



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



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

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 peticionários 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 peticionário 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



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.

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 petionários 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.

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 in the top right corner.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

De acordo com os representantes dos petiçãoários, 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.

Segundo os representantes dos petiçãoários, 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.



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



W

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

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 petiçãoários, 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.

17

[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

Macau, 12 de Fevereiro de 2019.

A Comissão,

Vong Hin Fai

(Presidente)

Chui Sai Peng Jose

(Secretário)

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

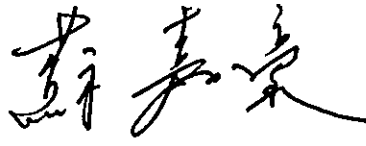
Pang Chuan



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

16

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Anexo:

Petição

Handwritten signature



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