.

366. O novo número 7 deste artigo prevê que as entidades privadas (mencionadas no artigo 28.º, n.º 2 da Proposta de Lei) estão sujeitas a um dever de sigilo relativamente às informações, que contenham dados pessoais e sejam obtidas por via do registo constante dos equipamentos nos táxis, que estão previstas no n.º 1 deste artigo.

Artigo 33.º - Conservação de informações

367. Esta disposição sofreu alterações.

368. Este artigo prevê que as informações registadas pelos sistemas de navegação global por satélite e pelos aparelhos de gravação de som e imagem sejam registadas



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

durante 30 dias e que após este prazo sejam destruídas (cf. artigo 33.º, n.º 1 da Proposta de Lei). O prazo de conservação foi reduzido de 90 dias para 30 dias.

[Handwritten signature]

369. Apenas se conservam os registos após este prazo geral de 30 dias quando sejam elementos de prova em processo sancionatório ainda não concluído (cf. artigo 33.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

[Handwritten signature]

Artigo 34.º - Disposições transitórias

370. Esta disposição sofreu alterações. Foi eliminado o número 5 deste artigo constante da versão inicial da Proposta de Lei e foi aditado um novo número 6 a este artigo.

371. A Proposta de Lei prevê um regime transitório que permite que os actuais titulares da licença ou do alvará de táxi que visa um número amplo de interessados abrangendo várias situações herdadas do passado, com regulação legal diferenciada (cf. artigo 34.º da Proposta de Lei).

372. Em particular, deve ter-se em atenção que a Proposta de Lei prevê no seu regime transitório uma disposição transitória (artigo 34.º, n.ºs 1 e 2 da Proposta de Lei) que afasta expressamente (1) a aplicação da proibição da locação e da oneração da licença e dos respectivos alvarás (cf. artigo 3.º, n.º 2 da Proposta de Lei), (2) o regime de limitação de 35% do capital social para a transmissão das participações sociais das sociedades comerciais que sejam titulares de licenças de táxi (cf. artigo 8.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei) e (3) também o regime que impede a transformação, fusão ou cisão das sociedades comerciais titulares das licenças (cf. artigo 8.º, n.º 1,

[Handwritten signature]



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

alínea 8) da Proposta de Lei).

373. De notar que, dentro do universo destes interessados, que beneficiam deste regime transitório, há certos casos de licenças ou de alvarás de táxi cujo regime em vigor actualmente afasta expressamente que se proceda à sua transmissão⁶¹, não havendo aparentemente nenhum direito adquirido ou interesse legítimo a salvaguardar.

374. Tal implica que esta disposição transitória possa estar a reconhecer um direito de transmissão temporária que não existe actualmente.

375. O que implica também um tratamento materialmente desigual entre os actuais titulares de licenças ou dos alvarás de táxi e os futuros titulares de licenças ou de alvarás de táxi, que tenham que respeitar integralmente as restrições do n.º 2 do artigo 3.º e das alíneas 2) e 8) do n.º 1 do artigo 8.º da Proposta de Lei.

376. A transmissão ou oneração do alvará de táxi, quando admitida nos números 1 e 2 deste artigo, deve ser feita por escrito, quando não seja exigida escritura pública, sendo entregue uma cópia do documento que efectua a transmissão ou oneração junto da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (artigo 34.º, n.º 3.º da Proposta de Lei). A versão inicial previa que também a transmissão temporária (*locação ou aluguer*), quando admitida nos números 1 e 2 deste artigo, fosse feita por

⁶¹ Estando expressamente previsto que “O alvará tem um prazo máximo de validade de oito anos, improrrogável, a contar da data de emissão, não podendo o seu titular transmiti-lo a terceiros.” (sublinhados nossos) no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 28/2018, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 27/2016, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 79/2015, no n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 71/2014 e n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 35/2012.



h

3

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

documento escrito e remetida cópia do mesmo para esta Direcção, mas o proponente entendeu que tal não se justificaria e poderia dar lugar a um grande volume de trabalhos administrativos de registo de documentos. A versão final eliminou, por isso, a referência à transmissão temporária do número 3 deste artigo.

377. De referir que a Comissão sugeriu também que os vários documentos utilizados para efeitos do número 3 deste artigo fossem sujeitos a um *reconhecimento notarial de assinatura*, para se introduzir um elemento de controlo sobre a legalidade formal da documentação utilizada, mas o proponente entendeu que tal não seria necessário.

378. Um outro aspecto a sublinhar é que o regime da Proposta de Lei (por exemplo, os direitos e deveres dos titulares da licença – artigos 9.º e 10.º da Proposta de Lei), ou o próprio modelo de exploração a actividade (assente na licença, entendendo o alvará como uma certificação do veículo motorizado), vão ser aplicados também a quem tenha um regime antigo de licença ou de alvará (artigo 34.º, n.º 5 da Proposta de Lei).

379. Tal é também assim para os *actuais titulares de carteiras profissionais de condutor de táxi*, a quem se aplica o regime previsto na Proposta de Lei, devendo proceder à substituição desta habilitação profissional e obter um cartão de identificação de condutor de táxi (cf. artigo 34.º, n.º 8 da Proposta de Lei).

380. A Proposta de Lei prevê também que os *veículos* actualmente em utilização como táxis devam ser equipados nos termos previstos na Proposta de Lei, tendo que se dotar de taxímetro, sistema de navegação global por satélite e aparelho de gravações



Handwritten marks and signatures in the top right corner, including a large 'D' and several illegible signatures.

de som e imagem, entre outros equipamentos, no prazo de 18 meses após a entrada em vigor do respectivo diploma complementar, que preveja e regule os requisitos técnicos destes equipamentos, sendo a Proposta de Lei aplicável aos equipamentos instalados nos táxis actualmente em circulação (cf. artigo 34.º, n.º 7 da Proposta de Lei).

Artigo 35.º - Notificação de sentenças

381. Esta disposição sofreu acertos de redacção.

382. A Proposta de Lei em apreciação contém uma disposição sobre a notificação de sentenças judiciais, onde se refere que devem ser notificadas à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e ao Corpo de Polícia de Segurança Pública as sentenças transitadas em julgando que apliquem aos titulares da licença de táxi ou aos condutores de táxi as penas acessórias de “interdição do exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi” (cf. artigo 35.º da Proposta de Lei).

383. Devem também ser notificadas as sentenças judiciais transitadas em julgado que apliquem aos condutores de táxi as penas acessórias de inibição de condução, bem como as sentenças transitadas em julgado relativas aos crimes que sejam relevantes para efeitos do cancelamento do cartão de identificação de condutor de táxi (cf. artigo 20.º, n.º 1, alínea 2) da Proposta de Lei).

Artigo 36.º - Notificação



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

384. Esta disposição sofreu acertos de redacção na versão portuguesa. D

385. A Proposta de Lei fixa um regime especial para a notificação no âmbito da execução da Proposta de Lei, que presume a notificação no terceiro dia posterior ao registo, ou no primeiro dia útil seguinte, se este terceiro dia não for um dia útil (cf. artigo 36.º, n.º 1 da Proposta de Lei), sendo o envio postal feito por carta registada sem aviso de recepção (cf. artigo 36.º, n.º 2 da Proposta de Lei). Esta presunção é inilidível, salvo no caso previsto no artigo 36.º, n.º 4 da Proposta de Lei. [Handwritten signatures]

Artigo 37.º - Actualização de referências

386. Esta disposição não sofreu alterações.

387. Está previsto que as referências constantes de legislação avulsa que se refiram à “carteira profissional do condutor de táxi” se considerem feitas ao “cartão de identificação de condutor de táxi”, após a entrada em vigor da Proposta de Lei.

Artigo 38.º - Direito subsidiário

388. Esta disposição não sofreu alterações.

389. A Proposta de Lei em apreciação remete, como direito subsidiário (artigo 38.º da Proposta de Lei), para o *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, mas também para o *Código do Procedimento Administrativo* e para o *Código de Processo Penal*. [Handwritten signature]



390. O âmbito destas remissões é muito amplo, especialmente no que diz respeito à aplicação subsidiária do *Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento*, dado que em muitos aspectos a Proposta de Lei pretende que se aplique este regime geral, no que diz respeito ao procedimento sancionatório.

Artigo 39.º - Regulamentação complementar

391. Esta disposição sofreu alterações ao seu número 1.

392. A Proposta de Lei em apreciação prevê a aprovação de regulamentação complementar (artigo 39.º da Proposta de Lei), para regulamentar os modelos dos respectivos sinais distintivos (cf. artigo 24.º, n.º 2 da Proposta de Lei), por via da emissão de um *regulamento administrativo complementar* (artigo 39.º, n.º 1 da Proposta de Lei).

393. Por outro lado, os modelos da licença, do alvará e do cartão de identificação de condutor de táxi, as taxas e o período do seu pagamento, e as tarifas do serviço de transporte de passageiros em táxi são definidos por *despacho* do Chefe do Executivo, a publicar no *Boletim Oficial* (artigo 39.º, n.º 2 da Proposta de Lei).

394. Sobre as tarifas do serviço de transporte de passageiros em táxi, é de referir que a Proposta de Lei não as prevê, mas revoga o actual regime das tarifas de táxi, o que implica que a regulamentação complementar, em particular no que diz respeito às tarifas, tenha que entrar em vigor ao mesmo tempo que a Proposta de Lei.

395. De resto, a Proposta de Lei não fixa nenhum critério para a aferição das tarifas de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

táxi, nomeadamente no que diz respeito a eventuais acréscimos tarifários (taxas adicionais) para a chamada de táxis (taxa de chamada), para a tomada de táxis na praça de táxis, ou quando o serviço seja prestado em feriados⁶².

Artigo 40.º - Revogação

396. Esta disposição não sofreu alterações.

397. A Proposta de Lei em apreciação prevê a revogação (artigo 40.º da Proposta de Lei) de três normativos legais: (1) o Decreto-Lei n.º 62/87/M, de 21 de Setembro, *Permite a concessão de licenças especiais para a exploração da indústria de transportes de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer, independentemente da realização de hasta pública*; (2) a Portaria n.º 214/98/M, de 28 de Setembro, *Aprova novas tarifas do transporte em automóveis de praças ou táxis*; e (3) a Portaria n.º 366/99/M, de 18 de Outubro, *Aprova o Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis*.

Artigo 41.º - Entrada em vigor

398. Esta disposição sofreu alterações.

⁶² Conforme consta do Ponto 2 (Fixação dos critérios para a taxa adicional cobrada em dias especiais) do n.º 2 (Criação dos sistemas de fixação das tarifas do táxi) do *Relatório Final da Consulta Pública*, datado de Dezembro de 2014.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

399. A Proposta de Lei em apreciação prevê a sua entrada em vigor (artigo 41.º da Proposta de Lei) no prazo de 90 dias após a sua publicação.

400. O prazo inicialmente previsto era de 60 dias, mas entendeu-se que tal poderia ser demasiado curto, existindo a necessidade de se aprovar um conjunto amplo de regulamentação complementar, tendo em conta a revogação operada ao regime jurídico vigente para o *Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer*.

