

3.ª COMISSÃO PERMANENTE

PARECER N.º 1/III/2007

Assunto: Proposta de lei intitulada “*Lei do Trânsito Rodoviário*”

I - Introdução

A proposta de lei intitulada “*Lei do Trânsito Rodoviário*”, foi aprovada na generalidade em sessão plenária desta Assembleia Legislativa em 26 de Outubro de 2006.

A Senhora Presidente da Assembleia Legislativa distribuiu, no mesmo dia, a Proposta de Lei à 3.ª Comissão Permanente para análise e emissão de parecer.

A complexidade e extensão do texto, a alteração da natureza de certas infracções rodoviárias e a necessidade de criminalização de outras condutas levaram a uma análise profunda e a uma prolongada discussão sobre a Proposta, quer em sede de Comissão, quer entre as assessorias do Governo e da Assembleia Legislativa.

A relevância social da matéria levou a que a Comissão deliberasse que fosse realizado um processo de auscultação pública que se consubstanciou no recebimento de 9 cartas provenientes de diversas associações relacionadas,

essencialmente, com o sector dos transportes, e 10 cartas provenientes de cidadãos, as quais foram devidamente ponderadas e analisadas.

O Executivo apresentou, em 13 de Abril do corrente ano uma nova versão da proposta de lei que reflecte, de uma forma geral, as opiniões expressas no seio da Comissão, o sentir da população que ao longo de todo este processo se foi manifestando, não só através da consulta pública realizada, mas também através dos meios de comunicação social, e a análise técnico-jurídica efectuada nas reuniões de trabalho.

Ao longo do presente Parecer, as referências aos artigos serão feitas com base na nova versão da proposta de lei, excepto quando seja conveniente fazer referência à versão original, como tal devidamente identificada.

II – Apresentação

Nos termos da Nota Justificativa que acompanha a proposta de lei, os motivos de política legislativa que determinaram a sua apresentação prendem-se com o facto de o actual Código da Estrada estar em vigor *“já há mais de 13 anos”*. Por outro lado, *“com o desenvolvimento da sociedade, o volume de tráfego na RAEM sofreu grandes alterações, o que aconselha à sua revisão, com o fim de responder às solicitações da população em geral”*.

Os princípios legislativos que nortearam a elaboração da proposta de lei são, para além de uma sistematização mais razoável e uma leitura mais acessível do texto da lei, os seguintes:

- *garantir a segurança do trânsito rodoviário e elevar a consciência pública sobre o cumprimento das regras do trânsito rodoviário;*
- *punir severamente os actos que põem em perigo a segurança do trânsito e reforçar o controlo;*
- *elevar a eficiência na execução da lei;*
- *facilitar a vida aos residentes e corresponder às necessidades do desenvolvimento social.*

A concretização destes princípios consubstancia-se na introdução na proposta de lei de vários conteúdos inovadores, nomeadamente de natureza proibitória e disciplinadora, a saber:

- *a proibição, durante a condução, do uso de telemóveis, excepto quando se use as funções de mãos-livres;*
- *o uso obrigatório do cinto de segurança;*
- *o aumento da idade legal de 16 para 18 anos para a obtenção da carta de condução;*
- *a restrição da circulação de velocípedes a motor na via pública;*
- *a proibição de circulação na via pública de trotinetas e;*
- *a proibição de transporte de passageiros nos motociclos e ciclomotores quando os condutores tenham as respectivas cartas de condução há menos de 1 ano.*

O aumento do tráfego e o aumento de vias de trânsito mais longas decorrentes do desenvolvimento urbanístico de Macau levaram a que a sinistralidade rodoviária atingisse uma dimensão - tanto em termos de número de acidentes, como no número de vítimas, nomeadamente mortais - de consequências preocupantes. Acresce a estes factores o desenvolvimento

económico do território, que permitiu aos residentes usufruírem de um melhor e mais abundante parque automóvel. Este factor, que deveria ser benéfico para a população, traduziu-se, face à falta de consciência cívica existente em matéria de condução rodoviária, num aumento, não só da sinistralidade grave, como também de comportamentos sociais desviantes associados à condução. Sintomático desta situação é, por exemplo, o constante aumento de acidentes envolvendo condutores não habilitados com a respectiva carta de condução e sob influência do álcool¹. Assim, de forma a combater estes e outros comportamentos dos automobilistas que põem em causa, não só as suas vidas mas as de outros automobilistas e peões, a proposta de lei, na sua versão original, previa²:

- *agravar as sanções para a condução por não habilitado;*
- *aumentar os montantes das multas e o período de inibição de condução pela condução sob influência de álcool;*
- *reduzir a taxa mínima de alcoolémia permitida;*
- *agravar os montantes das multas por desrespeito pela obrigação de parar imposta pela luz vermelha e pela condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido e;*
- *introdução da pena acessória de cassação da carta de condução.*

Um dos maiores problemas apontados ao actual Código da Estrada tem a ver com a dificuldade da sua implementação. Ou seja, consubstanciando-se as infracções àquele Código em infracções de natureza contravencional e, por isso, de carácter penal, o não pagamento voluntário das multas implica o envio, para tribunal, de todos os processos por infracções rodoviárias. Ora, como já foi

¹ Nos primeiros nove meses de 2006 foram contabilizados 538 casos de condução por não habilitados e 162 vítimas (feridos e mortos) em consequência de acidentes sob influência do álcool.

² Vide pág. 3 da Nota Justificativa.

referido neste Parecer, as infracções ao Código da Estrada têm aumentado de forma drástica nos últimos anos, o que torna impossível aos tribunais julgar, em tempo útil, todos os processos. Esta situação tem como consequência a perda do efeito dissuasor das sanções, gerando nos condutores uma certa sensação de impunidade. Face a esta situação, entendeu o Proponente proceder à alteração da natureza da maior parte das infracções rodoviárias, convertendo-as em infracções administrativas e mantendo como contravenções apenas as condutas mais graves à segurança rodoviária.³ Implica esta medida que as infracções à Lei consagradas como infracções administrativas serão processadas e aplicadas administrativamente pelos diversos serviços que têm a seu cargo fiscalizar o cumprimento da lei. Para os tribunais ficarão apenas “os casos efectivamente graves” o que reduzirá significativamente o tempo entre a prática da infracção e a aplicação da sanção, atingindo-se, deste modo, espera-se, o efeito dissuasor pretendido.