401. A Comissão sugeriu que, depois de concluídos os trabalhos de apreciação da proposta de lei, os serviços competentes deviam tomar a iniciativa de promover a divulgação e o conhecimento desta nova lei durante o período de *vacatio legis*, assim como, distribuir e afixar (por exemplo, no interior dos táxis e nas praças de táxi) mais anúncios e panfletos publicitários (em chinês, português e inglês) para divulgar informações sobre as tarifas dos táxis e sobre a presente lei. A Comissão entende também que devem ser reforçadas as acções de divulgação jurídica e as sessões de esclarecimento junto das partes interessadas sobre os aspectos susceptíveis a interpretações divergentes, de modo a que estas conheçam, o mais rápido possível, e de forma completa e correcta, o regime contido na presente proposta de lei, e para que a sociedade reconheça a pertinência da presente regulamentação jurídica. Por outro lado, os serviços responsáveis pela aplicação da presente proposta de lei devem reforçar a formação dos agentes da linha da frente, com vista a elevar a eficiência da aplicação da lei e melhorar a qualidade dos serviços de táxis em Macau.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, corresponding to paragraphs 399 and 400.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

[Handwritten signature]

V – Conclusão

402. Em conclusão, apreciada e analisada a Proposta de Lei, a Comissão:

[Handwritten notes and signature]

É de parecer que a versão final da Proposta de Lei reúne os requisitos necessários para apreciação e votação, na especialidade, pelo Plenário;

Sugere que, na reunião plenária destinada à votação na especialidade da presente Proposta de Lei, o Governo se faça representar, a fim de poderem ser prestados os esclarecimentos necessários.

Macau, 12 de Fevereiro de 2019.

A Comissão,

[Handwritten signature]

Vong Hin Fai

(Presidente)



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature of Chui Sai Peng Jose

Chui Sai Peng Jose

(Secretário)

Handwritten signature of Cheung Lup Kwan Vitor

Cheung Lup Kwan Vitor

Handwritten signature

Handwritten signature of José Maria Pereira Coutinho

José Maria Pereira Coutinho

Handwritten signature of Leong On Kei

Leong On Kei

Zheng Anting

Handwritten signature



澳門特別行政區立法會
 Região Administrativa Especial de Macau
 Assembleia Legislativa

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten signature

Si Ka Lon

Handwritten signature

Pang Chuan

Handwritten signature

Lao Chi Ngai

Handwritten signature

Lei Chan U

Handwritten signature

Sou Ka Hou

Handwritten mark



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

ANEXO 1

Relatório sobre a Petição conexa com a Proposta de Lei intitulada “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

3.ª COMISSÃO PERMANENTE

Relatório n.º 1/VI/2019

Assunto: Petição apresentada à Assembleia Legislativa sobre a Proposta de Lei intitulada “Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer”

I – Introdução

— A proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer” foi distribuída pelo Presidente da Assembleia Legislativa a esta Comissão, através do Despacho n.º 521/VI/2018, para efeitos de exame na especialidade.

No decurso da análise e apreciação na especialidade desta proposta de lei, a Comissão recebeu o Ofício n.º 0583/GSG/SAAL/2018 dirigido pela Secretária-Geral dos Serviços de Apoio à Assembleia Legislativa, datado de 8 de Junho de 2018. No referido ofício refere-se uma carta de petição apresentada em 7 de Junho de 2018 (composta por 72 páginas e com a assinatura de 1737 indivíduos) por “um conjunto de motoristas de táxi” e por “todos os taxistas em efectividade de funções”, contendo opiniões sobre a proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Automóveis Ligeiros de Aluguer”.

Para o efeito, a Comissão reuniu-se nos dias 21 de Junho e 10 de Julho de 2018, no sentido de se determinar se, nos termos dos artigos 144.º a 151.º do Regimento da Assembleia Legislativa e dos artigos 13.º a 19.º da Lei n.º 5/94/M, de 1 de Agosto, *Exercício do direito de petição*, a referida carta devia ser considerada uma petição, ou simplesmente como uma mera opinião apresentada junto da Assembleia Legislativa sobre a proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer”¹. Para o efeito, a Comissão procedeu a uma análise e discussão sobre este assunto, em conjugação com o relatório de análise técnica elaborado pela assessoria da Assembleia Legislativa, tendo o relatório da análise sido posteriormente apresentado ao senhor Presidente da Assembleia Legislativa².

¹ Após análise e discussão da proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer”, a Comissão entendeu que, embora o Governo tenha procedido a uma consulta pública aquando da elaboração da respectiva proposta de lei em 2014, se registaram posteriormente alterações tanto na economia como no trânsito rodoviário de Macau, pelo que a Comissão foi unânime quanto à necessidade de se realizar uma nova auscultação sobre o conteúdo da proposta de lei junto do público e do sector. Assim, foi realizada uma nova consulta pública, entre 28 de Abril e 27 de Maio, durante a qual os interessados puderam apresentar as suas opiniões por carta, fax ou correio electrónico junto da Assembleia Legislativa.

² As conclusões e recomendações formuladas pela Comissão são as seguintes: (1) O interessado tem, de facto, a intenção expressa de exercer o direito de petição perante a Assembleia Legislativa; 2) O Presidente da Assembleia Legislativa pode, nos termos do n.º 1 do artigo 146.º do Regimento da Assembleia Legislativa, decidir se admite ou não a petição constante da referida missiva; (3) Tendo em conta que a petição em causa apresenta deficiências, caso a mesma seja admitida pelo Presidente da Assembleia Legislativa, o interessado deve ser notificado para efeitos de aditamento, rectificando as deficiências registadas na missiva, nos termos do n.º 1 do artigo 145.º do Regimento da Assembleia Legislativa, e da alínea a) do n.º 3 do artigo 9.º da Lei n.º 5/94/M, de 1 de Agosto, *Exercício do direito de petição*; 4) O Presidente da Assembleia Legislativa pode remeter a respectiva petição à Comissão para esta ser apreciada, nomeadamente em reuniões para a apreciação na especialidade da proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer”, bem como incluir o teor do relatório final da petição no parecer da proposta de lei.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Seguidamente, em 27 de Junho de 2018, o senhor Presidente da Assembleia Legislativa, através do Despacho n.º 820/VI/2018, aceitou a petição e distribuiu-a a esta Comissão para efeitos de tratamento e análise. Após consulta dos documentos que instruem o referido despacho, a Comissão tomou conhecimento de que os representantes dos peticionários tinham apresentado informações suplementares sobre a sua identificação, por isso, esta petição “corresponde formalmente aos requisitos previstos na Lei n.º 5/94/M, de 1 de Agosto, *Exercício do direito de petição*”.

Os referidos representantes pediram que fosse mantida a sua identidade sob sigilo, pelo que a Comissão omitiu o seu nome no presente Relatório, uma vez confirmada a sua identidade.

Como esta petição visava a proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer”, cuja apreciação na especialidade estava a ser efectuada em sede de Comissão, esta Comissão entendeu oportuno adoptar a forma de análise conjunta da referida petição, em paralelo com a apreciação da presente proposta de lei.

II. Conteúdo da petição



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Na carta de petição subscrita por “um grupo de taxistas” e por “todos os taxistas em serviço” é referido que, no respeitante ao “novo regulamento de táxis”, “as sanções que as autoridades pretendem implementar são, na sua maioria, demasiado rígidas, desumanas, irrazoáveis e pesadas, o que é inaceitável e insuportável. Mais, no articulado existem muitas coisas ambíguas, daí o descontentamento do sector e da sociedade!”.

Paralelamente, os motoristas do sector apresentaram as seguintes reivindicações:

1. *Protestam contra a utilização de medidas rígidas para oprimir o sector dos táxis, pois as sanções são muito pesadas, o que é inaceitável e insuportável.*
2. *Discordam, por unanimidade, da proposta de que só as empresas podem participar nos concursos para a atribuição de novas licenças de táxis! O pretexto de “gestão fácil” é um disparate para uma fuga às responsabilidades. Será que nos serviços públicos não há um funcionário que seja capaz de gerir isso? Ou os funcionários não precisam de trabalhar, sentam-se todos os dias e aguardam, assim, pela remuneração? Se o Secretário Raimundo do Rosário não tem capacidade de gestão, deve demitir-se, não devendo desperdiçar os recursos do Governo! Em Macau, há ainda muitas pessoas com capacidade de trabalho, mas, como não têm ligações aos poderosos, não lhes é dada a devida importância, portanto, não podem servir a sociedade! O Governo tem*



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials in the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

apoiado as PME, então, porque não apoia os motoristas efectivos ou lhes dá um subsídio para que possam participar nos concursos? Assim, com esses apoios, os taxistas vão poder trabalhar para o seu auto-sustento, sustentar a família e contribuir para a sociedade.

3. Estão contra a discriminação para com os infractores reabilitados e os preconceitos em relação aos táxis pretos.

4. Os motoristas de táxis são trabalhadores por conta própria, portanto, devem ter o seu próprio horário de trabalho e tempo de descanso, uma vez que esses são os seus direitos, portanto, o Governo não deve intervir nos assuntos relacionados com a definição do horário de trabalho e das limitações das horas de trabalho.

5. Deve-se permitir aos táxis pararem nas linhas contínuas e descontínuas amarelas para apanhar ou deixar sair passageiros! Devem ser criadas mais paragens de táxis.

6. Deve-se estabelecer um mecanismo de recurso e, no tratamento dos recursos, devem ser convidados os motoristas efectivos e com antiguidade, para efeitos de apreciação conjunta, com vista à aplicação de justiça.

7. O "novo regulamento de táxis" é muito rígido e ignora os direitos humanos e



a justiça. O Governo justifica a revisão da lei com o reordenamento do sector, mas, de facto, quer abrir um caminho para a futura importação de mão-de-obra. A cobrança excessiva realizada por uma pequena parte dos taxistas, que difamou o sector, deve-se aos preços elevados dos produtos e à oferta ser maior do que a procura, mais a mais, como Macau é pequena, a viagem é curta, e os critérios para cobrança de tarifas estão desactualizados, tudo isto afectando a subsistência dos motoristas e levando uma pequena parte deles a cobrar tarifas excessivas. Com vista a eliminar o fenómeno das "ovelhas negras", sugerimos às autoridades que procedam ao seguinte ajustamento das tarifas de táxis: a tarifa da bandeirada para os primeiros 1000 metros passará a ser de 29 patacas, e a tarifa por cada 200 metros seguintes será de 2 patacas. Serão ainda cobradas 2 patacas por 30 minutos de espera a pedido do passageiro. Como são poucos os passageiros depois das 23 horas, é difícil suportar as despesas com o aluguer dos táxis e o combustível, portanto, será necessário cobrar uma taxa adicional de 30 por cento depois das 23 horas.

III. Trabalhos de estudo e análise da Comissão

Recebida a petição supracitada, a Comissão procedeu à audição dos peticionários. Para o efeito, a Comissão reuniu-se no dia 5 de Novembro de 2018 para um encontro com dois representantes (doravante designados por



representantes dos peticionários) dos subscritores da petição enviada por “um grupo de taxistas” e por “todos os motoristas em efectividade de funções”. Os representantes que participaram nessa reunião expressaram plenamente as suas opiniões e sugestões.

Relativamente às questões discutidas entre a Comissão e os representantes dos peticionários sobre a proposta de lei intitulada “Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer”, cumpre-nos apresentar o seguinte resumo:

1) Sobre a questão da “exploração por sociedades comerciais” da actividade de táxis

Segundo os representantes dos peticionários, o sector em causa opõe-se à política do Governo de, no futuro, apenas emitir licenças de táxis para sociedades comerciais, uma vez que quem necessita do táxi para sustento é o motorista e não o accionista comercial e, por outro lado, através do actual “Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis”, o Governo tem vindo a incentivar o concurso de licenças de táxis por pessoas singulares (indivíduos), mas agora a proposta de lei em apreciação vem alterar esse modelo, limitando a participação no concurso apenas a sociedades comerciais, visto que a nova proposta de lei passou a adoptar o “modelo empresarial” de “exploração de táxis”. Os taxistas são, na



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

g

李蔚

田

林

何

李

何

sua maioria, trabalhadores por conta própria e, neste momento, se trabalharem 30 dias e 12 horas por dia, auferem cerca de 20 mil patacas, por isso, todos esperam poder manter a situação actual e controlar o tempo e as receitas desta actividade profissional. O sector está atento ao facto de, no futuro, o Governo só emitir licenças de táxis às empresas com capital não inferior a 5 milhões de patacas. O sector está preocupado com a manutenção do rendimento dos trabalhadores das companhias de táxis, bem como com a questão das regalias profissionais. Além disso, o sector está muito preocupado com a garantia de receitas de 9 horas de trabalho por dia, após a implementação do “modelo empresarial” dos táxis, e questiona se, no futuro, a empresa irá, ou não, recorrer ao pretexto da falta de condutores de táxis para abrir a porta para a importação de motoristas não residentes.

Um dos petiçãoários referiu, por exemplo, que, quando o Governo lançou o concurso público para 100 táxis eléctricos, angariou mais de 600 mil patacas com os seus familiares para concorrer a uma licença de táxi, mas, como o preço do concurso público era demasiado elevado, não conseguiu obter a licença em causa. Adiantou que, se a proposta de lei for aprovada, não há dúvida de que a gestão do sector pelo Governo será mais fácil, mas as empresas têm por objectivo obter lucros. Se o Governo determinar que apenas as empresas cujo capital social não seja inferior a cinco milhões de patacas podem obter a licença de táxis, assim, os candidatos individuais como o referido petiçãoário já não conseguirão reunir condições para o concurso.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Por último, indicou que o sector dos táxis tem sido um tipo de trabalho fácil para quem tem baixas habilitações literárias, mas o sector espera poder ter a sua própria carreira e trabalhar por conta própria para melhorar a vida da família. No futuro, se for adoptado o “modelo empresarial” para todo o sector, aqueles que trabalham por conta própria, prestando o serviço com o seu próprio esforço, terão de deixar de exercer a actividade.

A Comissão referiu que, durante a discussão da proposta de lei com o Governo, tanto os membros da Comissão como os Deputados presentes manifestaram ao Governo as suas preocupações sobre o “modelo empresarial” dos táxis. Em particular, sobre o facto de o “modelo empresarial” dos táxis não corresponder à ideia do Governo, apresentada há vários anos, de eliminar o carácter de “investimento” das licenças de táxis. Os representantes do Governo frisaram que a introdução do modelo de prestação de serviços de táxi “na forma de sociedade comercial” teve por referência as experiências de países e regiões vizinhos, como o Interior da China, Singapura e Taiwan, segundo as quais, a empresa emite um cartão de identificação de trabalhador aos condutores, fiscalizando-os e aplicando o sistema de gestão electrónica para a gestão dos seus veículos. Deste modo, a actividade de gestão dos táxis poderá funcionar de forma sistemática e regularizada, o que também ajuda a Administração Pública a reforçar a fiscalização sobre a situação de exploração dos táxis. Além disso, a empresa responsabiliza-se pela reparação e manutenção dos táxis, bem como pela



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

instalação de sistemas avançados de navegação, o que contribui para aliviar os encargos dos condutores. Paralelamente, sob este modelo de funcionamento empresarial, a empresa de táxis poderá defender os interesses dos seus condutores no sentido de procurar conseguir para eles um melhor rendimento através de uma taxa adicional às tarifas legais em vigor, bem como assumir-se como uma fonte estável de clientes, além de lhes disponibilizar também protecção através da segurança social, com vista a assegurar aos motoristas um bom ambiente de trabalho, por isso, os representantes do Governo insistem na opção legislativa do "modelo empresarial" de exploração dos táxis.

A Comissão referiu ainda que, na última versão da proposta de lei apresentada recentemente pelo Governo à Comissão, foi eliminada a norma que proíbe que os taxistas trabalhem mais de 9 horas por dia, e foi esclarecido que o horário de trabalho e as regalias dos taxistas serão definidos pelas empresas de táxis de acordo com a Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho*. Além disso, os representantes do Governo sublinharam que após a aprovação da proposta de lei, não haverá qualquer impacto nos actuais 650 táxis com licença com prazo ilimitado e nos táxis com licença com prazo limitado, que funcionam actualmente dentro do seu prazo.

A Comissão recordou que foi discutida com os representantes do Governo a forma de fiscalizar a futura transmissão de participações sociais por parte das



W

Handwritten notes and signatures in the top right corner.

companhias de táxis e o número de licenças de táxis que cada uma das empresas poderá possuir, uma vez que a inexistência de um limite poderá resultar em concorrência desleal ou na monopolização do sector por uma grande empresa. Os representantes do Governo esclareceram que vão proceder ao aditamento de um artigo na proposta de lei, no sentido de limitar a proporção de transmissão de acções das companhias de táxis e o número de licenças de táxis que possuem.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

A Comissão recordou que, na versão final da proposta de lei que foi apresentada recentemente pelo Governo, foi eliminada a norma que proíbe os taxistas de trabalharem mais de 9 horas por dia, e que as horas de trabalho e as regalias dos taxistas serão reguladas pelas empresas de táxis nos termos da Lei n.º 7/2008, *Lei das relações de trabalho*. Além disso, o Governo frisou que, após a aprovação da proposta de lei, não há qualquer impacto nos actuais 650 táxis com licenças sem prazo limite e nos táxis com licença com prazo limitado, que funcionam actualmente dentro do seu prazo.

2) Sobre a criação de mais paragens de táxis e de locais para a tomada e largada de passageiros (*linha amarela contínua*) nas vias públicas

Os representantes dos peticionários apontaram que, actualmente, cerca de 90% das vias de Macau estão marcadas com uma "linha contínua amarela", sendo fácil aos taxistas inadvertidamente violarem a lei, pelo que sugerem



que o Governo permita que os táxis permaneçam temporariamente nas vias com linha amarela, quer contínua quer descontínua, para a tomada e largada de passageiros. Essa sugestão visa evitar os conflitos entre os taxistas e os passageiros devido à impossibilidade de os táxis pararem para a tomada e largada de passageiros em zonas de paragem proibida (linha amarela contínua), resultando em suspeitas de cobrança abusiva de tarifas ou de percurso mais longo. Os representantes dos peticionários também referiram que as praças de táxis, as zonas de espera de táxis e os locais para descanso dos taxistas não são suficientes. A Comissão referiu que, durante a discussão da proposta de lei com o Governo, os membros da Comissão e os deputados presentes sugeriram ao Governo que aumentasse o número de paragens de táxis e de praças de táxis, bem como de vias públicas com linha amarela descontínua em locais que não atrapalhem o trânsito. Os representantes do Governo responderam que, no futuro, vai ser aumentado o número de paragens de táxis e de locais de espera de táxis. A Comissão acrescentou ainda que, na versão final da proposta de lei entregue à Comissão pelo Governo, foram aditados novos artigos que permitem aos taxistas o direito de continuar a circular nos lugares onde é proibido o estacionamento (por exemplo, zona com linha contínua amarela), para efeitos de tomada e largada de passageiros.

3) Sobre a qualificação dos infractores reabilitados para o acesso ao cartão de condutor de táxi



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below, some with arrows pointing to the text.

h

Os representantes dos peticionários entendem que o emprego é um factor importante para a reintegração dos infractores em reabilitação na sociedade, pelo que se lhes deve dar oportunidades de emprego justas. Por outro lado, o sector dos táxis é um dos que mais facilmente admite os infractores reabilitados, visto que as exigências técnicas do sector não são elevadas, o seu rendimento depende de quanto trabalharem e não necessitam de habilitações académicas elevadas. No entanto, as respectivas disposições da proposta de lei estreitam o espaço de emprego dos infractores reabilitados. A Comissão manifestou que a questão em causa foi analisada profundamente com os representantes do Governo, o qual aceitou parte das opiniões da Comissão, tendo sido eliminadas do texto de trabalho da versão final da proposta de lei a referência aos crimes de terrorismo, e produção ilícita, tráfico e consumo de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, e foram acrescentadas referências aos crimes de roubo e extorsão. No entanto, os representantes do Governo sublinharam que às pessoas condenadas por crimes cometidos durante a condução não será emitido um cartão de identificação de condutor de táxi, a não ser que as decisões condenatórias tenham sido canceladas do respectivo registo criminal.

4) Sobre a questão de "obtenção de prova por método passivo por agentes encobertos"



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

b

Handwritten notes and signatures in the top right corner.

De acordo com os representantes dos peticionários, a proposta de lei propõe a introdução de um novo mecanismo³, pelo qual, quando os agentes policiais e o pessoal de fiscalização da DSAT que não estejam no exercício de funções forem vítimas de violação da lei por parte de taxistas, têm o direito de exigir aos taxistas infractores que permaneçam no local do incidente e aguardem pela chegada de outros agentes de autoridade. Trata-se de uma forma de recolha de provas por "ocultação da identidade do agente de autoridade", e o sector em geral opõe-se a esta medida, porque o preocupa o excesso de competências do pessoal da autoridade, e o tempo de espera para a chegada dos agentes de autoridade, que pode ser muito prolongado, por exemplo, quando há necessidade de apreensão do táxi durante a investigação pelas autoridades. Mais, sendo o período dessa investigação desconhecido, o rendimento dos taxistas pode ficar gravemente afectado. O sector considera que as operações de recolha de prova através do método de "ocultação de identidade dos agentes de autoridade" são muito injustas para o sector dos táxis e agravam ainda mais a pressão psicológica dos taxistas.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Segundo os representantes dos peticionários, as crescentes infracções dos taxistas estão principalmente relacionadas com o actual regime de atribuição

³

Artigo 26.º
(Autoridade pública)

1. O pessoal de fiscalização da DSAT e os agentes policiais do CPSP têm poderes de autoridade pública no exercício das suas funções.
2. Para salvaguardar o bem jurídico protegido pela presente lei, o pessoal referido no número anterior está investido de autoridade pública quando for vítima das infracções administrativas previstas na presente lei, mesmo que não esteja no exercício das suas funções, não podendo os próprios instaurar o processo administrativo contra a infracção ou deduzir a acusação contra os actos infractores em que estejam envolvidos.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

de licenças de táxis, ou seja, no concurso público a licença é atribuída à oferta de montante mais elevado, o que faz com que os proprietários dos táxis aumentem, de forma significativa, o valor do aluguer, devido ao elevado preço do concurso público. Por outro lado, os representantes dos peticionários explicaram à Comissão o actual estado de aluguer dos táxis, afirmando que, de uma forma geral, o veículo é utilizado pelos proprietários para fazer o negócio de um turno de trabalho e, para os restantes turnos, o veículo é alugado a terceiros. Ou, então, pode haver pessoas (“subconcessionário geral”) que alugam grande número de veículos a diferentes proprietários para, por sua vez, os subalugarem a outros sublocadores (“pequenos subconcessionários”) antes de transferirem esses táxis para os motoristas que os conduzem. Esta situação eleva, conseqüentemente, os encargos de aluguer para os motoristas de táxi, pressionando-os, indirectamente, a praticar infracções para pagar o aluguer dos veículos e obter o rendimento necessário para a subsistência. Os representantes dos peticionários sublinharam que o aumento do preço dos táxis não resulta, de facto, num aumento do rendimento dos taxistas, uma vez que, quando se actualizam as tarifas, os proprietários de táxis aumentam de imediato o preço do aluguer (foi frisado que os proprietários aumentam sempre o preço do aluguer dos táxis). Por isso, o aumento das tarifas para transporte de passageiros é o lucro que o proprietário ganha, e as receitas dos taxistas mantêm-se, ou registam apenas um aumento pequeno, em comparação com a situação prévia.



[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

[Handwritten marks]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

A referida questão foi alvo de atenção da Comissão e, aquando da discussão com os representantes do Governo sobre os artigos em causa, os mesmos explicaram que a proposta de lei não contém disposições sobre a execução passiva da lei através da “obtenção de prova por método passivo e de forma encoberta” pelos agentes de autoridade. Acrescentaram ainda que as disposições da proposta de lei tiveram por referência o regime em uso pela Polícia Judiciária e, com isso, a mesma proposta de lei não visa criar um regime de “obtenção de prova de forma passiva e encoberta”. O artigo 26.º da proposta de lei refere que, quando os agentes de fiscalização fora de serviço forem vítimas de infracção de táxi, estes não podem deduzir acusação nem aplicar multas, e esta norma tem como ponto de partida o facto de os agentes terem o direito de deter o infractor no local, mesmo que não estejam no exercício de funções, enquanto que o cidadão comum, por sua vez, não tem este poder, mas tem o direito de não sair do carro e de aguardar pela chegada dos agentes de autoridade ao local do incidente.