Em consequência desta medida, no futuro, a grande maioria das infracções à Lei do Trânsito Rodoviário configurarão a natureza de infracções administrativas, cujos montantes das multas são fixos e sofrem uma redução de um terço do seu valor em caso de pagamento voluntário dentro do prazo estipulado na lei. Não obstante, e de forma a tornar esta medida num meio efectivamente eficaz na execução da lei, a proposta de lei impõe – como matéria inovadora – que, quem não proceda ao pagamento voluntário das multas, não possa:

- *efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo;*
- *obter a matrícula de qualquer veículo em seu nome;*
- *renovar a carta de condução.*

³ Vide Ponto 3. alínea 1) da Nota Justificativa

Entende, ainda, o Proponente, que o actual estágio de desenvolvimento do território requer simplificação de procedimentos, consagrando a proposta de lei várias medidas com vista a atingir este desiderato, a saber:

- *permissão de alteração das características dos veículos sujeitos a inspecção anual obrigatória, sem que o veículo seja obrigatoriamente submetido à inspecção extraordinária;*
- *possibilidade de os condutores trazerem consigo apenas públicas-formas do livrete e do título de registo de propriedade do veículo;*
- *permissão aos titulares de títulos de condução emitidos pelo Continente Chinês e por outros países ou regiões de conduzirem na RAEM, desde que se submetam e sejam aprovados num exame especial de condução;*
- *permissão de os não residentes da RAEM poderem requerer cartas de condução através da realização de um exame, e ainda de este exame poder ser realizado numa língua que não as oficiais, etc .*

A presente proposta de lei elimina todas as normas processuais constantes no actual Código da Estrada, nomeadamente o artigo 85.º que regula o pedido de indemnização no processo penal. Entende o Proponente que não se justifica manter na futura lei regras processuais quando a matéria se encontra, agora, regulada nas leis processuais de Macau, nomeadamente no actual Código de Processo Penal, coisa que não acontecia aquando da publicação do actual Código da Estrada.

III – Apreciação na generalidade

1. Ao longo dos últimos anos, tem sido insistentemente veiculada pelos mais diversos sectores da sociedade a necessidade de se proceder à revisão do Código da Estrada, por se entender que o mesmo já não responde às necessidades de segurança rodoviária exigíveis numa sociedade com o nível de desenvolvimento da RAEM.

A necessidade de revisão deste Código deriva não só do aumento do tráfego rodoviário e da consequente necessidade de este ser adaptado à nova realidade decorrente deste facto, como da necessidade de punir mais severamente e de forma mais eficaz as respectivas infracções.

Os elevados índices de sinistralidade rodoviária associados a certos comportamentos dos condutores, nomeadamente excesso de velocidade, condução sob influência do álcool, desrespeito pelos peões e o incumprimento destes pelas regras de trânsito, levaram a que a segurança da circulação automóvel se tornasse um assunto preocupante, merecedor da atenção de todos os sectores da sociedade.

Acresce que novos comportamentos sociais se têm traduzido numa condução perigosa causadora de inúmeros acidentes, pelo que se impõe a regulação daqueles comportamentos. Integram esta circunstância as disposições relativas à utilização do telemóvel durante a condução, ao transporte de crianças nos bancos da frente, ao aumento da idade para a obtenção da carta de condução de ciclomotores, etc. Por outro lado, se à data da publicação do actual Código o facto de não usar cinto de segurança não era factor de risco na condução uma vez que Macau não possuía vias de grande extensão, isso já

não se verifica hoje em dia. As novas pontes e as respectivas vias de acesso, assim como as novas vias construídas, permitem uma condução onde é possível atingir altas velocidades, com os consequentes riscos para os condutores e passageiros, pelo que a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança se tornou um factor importante em matéria de segurança rodoviária.

A Comissão considera, pois, importante, esta iniciativa legislativa, que visa induzir novos comportamentos e atitudes mais responsáveis nos condutores, nos peões e em todos os que, de uma forma ou de outra, se confrontam com a realidade do trânsito no seu dia a dia.

2. A Comissão é de parecer que alguma da irresponsabilidade que grassa em matéria de condução decorre, não só da falta de consciência cívica dos condutores, como também do baixo valor das multas às contravenções ao Código da Estrada, principalmente no que respeita às infracções mais vulgares praticadas pelos condutores e peões. Estas, que variam (regra geral) entre 50 e 7.500 patacas estão profundamente desactualizadas face à realidade económica do território, pelo que o seu efeito dissuasor é praticamente nulo. Esta matéria tem sido alvo de atenção por parte da comunidade, por considerar que o Executivo deveria, há muito, ter revisto esta questão.

A Comissão - de uma forma geral e no âmbito das multas por infracções administrativas - concorda com os valores constantes na proposta de lei, não obstante considerar e tenha em consequência disso proposto o aumento de alguns deles, nomeadamente os decorrentes das multas pela utilização do telemóvel durante a condução, do excesso de carga de mercadorias e da utilização dos passeios e pistas destinados aos peões pelos motociclistas. Nesta matéria manifestou ainda as suas reticências quanto à opção legislativa de

reduzir em um terço o valor das multas quando estas sejam pagas voluntariamente. Até porque, em seu entender, como o mecanismo constante da proposta de lei (artigo 140.º) que impede a compra do “selo” do carro, a obtenção de nova matrícula e a renovação da carta de condução em caso de não pagamento das multas, não se justificaria esta redução, uma vez que os automobilistas têm necessariamente de proceder ao pagamento daquelas se quiserem continuar a usar os seus veículos. A Comissão receia mesmo que esta redução retire o efeito dissuasor que o aumento do valor das multas deveria implicar. Acima de tudo, a Comissão entende que as opções legislativas que devem nortear esta proposta de lei devem pautar-se por se traduzir em maior segurança para os cidadãos, segurança esta que pode ser melhorada com sanções dissuasoras, de modo a que quem infrinja a lei tenha consciência de que o seu acto se reflectirá negativamente na sua vida, quanto mais não seja a nível económico.

Já no que se refere às condutas mais graves e que continuam a ter natureza contravencional⁴, a Comissão entendeu que nesta matéria haveria mesmo que ir mais longe, não só ao nível do valor das multas, como na aplicação da sanção acessória de inibição de condução cujos períodos de inibição deveriam, em certos casos mais graves, ser alargados. A Comissão considera que esta sanção, por ser altamente punitiva, pode constituir – caso a lei seja devidamente implementada e o seu cumprimento fiscalizado – um instrumento importante em matéria de segurança rodoviária.

⁴ Incluem-se nesta categoria a condução por não habilitado; a condução sob influência de álcool com uma taxa de alcoolémia inferior a 1,2 gramas por litro de sangue; a organização de actividades não autorizadas; a condução com excesso de velocidade; o desrespeito pela obrigação de paragem; a condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido; a inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás; a não cedência de passagem a determinados veículos; a não cedência de passagem a peões e a ultrapassagem nas passagens para peões.

A esta sanção estão associados efeitos não só de prevenção da perigosidade do agente – uma vez que fica impedido de conduzir -, como ainda de prevenção geral, uma vez que a possibilidade de ficar impedido de conduzir levará a que adopte uma condução mais prudente e, por consequência, mais segura. É que uma coisa é pagar uma multa, por muito elevado que seja o seu valor, e outra é ficar impossibilitado de conduzir. Esta impossibilidade pode traduzir-se, em certos casos, na impossibilidade de ganhar o sustento diário⁵, pelo que a aplicação desta sanção pode traduzir-se numa medida importantíssima no que toca à prevenção geral e especial.