5) Relativamente à instalação de equipamentos de gravação de som e de gravação de vídeo no interior do táxi

Segundo o referido representante, o sector concorda com a instalação de equipamentos de gravação de som e vídeo no interior dos táxis, visto que é tido como o meio mais adequado para a recolha de prova no sentido de se determinar se o condutor violou ou não as regras, pois, só assim, com o



registo audiovisual, é que se pode salvaguardar os direitos e interesses dos condutores e dos passageiros dos táxis. De acordo com os representantes dos peticionários, a instalação de um dispositivo de gravação de som e vídeo tem por objectivo permitir recriar as ocorrências que decorram dentro do veículo através dos registos audiovisuais, em caso de conflito entre o passageiro e o condutor. Deste modo, independentemente de o condutor ou o passageiro ser culpado, ambas as partes podem resolver eventuais conflitos de uma forma justa, visto que apenas a gravação sonora pode não ser suficiente para reflectir verdadeiramente a situação no momento do incidente. Os membros da Comissão e os outros Deputados que acompanharam a reunião, na sua maioria, concordaram com a instalação de equipamentos de gravação de som e vídeo no interior dos táxis, e manifestaram a sua atenção durante a discussão da proposta de lei com os representantes do Governo. No entanto, os representantes do Governo não aceitaram as opiniões da Comissão e, na proposta de lei, manteve-se a norma originária de instalação apenas de equipamento de gravação sonora no interior dos táxis.

6) Sobre a criação de um mecanismo de recurso para os casos de conflito nos táxis

Os representantes dos peticionários entendem que os taxistas, na sua maioria, são cumpridores da lei, e que apenas uma minoria de "ovelhas negras" comete infracções e perturba o normal funcionamento do sector, afectando a



sua imagem. O sector compreende que a sociedade exige que os serviços competentes punam de forma severa os infractores, mas espera que seja criado um mecanismo de recurso a terceiros, no sentido de assegurar os direitos e interesses legítimos dos interessados, através de uma plataforma justa e imparcial para o tratamento dos conflitos e queixas em causa.

Os representantes do sector sugeriram a criação de uma *comissão de recurso dos conflitos de táxis*, composta pelos representantes do Governo, das associações sociais e do sector de táxis, para tratar com justiça os conflitos relacionados com os táxis. Além disso, o Governo deve reforçar as acções de formação para que os agentes de autoridade mantenham a neutralidade, a imparcialidade e a transparência na aplicação da lei. A Comissão manifestou que, aquando da discussão da proposta de lei, foi apresentada uma proposta ao Governo para o efeito, mas esta não foi aceite pelas autoridades, com o fundamento da existência do actual regime de recurso contencioso. Assim, segundo a explicação do proponente, se o sector de táxis não estiver satisfeito com a sanção aplicada pelas autoridades, pode interpor recurso para o Tribunal Administrativo, cabendo ao tribunal decidir.

7) Outras sugestões

De acordo com os representantes dos peticionários, a elevação das sanções aplicadas pelo Governo pode não resolver totalmente as irregularidades



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

10

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.

praticadas pelos taxistas, tendo aqueles sugerido, por isso, que as multas fossem substituídas por acções de formação. Acrescentaram que, neste momento, alguns taxistas continuam com maus comportamentos, e o Governo apenas recorre a multas para resolver esse problema, mas não encara nem trata da situação plenamente. Como a proposta de lei dá mais importância ao agravamento da multa, se alguns taxistas pretenderem infringir a lei, entenderão que vão poder continuar a violar a lei, desde que tenham dinheiro para o pagamento da pena de multa. Para além disso, o sector considera que o cancelamento (cessação) do cartão de identificação de condutor nos casos de infracção dos taxistas é uma sanção demasiado pesada, uma vez que os taxistas não conseguem sobreviver depois de o referido cartão de identificação ter sido cancelado. Propõe-se que a proposta de lei determine a suspensão por um mês do cartão de identificação de condutor aos taxistas infractores, para que, durante esse período, possam frequentar cursos de formação sob a orientação do Governo, nomeadamente, cursos de línguas, de boa conduta e de direito, com vista a melhorar a atitude de trabalho dos taxistas infractores, a fim de reduzir os casos de reincidência.

Por fim, os representantes dos peticionários consideram que Macau é um território pequeno, com ruas especiais e de curta distância, e que os critérios de cobrança de tarifas dos táxis já estão desactualizados, tendo em conta as especificidades do sector dos táxis, nomeadamente, o número de passageiros dos táxis de madrugada e depois das 11 horas da noite. Deste modo,



sugere-se ao Governo que, durante esse período, seja permitido cobrar uma taxa adicional de 30% da tarifa, com vista a subsidiar os encargos de aluguer de táxis e o consumo de combustível.

Durante a reunião, os membros da Comissão manifestaram que, dado que o conteúdo da petição se relaciona com a proposta de lei em apreciação pela Comissão, foi tomada a deliberação de transmitir ao Governo o conteúdo dessa petição, nomeadamente, as opiniões e sugestões dos respectivos sectores. A Comissão manifestou ainda que, aquando da apreciação da proposta de lei em causa, irá discutir e trocar impressões com os representantes do Governo sobre esta matéria.

Pelo exposto, a Comissão entende que estão reunidas as condições para comunicar ao Presidente da Assembleia Legislativa o resultado da análise da petição, nos termos do n.º 4 do artigo 13.º da Lei n.º 5/94/M, de 1 de Agosto.

IV. Conclusões

Analisada a petição, a Comissão conclui o seguinte:

- 1) Propõe-se arquivar a presente petição apresentada por “um conjunto de motoristas de táxi e por “todos os taxistas em efectividade de funções”,



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

relativa à proposta de lei intitulada "Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer";

- 2) Propõe-se dar conhecimento do facto de arquivamento ao representante de "um grupo de taxistas" e de "todos os taxistas em efectividade de funções";
- 3) Considerando que a proposta de lei intitulada "Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis" será igualmente objecto de apreciação na especialidade no Plenário, a Comissão entende que a petição e o relatório de análise devem ser apresentados em anexo ao parecer da proposta de lei e submetidos à apreciação do Plenário da Assembleia Legislativa;
- 4) Propõe-se ao Presidente da Assembleia Legislativa que, aquando da notificação aos peticionários sobre o arquivamento da presente petição, seja anexada também a cópia do Parecer n.º 1/VI/2019, elaborado pela Comissão sobre o "Regime Jurídico do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer";
- 5) Propõe-se a publicação do presente relatório no Diário da Assembleia Legislativa.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



澳門特別行政區立法會
 Região Administrativa Especial de Macau
 Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Macau, 12 de Fevereiro de 2019.

A Comissão,

Handwritten signature of Vong Hin Fai.

Vong Hin Fai

(Presidente)

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Handwritten signature of Chui Sai Peng Jose.

Chui Sai Peng Jose

(Secretário)

Handwritten signature of Cheung Lup Kwan Vitor.

Cheung Lup Kwan Vitor



澳門特別行政區立法會
 Região Administrativa Especial de Macau
 Assembleia Legislativa

José Maria Pereira Coutinho

Leong On Kei

Zheng Anting

Si Ka Lon

Pang Chuan

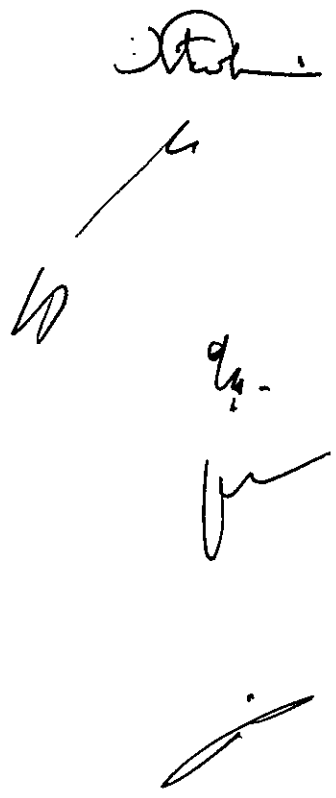


澳門特別行政區立法會
 Região Administrativa Especial de Macau
 Assembleia Legislativa


 Lao Chi Ngai


 Lei Chan U


 Sou Ka Hou





澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Anexo:

Petição

Handwritten mark



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(Tradução)

Assembleia Legislativa da RAEM

Relativamente ao “novo regulamento de táxis”, as sanções que as autoridades pretendem implementar são, na sua maioria, demasiado rígidas, desumanas, irrazoáveis e pesadas, o que é inaceitável e insuportável. Mais, no articulado existem muitas coisas ambíguas, daí o descontentamento do sector e da sociedade!

Os motoristas efectivos, incluindo a tempo inteiro e a tempo parcial, vêm, por este meio, manifestar ao órgão legislativo a sua oposição forte, apelando para que se melhore e clarifique, com cautela, todas as disposições em causa.

Pelo exposto, nós, todos os motoristas do sector, apresentamos as seguintes reivindicações:

1. Protestamos contra a utilização de medidas rígidas para oprimir o sector dos táxis, pois as sanções são muito pesadas, o que é inaceitável e insuportável.

2. Discordamos, por unanimidade, da proposta de que só as empresas podem participar nos concursos para a atribuição de novas licenças de táxis, pois os que têm necessidades reais são os motoristas, não as empresas nem os investidores. O Governo não pode recorrer ao pretexto da gestão fácil



(Tradução)

澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

para fugir às suas responsabilidades. Será que nos serviços públicos não há um funcionário que seja capaz de gerir isso? Ou os funcionários não precisam de trabalhar, sentam-se todos os dias e aguardam, assim, pela remuneração? Se o Secretário Raimundo do Rosário não tem capacidade de gestão, deve demitir-se, não devendo desperdiçar os recursos do Governo! Em Macau, há ainda muitas pessoas com capacidade de trabalho, mas, como não têm ligações aos poderosos, não lhes é dada a devida importância, portanto, não podem servir a sociedade! O Governo tem apoiado as PME, então, porque não apoia os motoristas efectivos ou lhes dá um subsídio para que possam participar nos concursos?

3. Estamos contra a discriminação para com os reabilitados e os preconceitos em relação aos táxis pretos.

4. Os motoristas de táxis são trabalhadores por conta própria, portanto, devem ter o seu próprio horário de trabalho e tempo de descanso, uma vez que esses são os seus direitos. Portanto, o Governo não deve intervir nos assuntos relacionados com a definição do horário de trabalho e das limitações das horas de trabalho.

5. Deve-se permitir aos táxis pararem nas linhas contínuas e descontínuas amarelas para apanhar ou deixar sair passageiros! Devem ser criadas mais paragens de táxis.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(Tradução)

6. Deve-se estabelecer um mecanismo de recurso e, no tratamento dos recursos, devem ser convidados os motoristas efectivos e com antiguidade, para efeitos de apreciação conjunta, com vista à aplicação de justiça.