O mesmo entendimento vale para a medida de cassação da carta de condução – matéria a ser tratada na parte especial – pois que ficando o condutor sem o documento que o habilita a conduzir e necessitando de fazer novos exames para voltar a ser encartado – será necessariamente uma medida eficiente e adequada no que respeita à mudança de atitude por parte dos condutores.

Por outro lado, o aumento de acidentes tendo como causa directa o consumo excessivo de álcool levou a que fosse ponderada e discutida com o Governo a criminalização da condução sob efeito do álcool, à semelhança do que acontece em outros países e regiões. Infelizmente, conduzir depois de se ter abusado de bebidas alcoólicas tornou-se uma situação recorrente em Macau, causadora de muitos e graves acidentes, muitos deles com resultados trágicos. Impõe-se, assim, punir mais duramente esta conduta. Em paralelo e porque a situação merece tratamento penal idêntico [tal como está previsto no artigo 279.º do Código Penal – Condução perigosa de veículo rodoviário], a Comissão foi de parecer que se deveria criminalizar também a condução sob o efeito de

⁵ No caso, por exemplo, dos automobilistas profissionais.

estupefacientes, uma vez que estudos científicos comprovaram que a condução sob o efeito destas substâncias não é menos perigosa que a condução em estado de embriaguez⁶. Por outro lado, esta seria mais uma medida no sentido de Macau acertar o passo com outros países e regiões em matéria de direito estradal.

Confrontado o Executivo com todas estas preocupações da Comissão, o mesmo referiu que a filosofia que pretendeu imprimir a este diploma não foi tanto uma filosofia repressiva, mas sim preventiva. Ou seja, o Executivo entende que a melhoria do comportamento dos condutores passará, essencialmente, por melhorar o seu conhecimento da lei, por elevar a sua consciência cívica e por uma melhor consciencialização da população para a necessidade de cumprir as regras de trânsito.

O Governo informou a Comissão de que pretende levar a cabo, após a aprovação deste diploma, campanhas de sensibilização da população, no sentido de a alertar, quer para o conteúdo da lei, quer para os problemas que o seu não cumprimento pode acarretar para os que a não respeitem.

Entende o Governo que os mecanismos agora propostos – converter a maioria das infracções rodoviárias em infracções administrativas e proceder à cobrança coerciva das multas em caso de não pagamento - são de molde a permitir uma melhor execução da lei, e por isso, não se justifica, para já, um aumento do montante das multas para as infracções administrativas para além daquele que vem proposto. No entanto, reconhece que, em casos pontuais que se podem traduzir em situações de grande perigosidade, o valor da multa

⁶ Vide Manuel Lopes Maia Gonçalves, *Código Penal Português – Anotado e Comentado – Legislação Complementar*, 17.^a edição, Almedina, Coimbra 2005, pág. 910 e seguintes.

proposto pode não ser suficientemente dissuasor, pelo que aceitou o seu agravamento.

O mesmo aconteceu no que concerne ao aumento das multas e dos períodos de inibição de condução no âmbito das contravenções, assim como à criminalização da condução sob influência do álcool e de estupefacientes perante a contínua degradação das condições de segurança decorrentes de uma condução cada vez mais perigosa e ao grande número de infracções, nomeadamente as mais graves, ocorridas nos últimos meses.

A Comissão compreendeu as intenções do Executivo e parece-lhe que a opção legislativa acima referida – de retirar o carácter penal ao grosso das infracções rodoviárias convertendo-as em infracções administrativas, deixando apenas como contravenções as condutas mais graves – é de grande acerto. Esta medida vem, aliás, no seguimento do que vem sendo seguido nos sistemas de direito de matriz continental com o direito de mera ordenação social. Entende-se, nesta matéria, que o direito criminal deve apenas ser utilizado como a *ultima ratio* da política criminal, destinado a punir as ofensas intoleráveis aos valores ou interesses fundamentais à convivência humana, não sendo lícito recorrer a ele para sancionar infracções de não comprovada dignidade penal. A continuar-se a recorrer ao direito criminal para punir condutas que, sendo socialmente condenáveis, não atingem dignidade penal, estaríamos a caminhar no sentido da degradação do direito penal, com a consequente perda da sua força de persuasão e prevenção e a impossibilidade de mobilizar os recursos disponíveis para as tarefas de prevenção e repressão da criminalidade mais grave⁷.

⁷ Vide a propósito Manuel Cavaleiro de Ferreira, *Lições de Direito Penal, Parte I*, pág.107 e seguintes, Jorge de Figueiredo Dias e Manuel da Costa Andrade, *Criminologia, O homem delinquente e a sociedade criminógena*, Reimpressão, pág. 398 e seguintes e Sérgio Passos, *Contra-Ordenações, Anotações ao Regime Geral*, 2.ª Edição.

Esta opção legislativa implicará que as condutas que configurem uma infracção administrativa serão sancionadas pelas diversas entidades administrativas com poder sancionatório previstas na proposta de lei através da aplicação de uma multa de valor fixo, o que poderá, de facto, revelar-se uma medida importante para uma execução da lei mais eficaz e um importante meio de dissuasão de comportamentos infractores. É que, a aplicação das sanções/multas pelas entidades administrativas implicará, em princípio, – tendo em contra o regime processual proposto – uma redução significativa entre o tempo da prática da infracção e o da aplicação da sanção, o que levará a que os infractores sintam que, de facto, a lei funciona, e que as suas condutas serão efectiva e rapidamente punidas.

A simplificação do procedimento sancionatório foi apresentada pelo Executivo como uma das linhas orientadoras desta proposta de lei, de forma a elevar a eficiência na sua execução. A Comissão reconhece que os mecanismos constantes no artigo 135.º e seguintes, nomeadamente a rápida instrução e acusação do processo, a forma de notificação que dará logo conta ao infractor de que poderá pagar voluntariamente a multa ou dela se defender por escrito e a posterior decisão do processo pela entidade administrativa competente poderão, de facto, melhorar a execução da lei sem contudo porem em causa os direitos dos infractores. Refira-se, a propósito, que nesta matéria se seguiu de perto a disciplina processual consagrada em diversas leis de Macau, nomeadamente a do Código de Processo Penal, para o processo contravencional.

Neste âmbito, tem especial interesse o disposto do artigo 140.º que determina a cobrança coerciva das multas em caso de não pagamento após a decisão sancionatória. Neste caso, o processo será remetido à Repartição das

Execuções Fiscais para se proceder à cobrança, mecanismo expedito que possibilita que as multas sejam efectivamente cobradas e, desta feita, se façam efectivamente sentir os seus efeitos na bolsa dos condutores.

A Comissão está igualmente de acordo com o mecanismo constante no n.º 2 do artigo 140.º que impede o pagamento do imposto de circulação, a obtenção de nova matrícula de outro veículo em seu nome e a renovação da carta de condução a quem não tiver pago as multas pelas quais seja responsável. Entende, no entanto, que nesta matéria há que proceder com cuidado, uma vez que a utilização deste mecanismo só é possível – tal como refere a norma – após a decisão que tiver aplicado a multa se ter tornado inimpugnável, ou seja, após o decurso do prazo de recurso previsto no artigo 25.º do Código de Processo Administrativo Contencioso.

Mas, não obstante manifestar a sua concordância em relação a estas medidas, a Comissão receia que a dispersão por diversas entidades da competência para aplicar as multas por infracções administrativas à futura Lei possa, de alguma maneira, comprometer a sua tão desejada eficácia. A Comissão é de parecer que melhor seria se esta competência ficasse concentrada numa única entidade, quiçá na futura “Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego” cuja criação foi anunciada pelo Chefe do Executivo e consta nas Linhas de Acção Governativa para o ano de 2007.

A Comissão alerta, ainda, o Governo, para a necessidade de dar formação aos trabalhadores que ficarão com a responsabilidade de apreciar os processos por infracções administrativas uma vez que, não obstante o carácter administrativo da sanção, há que respeitar os procedimentos legais constantes, quer no regime especial criado pela presente proposta de lei, quer no Decreto-

Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro – Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento, quer no Código do Procedimento Administrativo, diplomas que se aplicam subsidiariamente nesta matéria. É fundamental que os diversos serviços envolvidos adoptem a mesma metodologia, de forma a haver uniformidade de critérios na aplicação da lei e, desta forma, ficarem protegidos os direitos dos possíveis infractores.

3. A Comissão discutiu, ainda, com o Governo, a possibilidade de ser introduzido em Macau o sistema de “pontuação negativa”, à semelhança do que já acontece em outros países e regiões, nomeadamente desta região do mundo, como sejam, Hong Kong, Singapura e China Continental. A Comissão considera que os efeitos positivos que este sistema tem alcançado nos países onde vigora poderiam, eventualmente, verificar-se também em Macau.

Como resposta a esta preocupação da Comissão, o Governo referiu que a questão foi devidamente equacionada, tendo-se estudado os sistemas vigentes nesta zona da Ásia. No entanto, após a devida ponderação, concluiu que a especificidade de Macau, o actual estado de desenvolvimento económico e o próprio sistema jurídico não se coadunam com a adopção, nesta fase, do sistema de “pontuação negativa” adoptado noutros lugares. Mais uma vez o Executivo reiterou a sua convicção que as medidas constantes na versão inicial da proposta de lei e reforçadas com as alterações introduzidas após a discussão com a Comissão são de molde a reduzir substancialmente o problema da sinistralidade rodoviária e as infracções cometidas no e por causa do tráfego rodoviário, seja pelos condutores, pelos peões, seja por quem, de alguma maneira, tem responsabilidades relativamente à circulação automóvel.

Não obstante as explicações do Executivo, a Comissão considera que após a entrada em vigor da lei deve ser feita uma monitorização cuidada da sua execução e consequentes resultados na melhoria da segurança rodoviária no sentido de se concluir se a lei produziu os efeitos esperados ou se será necessário ponderar, seriamente, a introdução em Macau de um “sistema de “pontuação negativa”.

4. Por último, a Comissão recomenda ao Governo que em matéria de fiscalização seja dada especial atenção aos comportamentos de risco mais adoptados pelos condutores. Inserem-se neste âmbito a condução sob o efeito do álcool cuja fiscalização deve tornar-se rotina nas operações STOP e não apenas quando ocorrem acidentes. Entende a Comissão que nesta matéria deve adoptar-se o princípio de que é melhor prevenir do que remediar. Ou seja, de pouco vale verificar após o acidente se o condutor estava alcoolizado, uma vez que o acidente já se deu e os estragos já estão feitos. Importante, sim, é impedir que os acidentes aconteçam e isto só pode ser feito se a fiscalização for preventiva. Assim, a Comissão insiste com o Governo no sentido de serem alteradas as rotinas de fiscalização nesta matéria, principalmente nos períodos críticos, como são os fins de semana e os dias feriados.

Ainda em matéria de fiscalização, é entendimento da Comissão que deve dar-se atenção renovada à alteração das características dos veículos que têm como consequência o aumento da sua potência com os consequentes efeitos secundários, não só ao nível da velocidade, como ao nível da poluição sonora com o ruído produzido pelos motores, como da poluição do ar, com a libertação de gases poluentes.

IV – Apreciação na especialidade

Para além da apreciação genérica apresentada no ponto anterior, a análise efectuada pela Comissão teve como propósito, nos termos do artigo 117.º do Regimento da Assembleia Legislativa, apreciar a adequação das soluções concretas aos princípios subjacentes à proposta de lei e assegurar a perfeição técnico-jurídica das disposições legais. Nestes termos, a proposta de lei foi analisada, na especialidade, em estreita colaboração com o Proponente.

No âmbito da análise efectuada por esta Comissão foram propostas e sugeridas várias alterações, não só de âmbito material, como técnico e de redacção, das quais se destacam as seguintes:

Artigo 1.º - Objecto

A presente proposta de lei consagra não só as regras a que deve obedecer o trânsito nas vias públicas da RAEM mas também os princípios subjacentes à circulação rodoviária, tal como o princípio sobre a liberdade de trânsito e os princípios que devem nortear os utentes daquelas vias, consagrados, por exemplo, no artigo 6.º. Neste pressuposto entendeu-se alterar a redacção do artigo 1.º, a fim de que o objecto da lei reflecta o seu conteúdo.

Artigos 2.º e 3.º - Definições relativas às vias e Definições relativas aos veículos

A redacção dos proémios destes dois artigos foi alterada, tendo-se adoptado, por questões de uniformização, a redacção que é usual nas leis de Macau.

No artigo 3.º foi ainda alterada a redacção da alínea 13), que estabelece o conceito de veículo prioritário. Em primeiro lugar, houve que consolidar este conceito que, ao longo da proposta de lei, aparecia com redacções nem sempre coincidentes; em segundo lugar, considerou-se que o conceito deveria ser alargado no sentido de integrar os “veículos que transitam em serviço urgente de interesse público”. A razão de ser da inserção destes veículos no conceito de “veículo prioritário” prende-se com o facto de na lei serem atribuídas a estes veículos algumas prerrogativas em matéria de regras de circulação que não eram coincidentes nem com as de “veículo prioritário”, nem seguiam as permitidas e exigidas no trânsito automóvel normal. Ou seja, a matéria prestava-se a uma certa indefinição. Assim, entendeu-se qualificar estes veículos como prioritários, tendo-se alterado, em conformidade, a redacção das normas da proposta de lei onde eram referidos.

Acrescente-se ainda que, em consequência da consolidação que se fez do conceito de “veículo prioritário”, foi simplificada a redacção das normas onde constava, nomeadamente a alínea 20) do artigo 2.º, a alínea 1) do n.º 2 do artigo 25.º e o n.º 1 do artigo 56.º.