7. O "novo regulamento de táxis" é muito rígido e ignora os direitos humanos e a justiça. O Governo justifica a revisão da lei com o reordenamento do sector, mas, de facto, quer abrir um caminho para a futura importação de mão-de-obra. A cobrança excessiva realizada por uma pequena parte dos taxistas, que difamou o sector, deve-se aos preços elevados dos produtos, e à oferta ser maior do que a procura, mais a mais, como Macau é pequena, a viagem é curta, e os critérios para cobrança de tarifas estão desactualizados, tudo isto afectando a subsistência dos motoristas e levando uma pequena parte deles a cobrar tarifas excessivas. Com vista a eliminar o fenómeno das "ovelhas negras", sugerimos às autoridades que procedam ao seguinte ajustamento das tarifas de táxis: a tarifa da bandeirada para os primeiros 1000 metros passará a ser de 29 patacas, e a tarifa por cada 200 metros seguintes será de 2 patacas. Serão ainda cobradas 2 patacas por 30 minutos de espera a pedido do passageiro. Como são poucos os passageiros depois das 23 horas, é difícil suportar as despesas com o aluguer dos táxis e o combustível, portanto, será necessário cobrar uma taxa adicional de 30 por cento depois das 23 horas.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(Tradução)

É impossível citar aqui todos os artigos do novo regulamento, devido à sua grande quantidade, portanto, solicitamos às autoridades que adotem uma atitude proactiva no assumir das suas responsabilidades e tenham mais encontros com os profissionais do sector, para ouvir as suas opiniões. Devem ainda elaborar, em conjunto com o sector, um novo regulamento de táxis, com vista a eliminar o fenómeno das "ovelhas negras", a repor a justiça ao sector, e a garantir os direitos e interesses dos motoristas, em prol do bem-estar da população.

Todos os motoristas efectivos de táxis

7 de Junho de 2018



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

李若愚

李若愚

李若愚

李若愚

李若愚

李若愚

ANEXO 2

Mapa das Opiniões Recolhidas na Consulta Pública

李若愚

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

h
10
Handwritten signature

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTO-RIDAD E PÚBLICA	AUTO DE DEPOIMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
1.	2018 5/17	Associações - Associação de Mútuo de Condutores de Táxi de Macau - Associação Geral de Condutores de Táxi de Macau - Associação de Taxistas Femininas de Macau		Artigo 5.º - Discorda do facto de apenas as sociedades comerciais poderem candidatar-se ao concurso público para atribuição de licenças, uma vez que vai limitar o acesso à profissão pelos taxistas que trabalham por conta própria. A proposta de lei já prevê o reforço em grande medida do combate às infracções dos taxistas e as respectivas sanções, sendo também introduzida a utilização de meios electrónicos para a fiscalização deste sector. Deste modo, há razão para limitar a candidatura às sociedades comerciais.	Alínea 1) do n.º 1 do artigo 10.º - A instalação e a manutenção dos referidos equipamentos implicam grandes despesas e a detecção de anormalidades no seu funcionamento é algo de difícil para os taxistas. Assim, há que estipular claramente na proposta de lei as definições respeitantes às avarias e às respectivas responsabilidades, no sentido de diminuir os litígios no futuro.		Alínea 2) do n.º 1 do artigo 17.º - Esta norma é demasiado rigorosa. Tal disposição carece de suporte científico e contraria a vontade do Governo quanto ao incentivar da reinserção social de prisioneiros libertados. Trata-se de uma disposição discriminatória.	a) Alíneas 3) e 4) do n.º 1 do artigo 22.º - O condutor de táxi deve assegurar que estão disponíveis no táxi o livro de bordo, e preencher o livro de bordo no início e termo do período de trabalho. Na nossa opinião, não vale a pena preencher o livro de bordo, uma vez que já está instalado um aparelho electrónico de registo. b) Alíneas 10) do n.º 1 do artigo 22.º - O Governo deve permitir a identificação através de dispositivo electrónico, em lugar de exibir o cartão de identificação de condutor de táxi no expositor instalado dentro do veículo. c) Alínea 15) do n.º 1 do artigo 22.º - Os elementos constantes do cartão de identificação de condutor de táxi incluem apenas o número do cartão, o nome e a data de emissão. Como esses dados são basicamente inalteráveis, não percebemos, então, quais são as informações que merecem actualização.					a) É insuficiente a instalação obrigatória da gravação sonora nos táxis, deve-se instalar também o equipamento de gravação sonora e de imagem para um melhor conhecimento da situação no interior do veículo, protegendo com maior justiça os interesses de todas as partes. b) A proposta de lei introduz o procedimento sancionatório da autuação imediata, e prevê aumentos significativos das sanções. Assim, propõe a criação de mecanismos de recurso ou de arbitragem com a a mediação por terceiros, a fim de evitar casos de injustiça e salvaguardar os interesses e direitos dos taxistas. c) Deseja que o Presidente da Comissão convoque uma reunião, com vista a uma troca de opiniões com os operadores do sector dos táxis e	

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten notes and signatures:
10
[Signature]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES		
								<p>d) Alínea 14) do n.º 1 do artigo 23.º - Forte oposição contra esta disposição, visto que, o mesmo não é exigido a outros sectores e, sem se baseia em qualquer dado científico, o Governo reduz o horário de trabalho, negligenciando completamente a liberdade de trabalho dos taxistas que trabalham por conta própria, bem como a pressão do seu trabalho.</p> <p>e) Alínea 17) do n.º 1 do artigo 23.º - Estando vedada ao condutor de táxi a verificação das informações gravadas, este está impedido de saber se o sistema de navegação global por satélite ou o aparelho de gravação sonora está em conformidade com os requisitos legais, ou que não apresenta um funcionamento regular. Pelo facto de o Governo não dispor de critérios objectivos para determinar que os referidos equipamentos não se encontram a funcionar regularmente, a presente disposição é injusta para o condutor.</p>								com os membros desta Associação.

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES	
2.	2018 5/17	Cidadão (Martina Lei)					Alínea 3) do n.º 1 do artigo 20.º - Prevê o cancelamento do cartão de identificação de condutor de táxi, quando num período de cinco anos forem cometidas quatro infracções. Isto é pouco rigoroso, assim, propõe-se que seja alterada para: quando num período de cinco anos forem cometidas três infracções. Para além disso, propõe-se o aditamento de uma norma que implique o cancelamento vitalício do cartão de identificação de condutor de táxi, quando o condutor obtiver novamente o cartão, que foi suspenso por 3 anos, e violar novamente a alínea 3) do n.º 1 do artigo 20.º.								
3.	2018 5/17	Associações: -Associação de Informações de Táxis de Macau -Associação dos Comerciantes e Operários de Automóveis de Macau -Associação dos Taxistas de					a) Alínea 2) do n.º 1 do artigo 17.º - Esta norma é demasiado rigorosa e constitui uma discriminação contra a reinserção social das pessoas que cometeram crimes. Propõe-se o seguinte: a criação de um registo com os dados relativos aos taxistas	a) Alíneas 1) e 2) do n.º 1 do artigo 22.º - Quais são os critérios para definir que o condutor “não se apresenta apumado e aseado” e “não trata o passageiro com urbanidade”? Deve ser aditada uma norma que permita ao condutor de táxi recusar a prestação de serviços aos	a) Artigo 24.º - Devem ser criadas mais praças de táxis nos pontos turísticos, e junto à entrada das empresas do jogo	Artigo 26.º - Como irão os “agentes paisana” aplicar a lei?		Artigo 29.º - Como será efectivada a responsabilidade subsidiária do proprietário do veículo?	a) N.º 5 do artigo 34.º - Como se definem a “licença de táxi” e o “alvará de táxi”? A definição em relação ao chamado papel “ma si wa” donde consta o número da licença do táxi? Esses	a) A proposta de lei prevê a introdução de procedimentos sancionatórios para atuação imediata, mas como a polícia nem sempre consegue verificar de imediato a totalidade dos factos, pode haver lugar a apreciações erróneas. Propõe-se o aperfeiçoamento	

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

h *h* *h* *h* *h*

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
		Macau - Associação dos Donos de Táxis de Macau - Associação do Pessoal de Táxi de Macau - Associação dos Proprietários e Operadores de Táxis de Macau - Federação dos Proprietários e Operadores de Táxis de Macau - Federação dos Negócios de Táxis de Macau - Federação de Motoristas de Táxi Profissional - Associação dos Locatários de Táxis de Macau					infractores e que têm sido alvo de queixas; a avaliação do registo dos actos praticados pelo condutor no ano antecedente à renovação do cartão de identificação de condutor de táxi; suspensão ou cancelamento do cartão de identificação para os condutores que são sempre alvo de queixas ou tenham cometido várias infracções; e a obrigação de frequentar aulas de condução para poder haver lugar à renovação do cartão, que só acontece depois de terem passado no respectivo exame. b) N.º 2 e 3 do artigo 18.º - Considera-se caducado o cartão de condutor de identificação de condutor de táxi quando no termo do seu prazo de validade não tenha sido autorizada a sua renovação. Então, não é permitida a condução de táxi sem o referido cartão. Em relação à carta de condução	passageiros que gritam sem razão, dizem palavrões e insultam. Os passageiros que gritam sem razão e que abusam do mecanismo de apresentação de queixas devem pagar uma indemnização ao condutor, uma vez que lhes causam prejuízos. As autoridades devem aperfeiçoar o respectivo mecanismo de apresentação de queixas, introduzindo um mecanismo de apreciação por uma terceira parte, por forma a aumentar a imparcialidade. b) Alíneas 5) a 7) do n.º 1 do artigo 22.º - Quando o condutor recusar não emitir o recibo relativo ao serviço prestado ao passageiro é que deve ser sancionado. Os condutores mais idosos podem não ter condições para ajudar o passageiro a retirar a bagagem. De acordo com esta norma, se o condutor de táxi não ajudar o passageiro a colocar e a retirar do porta-bagagem do veículo os respectivos pertences, é sancionado com multa de 1 500 patacas. Mas muitos passageiros	b) Artigo 24.º - Devem ser criados lugares de estacionamento temporário exclusivos para táxis nas proximidades dos sanitários públicos.				conceitos devem ser definidos e clarificados. b) N.º 2 do artigo 39.º - Propõe-se o aumento da bandeirada de 19 para 28 patacas para os primeiros 1,5 quilómetros percorridos, permanecendo inalterado o valor por cada 800 metros percorridos após a bandeirada. Sugere-se a adopção das experiências das regiões vizinhas, por exemplo, o pagamento de taxas adicionais de 10 patacas no período entre as 00H00 e as 07H00 e nos feriados. Há que prever normas claras para proibir a circulação de táxis durante a passagem de tufões. Caso contrário, deve ser definido o tarifário para os dias de tufão e a indemnização de seguro.	do mecanismo de apresentação de queixas, através da introdução de um mecanismo de apreciação por uma terceira parte, por forma a aumentar a imparcialidade. b) Segundo o Código Penal e o Código Civil, existem sanções de menor gravidade e de maior gravidade, e as sanções são diferentes para delinquentes primários e para reincidentes. No entanto, esta proposta de lei prevê sanções uniformes e bastante rigorosas para o sector dos táxis. Será que isto é justo? c) Há que criar um centro de formação profissional para os condutores de táxis, com vista a elevar a qualidade dos serviços, e um centro de apoio aos condutores de táxis, e para a correcção da sua conduta. d) Há que criar um centro de apoio aos condutores de

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
							<p>caducada, neste momento não é exigido ao seu titular que proceda à entrega da mesma na DSAT, no prazo de 10 dias subsequentes. Portanto, não se deve incluir esta norma na proposta de lei.</p> <p>c) N.º 2 e 5 do artigo 19.º Se houver algum problema na notificação por carta registada e o condutor de táxi não conseguir entregar o referido cartão à DSAT no prazo de 10 dias, a multa de 30 mil patacas não será demasiado elevada?</p>	<p>exigem a paragem em local assinalado por linha contínua amarela, cuja infracção é sancionada com multa de 300 patacas. Nestes casos, o condutor vai com certeza optar por parar em local assinalado por linha contínua amarela e ajudar o passageiro a colocar e a retirar do porta-bagagem do veículo os respectivos pertences, mas isto poderá causar outros problemas de trânsito.</p> <p>c) Alíneas 1) a 9) do n.º 1 do artigo 22.º - Constitui crime se o condutor de táxi não entregar ao passageiro os objectos por este deixados, ou tirar, intencionalmente, os objectos do passageiro. Portanto, a pena deve ser aplicada nos termos do Código Penal.</p> <p>d) Alínea 13) do n.º 1 do artigo 22.º - A sanção deve ser aplicada quando o condutor não accionar o taxímetro e a respectiva função de cálculo da tarifa, ou não assegurar, intencionalmente, o seu normal funcionamento.</p>						táxis, para demonstrar o carinho do Governo para com eles.