Artigo 5.º - Competência

Quer a epígrafe, quer o proémio deste artigo foram alterados. A questão colocou-se no seio da Comissão e foi suscitada junto do Executivo uma vez que tal como se encontrava redigido, do artigo decorria que todas as entidades ali

mencionadas tinham competência, quer para regular, quer para fiscalizar o trânsito, situação que não corresponde à realidade. De acordo com as explicações do Executivo, o que este artigo pretende regular são as competências, em matéria de trânsito rodoviário, atribuídas às diversas entidades ali mencionadas. Assim sendo, procedeu-se às devidas alterações.

Artigo 7.º - Ordens dos agentes de autoridade

Alterou-se a epígrafe deste artigo, de modo a que pudesse reflectir o conteúdo do mesmo.

Artigo 16.º - Proibição do uso de telemóveis

De acordo com estudos científicos realizados um pouco por todo o mundo, concluiu-se que o uso de telemóveis durante a condução é altamente prejudicial à segurança rodoviária uma vez que o condutor, ao utilizar este aparelho, fica com a sua capacidade de concentração reduzida devido à atenção que é transferida e passa a incidir, não sobre a condução, mas sobre a conversação ou a mensagem recebida. Para além disto, o manuseamento do telemóvel implica uma limitação física no controlo do veículo, uma vez que sendo uma das mãos utilizada para segurar o telemóvel, a capacidade coordenadora de movimentos e a rapidez de decisão em face de ocorrência súbita de um obstáculo ou a necessidade de efectuar uma manobra de recurso, ficam comprometidas. Com base nestes dados, os Governos têm proibido a utilização destes e doutros aparelhos durante a condução, exceptuando desta proibição os aparelhos dotados de um auricular ou de microfone com sistema alta voz, cuja utilização não implique manuseamento continuado. E foi esta a solução proposta pelo Executivo e com a qual a Comissão está de acordo.

No entanto, face ao expendido, pareceu à Comissão que a multa por infracção a esta norma não era adequada. É que, para além de sancionar uma conduta considerada perigosa, está também em causa incutir nos condutores uma nova consciência cívica em matéria de segurança rodoviária, pelo que sugeriu ao Executivo que o valor da multa fosse aumentado para o dobro do inicialmente proposto, o que foi aceite.

Ainda relativamente a este artigo, a Comissão sugeriu ao Executivo que a norma do n.º 2 fosse densificada. Ou seja, dispondo a norma que, no futuro, pode ser proibido o uso, durante a condução, de outros meios audiovisuais e de telecomunicações e verificando-se actualmente que muitos automóveis têm nos *tabliers* aparelhos de DVD que permitem ir vendo filmes enquanto se conduz - o que é perigoso, pois dispersa a atenção do condutor -, a Comissão sugeriu que ficasse já consagrada na lei a proibição da utilização destes aparelhos durante a condução. O Governo considerou, no entanto, que não tendo a matéria sido sujeita a consulta pública, podia gerar incompreensão entre a população, pelo que não achou adequado regular já esta matéria.

Artigo 30.º - Princípios gerais

Este artigo estabelece a forma como o condutor deve regular a velocidade de forma a que faça uma condução segura. Sendo a segurança um factor determinante nesta matéria, considerou-se que deveria inserir-se este factor no contexto do artigo. Ou seja, não basta que o condutor regule a velocidade de forma a poder parar quando lhe surja um qualquer obstáculo, mas sim que o possa fazer com segurança. Assim, aditou-se ao corpo da norma do n.º 1 a

expressão “*em condições de segurança*” de modo a reforçar o princípio de que a condução deve, em qualquer das suas vertentes, ser feita com segurança.

Artigo 50.º - Transporte de pessoas

Este artigo consagra uma inovação importante ao proibir o transporte de crianças no banco da frente dos automóveis, ficando de fora desta proibição apenas os casos em que os carros não possuam banco da retaguarda. Ainda assim, para que o transporte de crianças seja possível nestes casos, é necessário que os carros tenham equipamento de retenção adequado ao tamanho e peso da criança.

A Comissão considera que a medida se insere na modernização e actualização da lei em matéria de transporte de crianças, assunto que tem merecido atenção internacional. A utilização sistemática e correcta de sistemas de retenção é um meio muito importante para a diminuição da mortalidade infantil resultante de acidentes de viação. No entanto, a Comissão considera que a norma agora trazida à luz do dia carecerá de efeito prático se não for devida e rapidamente homologado pelas entidades competentes o equipamento de retenção referido na alínea 2) do n.º 4 deste artigo. A Comissão espera que nesta matéria não se passe o mesmo que se tem passado com muitos dos equipamentos a que o actual Código da Estrada faz referência (por exemplo capacetes a usar pelos motociclistas), cujas características de segurança e modelo nunca chegaram a ser regulamentados, o que tem tido como consequência que os modelos à venda no mercado não dispõem dos padrões mínimos de qualidade exigíveis e que são regra a nível internacional.

Para além do referido supra, há todo um trabalho a fazer de consciencialização da população para a necessidade de altear padrões de comportamento que se traduzem muitas vezes em os adultos viajarem nos bancos da retaguarda e as crianças nos bancos da frente. A alteração do trânsito, quer em volume, quer nas características imprimidas à condução (altas velocidades, desrespeito pelas mais elementares regras de trânsito, etc) impõe que seja adoptada, neste âmbito, uma atitude pro-activa por parte das entidades com responsabilidades na matéria.

De forma a acentuar a obrigatoriedade de o transporte de crianças se fazer no banco da retaguarda, foi acrescentada, na parte final do n.º 2 deste artigo, a expressão “*no banco da retaguarda*”.

A Comissão discutiu ainda com o Executivo a possibilidade de ser aumentado o valor da multa para os casos de infracção a esta norma. No entanto, este considerou que tal aumento, atenta a cultura rodoviária de Macau, não era, por enquanto, adequado, e que seria mais eficaz investir, através de programas de informação, na consciencialização da população para os riscos que o transporte de crianças nos bancos da frente dos automóveis acarreta.

Artigo 51.º - Cinto de segurança

A redacção do n.º 1 deste artigo foi alterada com o objectivo de ser mais incisiva. Pretende-se que não restem dúvidas de que, a partir da entrada em vigor da futura lei, o uso do cinto de segurança é, efectivamente, obrigatório. A Comissão recomenda que seja dada atenção ao cumprimento desta norma, de forma a que a sua aplicação seja efectiva, contrariamente ao que acontece

actualmente com o artigo correspondente (37.º) do Código da Estrada cujo cumprimento não é, e parece nunca ter sido, fiscalizado.

Artigo 52.º - Carga e descarga

O desenvolvimento económico de Macau levou a que o tráfego de mercadorias tenha aumentado de forma exponencial e consequentemente tenha aumentado também a tendência de carregar em excesso os veículos de transporte de carga, com consequências graves para a segurança do trânsito, especialmente nas pontes, onde não é raro ver-se carga espalhada pelos tabuleiros. Ciente desta situação, a Comissão sugeriu ao Governo, e este aceitou, que o valor da multa por excesso de carga superior em 20% ao peso máximo legalmente previsto fosse aumentado. A multa agora consagrada para esta situação é o dobro da inicialmente prevista.