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

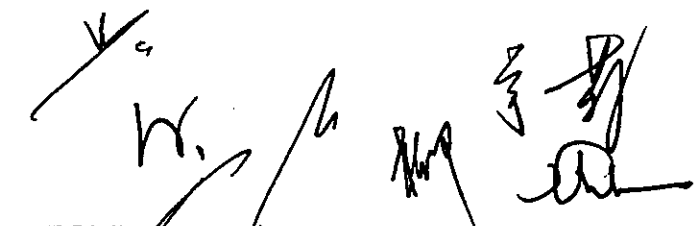
N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>e) Alínea 14) do n.º 1 do artigo 22.º - Se o passageiro quiser dar uma gorjeta ao condutor, entende-se que é cobrança excessiva de tarifas?</p> <p>f) Alínea 5) do n.º 1 do artigo 23.º - Em Macau, 95% das vias públicas estão assinaladas por linhas contínuas amarelas, onde é proibido parar ou estacionar. Se o condutor se recusar a deixar o passageiro nesses locais assinalados, o passageiro apresenta queixa, mas se o fizer, comete uma infracção. Assim, há que legislar no sentido de reduzir as limitações à paragem dos táxis, ou permitir a paragem dos táxis em locais assinalados por linha contínua amarela.</p> <p>g) Alínea 6) do n.º 1 do artigo 23.º - Os pertences do condutor, como o telemóvel, será considerado objecto estranho ao passageiro?</p> <p>h) Alínea 12) do n.º 1 do artigo 23.º - Como se define em concreto?</p>						

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>i) Alínea 14) do n.º1 do artigo 23.º - A definição desta norma teve em consideração o real func? Quais são os critérios para definir as 9 horas de trabalho? Por exemplo, um condutor, em regime de substituição, trabalha 8 horas de manhã, descansa à tarde, e depois trabalha 8 horas à noite. Este condutor trabalha mais de 9 horas durante um período de 24 horas. Então, está a violar a lei? Como é que vai ser assegurada a respectiva fiscalização? Essa disposição não considerou os custos operacionais do condutor. Como se definem os intervalos para refeições?</p>						
4.	2018 5/17	Associações - Associação dos Proprietários de Táxis de Macau	Como se definem a "licença de táxi" e o "alvará de táxi"? A definição em relação ao chamado papel "ma si wa" donde consta o número da licença do táxi? Esse conceitos devem ser definidos e	Alínea 2) do n.º1 do artigo 8.º - A licença pode pertencer a mais de um titular. Se um deles for extinto ou declarado falido, o seu cônjuge ou outro familiar pode herdar a licença? Isto não vai afectar os outros titulares?	a) Artigo 10.º, n.º 7 - O taxista viola as modalidades de tarifas, isto é, não cobra a tarifa de acordo com o taxímetro. Quem é que é punido? O autor dessa prática ou o titular da licença? b) Artigo 10.º, n.º 8 - Há que clarificar quem é que deve ser punido, se o autor se o titular da licença.	Artigo 14.º n.º 1 - Há que determinar e clarificar o respectivo sentido.						Artigo 29.º - Há que definir e clarificar a responsabilidade subsidiária. O que se entende por "excepto em caso de utilização abusiva do	Artigo 34.º - Há que determinar e clarificar o respectivo sentido.	

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA



N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
			clarificados.									veículo”?		
5.	2018 5/17	Associações - Federação de Motoristas de Táxi Profissional		Artigo 5.º - Discorda que só as sociedades comerciais é que podem candidatar-se ao concurso público para atribuição de licença, e espera que os motoristas possam ter o seu próprio automóvel, pois só assim é que se pode reduzir os respectivos custos.				Alínea 14) do n.º1 do artigo 23.º - Não é justo vedar ao condutor trabalhar durante um período superior a nove horas diárias, sendo a respectiva infracção sancionada com multa. O tratamento deve ser igual para todos os que exercem a profissão de motorista. Os motoristas trabalham por conta própria e não gozam de regalias laborais, nem de férias remuneradas legais, portanto, a redução das horas de trabalho afecta directamente os rendimentos dos motoristas.	Artigo 24.º - O artigo não é claro e resulta em várias “zonas cinzentas”, portanto, espera que o legislador preste os devidos esclarecimentos.					
6.	2018 5/17	Associações - Associação dos Taxistas de Macau	Há que clarificar as definições de “licença” e “alvará.	Alínea 4) do n.º1 do artigo 8.º - Questiona se se pretende autorizar apenas táxis das grandes empresas, financeiramente mais abastadas, e aniquilar as PME e os profissionais por conta própria.			Alínea 3) do n.º1 do artigo 17.º - A proposta de lei estabelece que o cartão de identificação de condutor é renovado de cinco em cinco anos, e pode ser cancelado em caso de infracção das regras de trânsito. Este tipo de sanções não deve impedir a renovação do referido cartão nem afectar o meio de ganhar a vida dos taxistas.	Alínea 14) do n.º1 do artigo 23.º - Actualmente, os taxistas trabalham, na sua maioria, por turnos de 12 horas, e descontando o tempo para as refeições e descanso, a duração efectiva de trabalho é de 10 horas. Esta nova regra, que proíbe trabalhar durante mais de 9 horas, vai prejudicar gravemente o rendimento dos taxistas. Propõe-se que se mantenha a regra actual de 10 horas de trabalho.	Artigo 24.º - Esta norma parece contrariar o princípio “ne bis in idem”. A vigente Lei do trânsito rodoviário já prevê medidas sancionatórias para a violação das regras a observar na tomada e largada de passageiros. O eventual		Artigo 30.º - A atitude do Governo em relação às “infracções administrativas” dos taxistas tem sido de presunção de culpa, por isso, são	Artigo 29.º-A - infracção administrativa resulta dum acto individual do taxista, por isso, é irrazoável o dono do táxi assumir responsabilidade subsidiária pelo pagamento das	Criação de uma comissão de impugnação, composta por representantes do sector, da DSAT e da sociedade, a fim de evitar casos de injustiça e salvaguardar os interesses e direitos dos taxistas.	

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								Assim, aqueles que queiram trabalhar durante 9 horas também podem acabar o trabalho mais cedo. Não há necessidade de impor uma redução da duração do trabalho.	aditamento de sanções conduz à repetição de sanções. Discorda da dupla penalização.		frequente s os casos de injustiça, e os taxistas não têm formas de recurso, pois não são tão poderosos como o Governo, e perdem mesmo tendo razão. O texto do artigo 38.º da proposta de lei é obscuro e reduz notavelmente a garantia quanto ao recurso dos taxistas. Sugere a manutenção dos artigos 21.º e 22.º do regulamento vigente, e que se crie uma comissão de impugnação	multas do condutor. O condutor, depois de cometer uma infracção, pode atribuir a responsabilidade a outros veículos e continuar a cometer infracções. A medida constitui um incentivo indirecto à infracção por parte dos condutores.		

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
											ão, composta por represent antes do sector, da DSAT e da sociedade , a fim de evitar casos de injustiça e salvaguardar os interesses e direitos dos taxistas.			
7.	2018 5/18	Cidadão (André Vong)												<p>a) A alínea a) do n.º1 do artigo 23.º da Lei n.º6/96/M aplica-se à situação e cobrança abusiva de tarifas?</p> <p>b) Em caso afirmativo, como é que se trata da questão de concorrência quando um facto constitua, simultaneamente, crime previsto no referido regime, e infracção administrativa prevista na proposta de lei?</p>

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
8.	2018 5/18	Cidadão (Sr. Lam)			<p>a) Alínea 1) do n.º1 do artigo 10.º - O Governo tem algum critério para avaliar se os equipamentos são "danificados" ou "dolosamente"? Se, antes de o taxista iniciar a prestação de serviços, tais equipamentos estiverem em boas condições e só tiverem sido danificados durante o trabalho, então, as responsabilidades são imputadas ao titular da licença? Caso o titular da licença seja acusado pelos executores da lei, como é possível este provar que tais equipamentos estavam em boas condições e sem danificação antes de serem entregues ao respectivo taxista? É preciso esclarecer quem vai assumir essas responsabilidades</p> <p>b) Alínea 7) do n.º1 do artigo 10.º - Podem os taxistas transportar, gratuitamente, os seus familiares e amigos, estando o táxi no estado de suspensão temporária de transporte de passageiros? Ou é proibido qualquer fim</p>	<p>a) N.º4 do artigo 11.º - Quando as pessoas indicadas nesta norma ajudam os taxistas, e não os condutores de táxi sem licença, são punidas igualmente? Sugere-se que o alvo de fiscalização desta norma abranja também os taxistas.</p> <p>b) N.º 2 do artigo 12.º - As entidades previstas neste número são escolhidas através de concurso público ou de adjudicação? Como é que o titular da licença pode saber se as entidades são autorizadas ou não? Sugere-se um melhor esclarecimento neste número, com vista a evitar troca de interesses.</p> <p>c) N.º3 do artigo 12.º - É a entidade sem autorização da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego que é punida ou é o titular da licença?</p>	<p>a) Artigo 16.º - As consequências de um condutor sem cartão de identificação de condutor de táxi devem ser iguais às de um condutor de táxi sem licença, porque não há diferença entre a falta de licença para prestar serviços com táxi e a falta de qualificação para conduzir um táxi. A punição de 90 mil patacas deve ser igual nos dois casos.</p> <p>b) Artigo 18.º - Sugere-se que se introduza norma semelhante no artigo 140.º da Lei n.º 3/2007 - Lei do trânsito rodoviário, isto é, quando o taxista não pagou as multas devidas, não pode renovar a sua licença.</p> <p>c) Alínea 3) do n.º1 do artigo 20.º - Considera-se uma infracção, ou quando a sanção se torna não recorrível é que se considera uma infracção? O período a partir da acusação até ao dia em que essa acusação se torne irreccorrível</p>	<p>a) Alínea 1) do n.º1 do artigo 21.º - Como se define estado de embriaguez evidente? A determinação depende apenas da avaliação pelo próprio condutor, e não há avaliação objectiva por terceiros. Sugere-se que haja uma melhor definição neste número, para evitar que o taxista recuse, com base nesta alínea, transportar pessoas que tenham consumido bebidas alcoólicas.</p> <p>b) Alínea 2) do n.º1 do artigo 21.º - No número 4 do artigo 6.º do vigente regulamento prevê-se que é obrigatório o transporte gratuito de cães-guia, desde se preencha certas condições. Contudo, na nova lei esta norma foi eliminada, então, como se pode proteger as pessoas cegas? Os taxistas podem, assim, recusar, legalmente, transportar pessoas cegas.</p> <p>c) Alínea 4) do n.º1 do artigo 21.º - Se forem 4 passageiros com um bebé que se segure pela mão, este número de pessoas ultrapassa</p>	<p>Artigo 24.º - Para além dos lugares e ruas permitidos para tomada e largada de passageiros, só é permitida a tomada e largada de passageiros nos lugares onde há esses sinais distintivos?</p>		<p>Alínea 2) do n.º1 do artigo 30.º - Se o infractor recusar prestar informações, vai ser-lhe aplicada alguma sanção?</p>	<p>Artigo 29.º - Sugere-se que se explique melhor, para eliminar as preocupações do titular da licença.</p>		<p>a) No passado, houve casos de uso de cartão falso (como a cópia a cores). Vai-se considerar introduzir normas claras para proibir a referida situação e definir as respectivas consequências?</p> <p>b) Sugere-se que, para além de gravar a voz, se introduza também o sistema de gravação de imagem, para haver a possibilidade de se inteirarem da situação.</p> <p>c) A presente versão da lei vai prever normas que regulamentem estações privadas de "radiotáxis". Essas estações também podem violar a lei, em situações tais como a cobrança abusiva de tarifas, e os taxistas podem saber, através do rádio, onde há executores da lei e testes de velocidade, etc..., e fogem.</p>

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
					<p>de natureza privada? No vigente "Regulamento dos táxis" existe uma norma para regulamentar uma situação semelhante, mas nunca foi aplicada. Espera-se que se esclareça a intenção desta alínea.</p> <p>c) Alínea 8) do n.º1 do artigo 10.º - Quando o táxi está no estado de suspensão temporária de transporte, pode ser utilizado por uma pessoa que não tenha o cartão válido de identificação de condutor de táxi? Caso o táxi necessite de reparações, se o reparador testar o táxi nas vias públicas, utilizando-o sem autorização para prestar serviço e, depois, for acusado pelos executores da lei, então, esta situação é abrangida por esta norma? É punido ou não o titular da licença deste táxi?</p>		<p>pode abranger um ano ou mais, assim, 4 infracções em 5 anos merecem ponderação.</p>	<p>o limite legalmente fixado nesta alínea? Se forem três passageiros com dois bebés que se segurem pela mão, ou com duas crianças, então, qual é a consequência? Deve-se ter em conta estas situações. Pode-se melhorar a justificação nesta alínea?</p> <p>d) Alínea 5) do n.º1 do artigo 21.º - Quando o veículo está no estado de suspensão temporária de transporte, é também proibido fumar?</p> <p>e) Alíneas 1) e 2) do n.º1 do artigo 22.º - Como se definem as situações referidas nessas alíneas?</p> <p>f) Alínea 4) do n.º1 do artigo 22.º - Se o taxista preencher o livro de bordo com a hora do início de prestação de serviço apenas no final do trabalho, assim, já é violada a presente alínea? É preciso o taxista preenchê-la no momento previsto nesta alínea?</p> <p>g) Alínea 6) do n.º1 do artigo 22.º - O facto de o taxista</p>						

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

h *h* *h* *h* *h*

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>abrir a bagageira é considerado como ajuda? Ou é preciso o taxista ajudar o passageiro a levar e a pôr as malas na bagageira?</p> <p>h) Alínea 7) do n.º1 do artigo 22.º - É obrigatória a sua emissão?</p> <p>i) Alínea 9) do n.º1 do artigo 22.º - Se o taxista apenas verificar no final do trabalho, é possível que os objectos deixados no táxi sejam tirados por outros passageiros e, por outro lado, é difícil devolvê-los aos passageiros. A respectiva parte pode ser alterada para "cada transporte de passageiros"? A aplicação desta alínea é difícil, mas será fácil com o sistema de gravação de imagem.</p> <p>j) Alínea 11) do n.º1 do artigo 22.º - Poderá ter-se como referência a dimensão da "bagagem de mão" no avião, uma vez que há diferentes entendimentos sobre o tamanho da "bagagem de mão"?</p> <p>k) Alínea 12) do n.º1 do artigo 22.º -</p>						

h

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>É oneroso ou gratuito?</p> <p>l) Alínea 16) do n.º1 do artigo 22.º - Como é que se pode saber se o taxista faz ou não a respectiva actualização? Para poder emitir eficazmente os avisos aos taxistas, é preciso ter as suas informações correctas. Actualmente, devido a informações incorrectas ou modificadas, os avisos que são enviados através do correio podem não chegar aos taxistas, sendo preciso, depois, fazer a publicação, o que aumenta os custos e a demora.</p> <p>m) Alínea 2) do n.º1 do artigo 23.º - Quando os taxistas disfarçam que não os viram os passageiros, mesmo que os executores da lei tenham assistido o acontecimento, como é que podem provar que o respectivo taxista fugiu com intenção? Como é que a nova lei vai colmatar esta lacuna?</p> <p>n) Alínea 3) do n.º1 do artigo 23.º - Quando o passageiro entrar no táxi antes de o taxista levantar a</p>						

Handwritten signature on the right side of the table.

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>bandeira para voltar ao estado de "livre" depois de chegado a um local, esta situação viola a presente alínea? Se o taxista for acusado por causa disto, não consegue fazer nada.</p> <p>o) Alínea 4) do n.º1 do artigo 23.º - Na execução da lei, como se determina se o taxista está a disfarçar? Este pode dizer que recebeu uma chamada telefónica para transportar os seus familiares, amigos ou passageiros, etc...</p> <p>p) Alínea 5) do n.º1 do artigo 23.º - Caso não seja possível ir ao local que o passageiro indica, qual é a consequência?</p> <p>q) Alínea 6) do n.º1 do artigo 23.º - Caso o taxista, antes ou durante a prestação do serviço, puser coisas privadas na bagageira, esta situação viola a lei?</p> <p>r) Alínea 8) do n.º1 do artigo 23.º - A intenção desta alínea é obrigar os passageiros a indicar o trajecto? Pode-se explicar melhor?</p>						

[Handwritten signature]

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSITAMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>s) Alínea 11) do n.º1 do artigo 23.º - Como é possível aplicar-se esta alínea se na cabine do táxi houver apenas gravação de voz? Se existem dificuldades na sua aplicação, porque há esta alínea? Sugere-se o sistema de gravação de imagem.</p> <p>t) Alíneas 12) e 13) do n.º1 do artigo 23.º - Como se prova o acordo entre o taxista e a terceira parte? A acusação pode ser procedente apenas com a declaração da terceira parte? É possível a terceira parte prestar falsas declarações contra o taxista? Como se definem "negociação de tarifas" e "cobrança abusiva de tarifas"?</p> <p>u) Alínea 15) do n.º1 do artigo 23.º - Dúvida igual à da alínea 7 do n.º 1 do artigo 10.º.</p>						
9.	2018 5/28	Cidadão (Ho Jantzen)						Alínea 14) do n.º1 do artigo 23.º - Para os taxistas que trabalham por conta própria, é necessário considerar a diferença entre os custos de aluguer do veículo de						

Handwritten notes and signatures in the margin

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

h
b
MR
JL

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOIMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								táxi (renda de aluguer e combustível) e o rendimento de cada turno de trabalho. A redução do horário de trabalho resulta num menor rendimento. Para manter o sustento, opõe-se à redução do horário para nove horas, devendo manter-se doze horas para cada turno. Como trabalham por conta própria, se os taxistas não estiverem em condições de trabalhar, podem interromper ou deixar de trabalhar, e não vai haver situação excessiva de cansaço como os motoristas de autocarros.						
10.	2018 5/30	Cidadãos (Opiniões de um grupo de taxistas, apresentadas por intermédio do Gabinete dos Deputados Ng Kuok Cheong e Au Kam San)		Artigo 5.º - Oposição à exclusividade da exploração da actividade de táxis pelas sociedades comerciais, e contra a obrigatoriedade da relação de empregador/trabalhador, respectivamente, entre o proprietário do táxi e o condutor. A presente opção legislativa contraria o objectivo de excluir a possibilidade de as licenças de táxi serem consideradas			Alínea 2) do n.º 1 do Artigo 17.º - Contra a discriminação que obsta à reinserção social de prisioneiros libertados. Os condenados que cometeram os crimes elencados na proposta de lei ficam para sempre vedados de exercer a actividade de transportes em táxis, o que é totalmente irrazoável. Não se deve restringir o espaço de sobrevivência deles.	a) Alíneas 1) e 2) do n.º 1 do Artigo 22.º - Disposições demasiado rigorosas, visto que foram integradas no âmbito dessas normas sancionatórias situações de carácter moral, ou que para as quais dificilmente se pode encontrar critérios objectivos na sua aferição resultando em restrições à sobrevivência dos condutores. b) Alínea 5) do n.º 1 do Artigo 22.º -	Artigo 24.º - Permitir a tomada e largada de passageiros (ou paragem temporária) nas linhas amarelas contínuas.				a) N.º 2 do Artigo 39.º - Para resolver os problemas com a cobrança excessiva de tarifa, e os conflitos relacionados com o montante das tarifas e com o percurso de trajecto eventualmente mais longo, foi sugerido por alguns taxistas a cobrança de uma tarifa fixa para cada percurso. Por exemplo, a	a) Devem ser previstos mecanismos de recurso contando com a participação de representantes do sector de táxis. b) Em face da falta de testemunhas e de outras provas aquando de conflitos, as autoridades competentes estão inclinadas a acreditar nos depoimentos do passageiro e a sancionar o condutor. Por isso,

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
				como produto de investimento. Deve-se manter a possibilidade de candidatura de indivíduos, porque quem de facto necessita dos táxis são os condutores, e não as sociedades comerciais. A "gestão mais fácil" através das empresas não é razão para a limitação da candidatura a sociedades comerciais. Tem sido política do Governo o apoio a PMEs, então, por que motivo não presta apoios financeiros aos condutores para a candidatura a licenças de táxis, contribuindo para a sua autosubsistência?			Qual a intenção legislativa dessa medida?	<p>Disposição que ignora a situação dos condutores de idade avançada, lesionados ou do sexo feminino, pelo que não se deve prever tal norma com essa rigidez.</p> <p>c) Alínea 14) do n.º1 e n.º6 do Artigo 22.º - Não se deve aplicar uma pena fracturante ao acto de cobrança excessiva de tarifas. O facto de o condutor ter recebido mais três ou cinco patacas aquando dos trocos não deve ser sancionado com multa de seis mil patacas, devendo essas situações serem tratadas de forma diferenciada consoante o montante da tarifa recebido a mais.</p> <p>d) Alínea 5) do n.º1 do Artigo 23.º - A cidade está repleta de sinalização de linha contínua amarela, sendo frequentes os conflitos entre o condutor e os passageiros por recusar a largada destes nos locais assinalados com essa linha. Nos termos da proposta de lei, o facto de o condutor não largar o passageiro nessas</p>					<p>tarifa de um percurso na península de Macau seria de 50 patacas, e a tarifa de um percurso entre Macau e as ilhas da Taipa e Coloane, ou vice-versa, seria de 100 patacas.</p> <p>b) N.º 2 do Artigo 39.º - Restrições ao tarifário demasiado rigorosas. Actualmente, a tarifa inicial é de 19 patacas, sendo assim difícil manter a sobrevivência. A isso acrescem os aumentos dos custos operacionais e das despesas no uso do veículo, bem como as condições demasiado restritivas para a aprovação do aumento do tarifário. Por conseguinte, esse nível relativamente baixo das tarifas constitui um motivo para a cobrança excessiva das tarifas, devendo essa situação ser</p>	<p>deve-se instalar a gravação de som e de imagem no interior do veículo para a recolha de provas e o tratamento justo dos casos de litígios.</p> <p>c) Qual o motivo para a falta de um regime para premiar os condutores de táxi que cumpram a lei e prestem serviços de qualidade?</p> <p>d) Propõe-se à Assembleia Legislativa e ao Governo que tomem a iniciativa de auscultar as opiniões do sector de táxis, para efeitos da melhoria das disposições da proposta de lei.</p>