Artigo 64.º - Regras de condução

Tem-se verificado recentemente que muitos condutores de motociclos e de ciclomotores, de modo a contornarem o congestionamento do trânsito, conduzem os seus veículos pelos passeios e pistas destinados aos peões. Tal comportamento, pela perigosidade que comporta, tem dado azo a alguns incidentes de consequências mais ou menos graves, além de demonstrar uma absoluta falta de respeito pelos direitos dos peões. Face a esta realidade, a Comissão, com vista a proteger os peões e a aumentar a sua segurança, sugeriu ao Executivo que a redacção do n.º 3 deste artigo fosse alterada no sentido de determinar com maior clareza a proibição de circulação dos motociclos e ciclomotores nos passeios ou pistas a estes destinados. Entendeu ainda, a Comissão, que a multa proposta não era adequada à gravidade da

conduta, pelo que sugeriu que fosse aumentada para o dobro. As sugestões da Comissão, quer de alteração da redacção da norma, quer de aumentar o valor da multa, foram acolhidas pelo Executivo, uma vez que a segurança dos peões é também uma preocupação sua.

Artigo 65.º - Uso do capacete

A redacção do n.º 1 deste artigo foi alterada com o objectivo de tornar mais clara a obrigatoriedade do uso do capacete. Assim, de forma a que não restem dúvidas de que o uso do capacete passa a ser efectivamente obrigatório, substituiu-se, na versão portuguesa, a expressão “*devem proteger a cabeça*” pela de “*são obrigados a proteger a cabeça*”.

Artigo 70.º - Atravessamento da faixa de rodagem

Entendeu-se necessário introduzir uma regra de salvaguarda no n.º 2 deste artigo de forma a que o seu conteúdo não contendesse com o do n.º 5. Ou seja, a regra geral prevista no n.º 2 é a de que a travessia pelos peões da faixa de rodagem se deve fazer pelas passagens devidamente assinaladas para o efeito. No entanto, o n.º 5 permite que esta travessia se faça fora daquelas passagens se estas não existirem a menos de 50 metros do sítio onde se quer atravessar. Assim, de forma a compatibilizar a disciplina dos dois normativos foi introduzida no n.º 2 a expressão “*sem prejuízo do disposto no n.º 5*”.

Artigo 82.º - Exibição de documentos

A redacção do n.º 2 deste artigo foi alterada com vista à sua clarificação, tendo-se dividido o seu conteúdo em dois números.

Artigo 83.º - Regime aplicável

Foi inserida no n.º 1 deste artigo a expressão “*via pública*”, por razões de clarificação do conteúdo da norma e de compatibilização com o n.º 1 do artigo 112.º.

Artigo 90.º - Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

Este artigo é novo e a sua inserção no texto decorre da decisão, tomada no decurso da análise da proposta de lei, de criminalizar a condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Esta decisão foi tomada face à continua degradação das condições de segurança do trânsito decorrente de acidentes provocados por condutores a quem, após os respectivos exames de despistagem, se detectou terem ingerido quantidades excessivas de álcool.

Esta realidade levou a que quer a Comissão, quer o Proponente, entendessem que haveria que redireccionar a lei nesta matéria, punindo mais duramente os condutores que, por conduzirem sob a influência do álcool, põem em causa de forma grosseira a segurança do trânsito rodoviário.

Assim, considera-se que está a conduzir em estado de embriaguez o condutor que apresentar uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue⁸.

⁸ Refira-se, a propósito, que a taxa agora prevista para a criminalização da conduta é inferior à anteriormente consagrada para as contravenções, que era de 1,5 gramas por litro de álcool no

Para o preenchimento do tipo legal deste crime basta que o condutor seja apanhado a conduzir com a taxa de alcoolémia mínima prevista neste artigo. Sendo um crime de perigo abstracto não é necessária a produção de qualquer dano para que o condutor seja punido, ou seja, não é necessária a existência de qualquer acidente em concreto de que resultem danos para terceiros. Basta pura e simplesmente que ao condutor, numa qualquer operação de fiscalização, seja detectada uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue⁹.

No que se refere à moldura penal, foi entendido não seguir aqui a regra aplicada aos restantes crimes previstos nesta proposta de lei os quais são punidos com pena de prisão ou, em alternativa, com pena de multa, deixando ao critério do juiz determinar qual a sanção mais adequada a realizar de forma adequada e suficiente as finalidades da punição, nos termos previstos no artigo 64.º do Código Penal.

Deve-se tal decisão ao facto de a gravidade da situação nesta matéria impor que se dê um sinal claro à comunidade de que os comportamentos que ponham em causa a ordem e a segurança do trânsito serão duramente punidos, nomeadamente com uma pena de prisão que poderá, atentos os critérios do tribunal, ser efectiva.

sangue. Decorre este facto de tanto a Comissão como o Proponente acharem necessário redefinir as taxas de alcoolémia, baixando-as.

⁹ Vide a propósito Manuel Lopes Maia Gonçalves, *Código Penal Português*, Anotado e Comentado – Legislação Complementar, página 910 e seguintes e Paula Ribeiro Faria, artigo inserto in *Comentário Coninbricense do Código Penal*, Parte Especial, Tomo II, pág. 1093 e seguintes.

A Comissão tem consciência que o pensamento legislativo subjacente ao Código Penal é o de que as penas curtas de prisão sejam substituídas por outras que possam igualmente garantir a reprovação do agente e a prevenção de novos crimes e que o recurso às penas privativas de liberdade só será legítimo quando, dadas as circunstâncias, se não mostrem adequadas as sanções não detentivas.

Contudo, e não obstante sufragar este entendimento, a Comissão considera que a direcção que a proposta de lei tomou nesta matéria está mais conforme com o que, em termos de direito estradal, se tem feito ao nível do direito comparado, não só na Ásia como noutros continentes. Isto porque, o aumento da sinistralidade rodoviária tem levado os governos, um pouco por todo o mundo, a punir duramente a violação das regras de circulação cuja causa directa seja o excesso de consumo de álcool e o consumo de estupefacientes.

Artigo 92.º - Condução durante o período de inibição de condução

Tanto o n.º 1, como o n.º 2 deste artigo receberam, para além de melhorias de redacção, alterações de âmbito material. A razão de ser das alterações introduzidas prende-se com o facto de se ter suscitado a dúvida relativamente à possibilidade de os condutores poderem usar as cartas de condução internacionais durante o período de inibição de condução e de cassação da carta de condução. Em si mesma a questão não se coloca, uma vez que estando a pessoa impossibilitada de conduzir por ter sido condenada, quer na sanção de inibição de condução, quer na de cassação de carta de condução, é irrelevante o documento que utilize e exhiba perante as autoridades. A sanção, qualquer que seja, vale para todos os documentos que habilitem a conduzir. No entanto, de forma a que não se suscitem dúvidas quanto ao

alcance que se quis dar às normas foi acrescentada a expressão “*mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir*”, quer no n.º 1, quer no n.º 2, do artigo.

Para além do referido, o n.º 2 suscitou outra questão que se prende com a sanção a aplicar aos condutores a quem foi cassada a carta e que conduzam antes de serem novamente encartados. A norma só contempla uma parte da questão, ou seja, dispõe que quem conduzir antes de decorrido 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que os condenou naquela sanção, é punido pelo crime de desobediência qualificada. Ora, sendo certo que, regra geral, os condutores só podem requerer a realização de novos exames de condução 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que os condenou naquela sanção – n.º 3 do artigo 108.º - colocou-se a questão de saber que sanção se lhes aplica se conduzirem após o decurso do prazo previsto no n.º 2 do artigo 92.º, uma vez que, atento o disposto no n.º 3 do artigo 108.º não podem ainda ser encartados.

Colocada a questão ao Executivo o mesmo explicou que o condutor que for apanhado a conduzir 1 ano após lhe ser aplicada a sanção de cassação da carta de condução e desde que não esteja em curso um período de inibição de condução será punido de acordo com o artigo 95.º, ou seja, condução por não habilitado.

Artigo 93.º - Punição pela prática de crimes por negligência

No seguimento da consagração no texto da proposta de lei do crime de condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas foi aditada esta conduta ao elenco das condutas

qualificadoras da negligência grosseira na condução automóvel previstas no n.º 3 deste artigo. Em consequência, a redacção da alínea 1) foi alterada.

Artigo 94.º - Inibição de condução pela prática de crimes

A sanção de inibição de condução é a sanção acessória equivalente à actual sanção de “suspensão da validade da carta de condução” prevista no artigo 73.º do actual Código da Estrada. A terminologia adoptada é mais conforme aos fins da medida uma vez que se trata não de suspender a validade da carta de condução – porque essa mantém-se - mas sim de impedir o condutor infractor de conduzir durante um determinado período de tempo.

Em termos de circulação rodoviária, esta medida norteia-se por regras de ordenação social e pela gravidade da infracção cometida, sendo-lhe reconhecidos efeitos dissuasores importantes. A medida visa, essencialmente, prevenir a perigosidade do condutor, embora também lhe estejam associados efeitos de prevenção geral. Como pena acessória que é tem o seu destino ligado ao da pena principal e só pode ser aplicada em consequência da condenação numa pena principal, assim como, em principio, só pode ser suspensa em consequência da suspensão da pena principal¹⁰.

Tanto a Comissão como o Proponente consideram que a aplicação desta sanção pode ter efeitos concretos na melhoria da segurança da circulação rodoviária, pelo que e face à filosofia de agravamento imprimida posteriormente

¹⁰ No entanto, a presente proposta de lei não segue completamente esta filosofia uma vez que consagrou a possibilidade, no artigo 109.º, de o tribunal poder mediante circunstâncias concretas, suspender a execução não só desta medida, como da cassação da carta de condução. Razões de carácter social determinaram esta opção, pois em Macau - segundo esclarecimento do Executivo - estas sanções são normalmente aplicadas a condutores profissionais.

à proposta de lei, entenderam alargar os períodos de duração em praticamente todas as situações em que se aplica, e desde logo pela prática de crimes.

Assim, os períodos de inibição de conduzir pela prática de crimes passaram de 1 mês a 2 anos na versão originária para 2 meses a 3 anos na versão alternativa da proposta de lei – artigo 94.º.

Em consequência da criminalização da condução em estado de embriaguez ou sob o efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas deixou de ser necessária a previsão constante no n.º 2 da versão inicial que determinava a punição, com esta sanção, de quem conduzisse sob a influência destas substâncias. Esta previsão encontra-se agora no texto do n.º 2 do artigo 90.º, pelo que se procedeu à eliminação do n.º 2 da versão original do artigo agora em análise, por não ser necessária.

Artigo 95.º - Condução por não habilitado

A redacção do n.º 1 deste artigo foi simplificada, substituindo-se a enumeração dos vários veículos ali abrangidos pela designação geral utilizada ao longo do texto da proposta de lei, ou seja “*veículo a motor*”. De fora ficaram apenas as máquinas industriais, que são veículos especiais e que, por norma, não transitam na via pública.

Artigo 96.º - Condução sob influência de álcool¹¹

Este artigo sofreu profundas alterações decorrentes da criminalização da condução em estado de embriaguez.

¹¹ Artigo 95.º da versão inicial da proposta de lei.

Assim, no n.º 1 estabelece-se a proibição da condução sob a influência do álcool, assim como se definem os critérios a serem considerados para estabelecer se um condutor está a conduzir sob os seus efeitos. A nova redacção deste número trouxe clareza à lei uma vez que, na versão inicial, não se definia de forma clara o que, para os efeitos da lei, se entendia por condução sob o efeito do álcool.

Tal como já se deu conta na análise ao artigo 90.º, alterou-se a graduação dos níveis de alcoolémia, assim como se alteraram as respectivas penalizações, agravando-as. Ou seja, na versão originária da proposta de lei vinham estabelecidos dois níveis de graduação – igual ou superior a 1,5 gramas de álcool por litro de sangue e igual ou superior a 0,5 e inferior a 1,5 gramas. A estes valores correspondiam multas entre 5.000,00 e 25.000,00 patacas e entre 3.000,00 e 15.000 patacas, respectivamente. A graduação mais alta era também penalizada com a sanção de inibição de conduzir pelo período de 1 a 6 meses¹². Em caso de reincidência as multas podiam ir até 50.000 patacas para a reincidência na conduta de condução com nível de alcoolémia igual ou superior a 1,5 gramas e até 25.000 patacas no caso de a taxa ser inferior a 1,5 gramas, e os períodos de inibição podiam ir até 1 ano.

Na nova versão alterou-se a graduação das taxas de álcool, baixando-as, e adaptaram-se as sanções, agravando-as consideravelmente.

Assim, fixou-se um valor intermédio que se consubstancia entre 0,5 e 0,8 gramas para a contravenção menos grave. Ou seja, manteve-se a taxa mínima (0,5), mas baixou-se a máxima, que na versão originária era, para esta

¹² N.ºs 1 e 2 do artigo 95.º da versão originária da proposta.

contravenção, igual ou superior a 1,5 gramas e estabeleceu-se uma nova graduação igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 gramas. O valor de 1,2 gramas passa a ser o limite a considerar para a qualificação da infracção como contravenção. Com este ou acima deste valor – como se viu atrás – a conduta será qualificada como “crime de condução em estado de embriaguez”.