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
								<p>condições será susceptível a uma pesada multa de patacas por "recusar o transporte de passageiros para o local por estes indicado".</p> <p>e) Alínea 14) do n.º1 do Artigo 23.º - Os taxistas, na sua maioria, trabalham por conta própria, devendo, por isso, gozar do direito à liberdade de profissão e de descanso. Esta disposição da proposta de lei é irrazoável, pois, nos outros sectores, quando o trabalho ultrapassar as oito horas normais, há o direito a uma mais valia, pelo que, qual a razão para uma multa pesada ao condutor nessa situação? Por outro lado, a restrição de nove horas vai resultar numa redução, no mínimo, de 1/4 do tempo de trabalho para uma parte dos condutores.</p>					<p>objecto de uma séria reflexão.</p> <p>c) N.º 2 do Artigo 39.º - Deve prever-se na proposta de lei a cobrança de uma tarifa adicional no caso da prestação de serviços com mau tempo ou em feriados legais. Isto vai contribuir para evitar a cobrança excessiva de tarifas. O Governo deve definir um regime especial de seguros, para que, nas situações de mau tempo ou de tempestade, os taxistas fiquem cobertos por seguros.</p>	
11.	2018 6/13	Associações - Associação Geral dos Empregados do Ramo de Transporte de		a) Art. 4.º - Há que fiscalizar, com rigor, o cumprimento das condições de exploração fixadas para os táxis com licença geral e para				a) Alínea 14) do n.º 1 do Artigo 22.º e alínea 2) do n.º 1 do Artigo 23.º - Há que agravar as sanções para os condutores de táxi por recusa de transporte,	Artigo 24.º - Há que criar mais praças de táxis nos postos, hospitais, escolas, hotéis, etc.					a) Há que agravar as infracções administrativas para os condutores de táxi, passando a constar o seguinte: Quando num período de dois

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)

MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOIMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
		Macau		<p>os táxis com licença especial. A recolha de passageiros deve ser efectuada nos termos das condições de exploração e nos locais permitidos. Há que estipular que os alvarás só podem ser atribuídos aos residentes permanentes da RAEM. Com vista a salvaguardar o desenvolvimento saudável do sector, há que reforçar o combate ao transporte de passageiros, a título oneroso ou gratuito, por veículos que não dispõem de alvará válido.</p> <p>b) Art. 5.º - A proposta de lei afasta a candidatura de indivíduos a licenças e alvarás, sendo as mesmas atribuídas a sociedades comerciais. Além do preço de arrematação em concurso público, é exigido à sociedade comercial candidata um capital social de 5 milhões de patacas. Essas condições vão, obviamente, afastar os indivíduos particulares da</p>				<p>cobrança excessiva de tarifas, etc.</p> <p>b) Alínea 14) do n.º 1 do Artigo 23.º - prevê-se na proposta de lei que é vedado ao condutor de táxi trabalhar durante um período superior a nove horas diárias. Porém, a proposta de lei não determina se os condutores trabalham futuramente por conta própria ou por conta de outrem. Assim, como é possível garantir as receitas dos operadores e a qualidade?</p>	<p>Há que proceder a um estudo sobre a racionalidade das linhas contínuas amarelas junto aos passeios, uma vez que há que reservar espaços para a criação de mais praças de táxis com sinalização e sistema de iluminação, em prol da segurança dos passageiros.</p>					<p>anos forem cometidas duas infracções.</p> <p>b) A instalação dos sistemas de navegação global por satélite e dos aparelhos de gravação sonora contribui para proteger os direitos e interesses de ambas as partes, condutor e passageiro. Há então que esclarecer, detalhadamente, os mecanismos para consulta das gravações. Ao mesmo tempo, há que empregar esforços na salvaguarda da privacidade.</p> <p>c) Nos termos da proposta de lei, a PSP é a entidade responsável pela execução da lei, então, esta deve assumir uma atitude justa e objectiva, com vista a salvaguardar os direitos e interesses dos operadores.</p> <p>d) Há que estabelecer os "mecanismos de impugnação" e o "centro de</p>

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)

MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
				<p>exploração da actividade do transporte em táxi, a favor do regime de exploração por sociedades comerciais. Propõe-se a atribuição das licenças a operadores individuais, e o requerente da licença para exploração da actividade de transporte de passageiros em táxi deve ter exercido a profissão com bom comportamento durante três anos consecutivos, sendo a candidatura aprovada após apreciação pelas autoridades.</p>										<p>arbitragem". A par disso, há que gravar todo o processo inerente à execução da lei, em prol da protecção de ambas as partes: condutor e passageiro.</p> <p>e) Há que criar um regime de prémios, para premiar os condutores cumpridores da lei e que prestam bons serviços.</p>
12.	2018 6/28	Associações - Associação dos Comerciantes e Operários de Automóveis de Macau		<p>a) Art. 4.º - Esta associação manifesta a sua oposição em relação ao Chefe do Executivo gozar do poder de dispensar o concurso público, por motivo de "interesse público". A candidatura a concursos públicos é uma oportunidade de investimento da nossa população, portanto, esta não deve ser retirada.</p>						Art. 26.º - O que mais preocupa o sector são "os agentes infiltrados mas não provocadores", pois a legislação não deve concentrar		Art. 29.º - Se o condutor cometer irregularidades e é atribuída responsabilidade solidária ao proprietário do táxi, então o Governo deve assumir a responsabi		Há que criar um mecanismo de recurso. Em Macau, existe uma pequena minoria de taxistas que comete, frequentemente, irregularidades, mas o sector é obrigado a aceitar esta nova lei que é tão rigorosa. Para alguns taxistas que cumprem a lei, é possível haver situações de tomada de decisões

Handwritten initials "G. J." on the right side of the table.

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

W/A
HP
Am

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOIMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
				<p>b) Art. 5.º - Propõe-se a não imposição de limitações às candidaturas de licenças de táxis, permitindo que as sociedades comerciais e os trabalhadores por conta própria se candidatem a concurso público, por forma a assegurar a concorrência leal tanto para as pequenas e médias empresas, como para os cidadãos investidores.</p> <p>c) Art. 5.º - Há que haver uma fiscalização rigorosa da exploração dos táxis por sociedades comerciais. Em Macau, os serviços de táxi têm sido sempre uma actividade por conta própria, e os taxistas efectuam contribuições para o Fundo de Segurança Social na qualidade de "trabalhadores por conta própria". Agora, o Governo quer passar a exploração dos táxis para sociedades comerciais e as suas políticas inclinam-se para as grandes empresas, o que é o</p>							ar-se apenas num só caso de irregularidades (dos taxistas).		<p>bilidade final, pois todos os condutores de táxis de Macau foram aprovados nos respectivos exames pelo Governo, e só assim é que os proprietários arrendam os seus táxis aos condutores em situação de legalidade. Se o proprietário do táxi tem de assumir as responsabilidades pelas irregularidades cometidas pelo condutor, então o Governo deve ser o principal responsável.</p>	<p>erradas por parte das autoridades. Perante os taxistas que cometem, frequentemente, irregularidades, o Governo não tem um remédio para resolver estas situações. Portanto, há que criar um mecanismo de recurso, permitindo que haja um meio para os taxistas "normais" recorrerem. Em caso de reincidência, não se deve proteger os infractores, por isso, concordamos com o Governo em relação ao agravamento das sanções ou até à criminalização.</p>

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)
MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOSIÇÃO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES	
				<p>contrário do que sempre foi dito pelo Governo quanto a "apoiar as pequenas e médias empresas". O Governo deve proceder à fiscalização rigorosa da exploração de táxis por sociedades comerciais, a fim de evitar a repetição do caso da empresa dos "táxis amarelos", que alugou todos os seus táxis, de forma irresponsável. Então, qual é a diferença entre este modelo de exploração e o actual? Portanto, discordamos do facto de serem as sociedades comerciais a possuírem todos os táxis (estes táxis não são sujeitos a concurso público, o que contraria o princípio da justiça). Esta associação só concorda com isto, se as sociedades comerciais contratarem condutores para a exploração de táxis, nos termos da legislação laboral.</p>											
13.	2018 12/31	Deputada (Lam Lok Fong)												O número de irregularidades relacionados com táxis tem vindo a aumentar nos	

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer
(Proposta de lei)

MAPA DE OPINIÕES RECOLHIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

[Handwritten signatures and initials]

N.º	DATA	PROVENIÊNCIA	DEFINIÇÃO DE LICENÇA E ALVARÁ	LICENÇA (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO TITULAR DA LICENÇA	ALVARÁ (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DE CONDUTOR DE TÁXI (EMISSÃO/SUSPENSÃO/CANCELAMENTO)	DIREITOS E DEVERES DO CONDUTOR DE TÁXI	REGRAS NA TOMADA E LARGADA DE PASSAGEIROS	AUTORIDADE PÚBLICA	AUTO DE DEPOIMENTO SUMÁRIO	RESPONSABILIDADE DE SUBSIDIÁRIA	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	OUTRAS OPINIÕES
														<p>últimos anos e, além da cobrança abusiva de tarifas, tem-se registado também casos de crime de ofensa à integridade física e de sequestro. Dado que é difícil apurar o que aconteceu com a mera gravação de som, o registo de imagem contribui para minimizar os litígios. A signatária espera que seja introduzida na proposta de lei uma norma que regule a instalação de equipamento de gravação de imagem nos automóveis ligeiros de aluguer, no sentido de combater este tipo de infracções, reforçar a regulação da actividade dos táxis, e salvaguardar os direitos e interesses dos motoristas e dos passageiros, em prol da imagem dum centro de turismo e lazer.</p>



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

ANEXO 3

Dados Estatísticos sobre a Fiscalização



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

DADOS ESTATÍSTICOS RELATIVOS A INFRACÇÕES DE TÁXIS

1. Dados estatísticos relativos a infracções de táxis, nomeadamente¹(com opiniões dos cidadãos incluídas): cobrança abusiva de tarifas, recusa de transporte e escolha de clientes, má prestação de serviço, escolha dolosa de percurso mais longo e condução perigosa:

Ano	2015	2016	2017	2018 (Jan.-Ago.)
Cobrança abusiva de tarifas	1,129	2,429	5,322	5,164
Recusa de transporte e escolha de clientes	2,199	1,747	2,037	1,331
Má prestação de serviço	329	387	608	515
Escolha dolosa de percurso mais longo	294	337	322	317
Total	3,951	4,900	8,289	7,327

¹ Dados fornecidos pela DSAT e CPSP.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

2. Dados estatísticos sobre casos identificados pelo pessoal de fiscalização da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), nomeadamente: cobrança abusiva de tarifas, recusa de transporte e escolha de clientes, cartão de identificação de táxi (falta de colocação/colocação inadequada/não renovação), má prestação de serviço, escolha dolosa de percurso mais longo, e outros²:

Ano	2015	2016	2017	2018 (Jan.-Ago.)
Cobrança abusiva de tarifas	124	114	154	127
Recusa de transporte e escolha de clientes	103	78	76	55
Cartão de identificação de táxi (falta de colocação/colocação inadequada/não renovação)	54	54	88	56
Má prestação de serviço	1	0	1	0
Escolha dolosa de percurso mais longo	0	4	5	1
Outros	19	10	7	1
Total	301	260	331	240

² Dados fornecidos pela DSAT.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

Handwritten signatures and initials on the right margin of the page.

3. Dados estatísticos relativos ao pagamento pelos taxistas de multas por infracção administrativa e ao número de casos em que não foi possível a aplicação de sanções no prazo estipulado devido a prescrição do procedimento administrativo³:

Pagamento pelos taxistas de multas por infracção administrativa:

Ano	2015	2016	2017	2018 (Jan.-Ago.)
Pagamento de multas (número de casos)	1,054	794	795	744
Pagamento de multas (montante)	1,035,000	762,000	763,000	735,000

Nos últimos 5 anos (até 31 de Agosto de 2018) registaram-se 110 casos em que não foi possível aplicar a sanção no prazo estipulado devido à prescrição do procedimento administrativo, e houve 21 casos em que o Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP) e o proprietário do veículo não conseguiram fornecer informações sobre o condutor em serviço, e, por isso, não foi possível proceder a uma investigação mais detalhada.

4. Dados estatísticos sobre titulares da carteira profissional de condutor de táxi condenados e que tenham sido inibidos de conduzir ou interditado do exercício da actividade de transporte de passageiros em táxi:

Desde a criação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (13 de Maio de 2008) e a data de levantamento de dados (4 de Setembro de 2018), 1 234 titulares da carteira profissional de condutor de táxis foram condenados a inibição de conduzir, e 17 foram condenados ao cancelamento da carta de condução.

³ Dados fornecidos pela DSAT.