Face à redefinição dos níveis de graduação de alcoolémia, procedeu-se ao ajustamento das sanções. Assim, as multas pela condução sob influência de álcool passam agora a ter como valor mínimo 2.000 e máximo 30.000 patacas. Em caso de reincidência, as multas vão de 4.000 a 20.000 patacas para a reincidência na condução com uma taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 gramas mas inferior a 0,8 gramas, e de 12.000 a 60.000 patacas para a taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 gramas por litro de álcool no sangue.

Igualmente importante é o aumento dos períodos de inibição de condução que agora, para a reincidência na contravenção com valores mais altos de alcoolémia, vai de 1 a 3 anos, assim como para os condutores considerados alcoólicos habituais cujo período mínimo de inibição passou de 6 meses para 1 ano.

O agravamento dos períodos desta sanção acessória está de acordo com o entendimento da jurisprudência sobre a matéria que considera esta sanção altamente punitiva e dissuasora, recomendando a sua ampla consagração em matéria de direito estradal¹³.

¹³ Vide, a propósito, Manuel Lopes Gonçalves, *ob cit.* pág 244 e seguintes.

A Comissão considera, ainda, que devem ser punidos de forma dissuasora aqueles que, não obstante já terem sido punidos por conduzirem influenciados por níveis de alcoolémia acima dos permitidos por lei, não perceberam ou interiorizaram a gravidade da sua conduta e nela reincidiram.

Assim, considera adequado que a reincidência na condução com níveis de álcool mais elevados¹⁴ possa ser punida com pena de prisão até 6 meses e não apenas com pena de multa, tal como vinha previsto na versão originária da proposta de lei. Neste caso, caberá ao tribunal determinar, de acordo com o critério de escolha da pena previsto no artigo 64.º do Código Penal, qual a sanção mais adequada – face às circunstâncias do caso concreto - para dar satisfação às exigências de repressão e de prevenção de novos comportamentos transgressores e danosos dos bens jurídicos protegidos, a saber, a segurança da circulação rodoviária e, conexions com ela, os bens da vida, da integridade física e patrimoniais de terceiros.

Em resumo, as diferenças nesta matéria entre a lei actual, a versão original e a versão alternativa da proposta de lei são, assim, as seguintes:

¹⁴ Agora iguais ou superiores a 0,8 e inferiores a 1,2 gramas por litro de sangue.

Código da Estrada - artigos 68.º e 74.º	Versão original – artigo 95.º	Versão alternativa – artigos 90.º e 96.º
		Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,2 g/l – <u>crime</u> punido com <u>prisão até 1 ano</u> e inibição de condução de 1 a 3 anos
Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,5 g/l – multa de 3.000 a 15.000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 1 a 3 meses Reincidência – multa de 5.000 a 25.000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 2 a 6 meses	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 1,5 g/l – multa de 5.000 a 25.000 patacas e inibição de condução de 1 a 6 meses Reincidência – multa de 10.000 a 50.000 patacas e inibição de condução de 6 meses a 1 ano	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 g/l – multa de 6.000 a 30.000 patacas e inibição de condução de 2 a 6 meses Reincidência – <u>prisão até 6 meses</u> ou multa de 12.000 a 60.000 patacas e inibição de condução de 1 a 3 anos
Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,5 g /litro – multa de 1.500 a 7.500 patacas Reincidência - multa de 3.000 a 15.000 patacas e suspensão da validade da licença de condução de 1 a 3 meses;	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 e inferior a 1,5 g/l – multa de 3.000 a 15.000 patacas Reincidência – multa de 5.000 a 25.000 patacas e inibição de condução de 2 a 6 meses	Condução com taxa de alcoolémia igual ou superior a 0,5 e inferior a 0,8 g/l – multa de 2.000 a 10.000 patacas Reincidência – multa de 4.000 a 20.000 patacas e inibição de condução de 6 meses a 1 ano.
Alcoólico habitual – suspensão da validade da licença de condução de 6 meses a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.	Alcoólico habitual – inibição de conduzir de 6 meses a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.	Alcoólico habitual – inibição de condução de 1 a 3 anos, renovável até que o condutor se encontre curado.

Artigo 98.º - Excesso de velocidade

Este é um artigo importante no contexto da lei e merecedor de explicação devido à complexidade da sua redacção, que fica a dever-se ao facto do artigo regular, com sanções diferentes, as contravenções por excesso de velocidade, consoante elas ocorram nas vias públicas em geral ou nas pontes e respectivas vias de acesso, em particular. Isto porque o trânsito nas pontes obedece a normas, tem limites de velocidade e sanções específicas que diferem das previstas no Código da Estrada para o mesmo tipo de infracções praticadas nas restantes vias públicas e que se encontram estabelecidas nos respectivos diplomas reguladores ou seja, o Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e o Regulamento da Ponte Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

A opção legislativa foi a de, em matéria de infracções às regras de circulação, transpor o regime previsto naqueles diplomas para a actual proposta de lei, de forma a que a matéria fique regulada num único normativo. Ora, continuando a considerar-se que as infracções cometidas nas pontes merecem um tratamento diferenciado por apresentarem uma perigosidade acrescida para o trânsito, haveria que manter a diferenciação relativamente também às sanções. Face a este entendimento, o presente artigo pune de forma diferente, consoante a violação por excesso de velocidade ocorra nas pontes e nas demais vias públicas.

Verifica-se, assim, que a primeira parte do artigo até ao n.º 5 pune as contravenções por excesso de velocidade cometidas nas vias públicas. A partir

do n.º 6 regulam-se as contravenções cometidas nas pontes e nos viadutos de acesso a estas.

Explicada que está a estrutura do artigo, cumpre referir que também nesta matéria as multas e os períodos de inibição por violação dos limites máximos genéricos de velocidade foram severamente agravados. Esta decisão deveu-se ao facto de o excesso de velocidade ser uma das infracções mais frequentes às regras de circulação, com consequências normalmente dramáticas, não só humanas, mas também materiais.

Assim, agravaram-se em quase todas as situações as multas para o dobro do que vinha inicialmente proposto, com especial incidência nos comportamentos reincidentes. O excesso de velocidade será, agora, punido, com multas cujos valores variam entre 600 e 20. 000,00 patacas nas vias públicas em geral e entre 2.000 e 40.000,00 patacas nas pontes e respectivos viadutos de acesso.

Já quanto aos períodos de inibição de condução, sofreram aumentos igualmente significativos. Ou seja, praticamente todas as situações sancionadas com inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses passaram a ser sancionadas com períodos de 6 meses a 1 ano. Os períodos de inibição de 6 meses a 1 ano passaram para 1 a 3 anos. Apenas quando as contravenções são praticadas pela terceira vez e seguintes com excesso de velocidade inferior aos limites previstos no n.º 1 deste artigo (ou seja, inferior a 30km/h ou a 20 km/h, consoante se trate de automóveis ligeiros ou pesados, respectivamente) se mantiveram os períodos de inibição inicialmente propostos (1 a 6 meses) por se entender que nestes casos a sanção de inibição de conduzir imposta aquando da primeira reincidência já ter produzido algum efeito preventivo

consubstanciado no facto de, não obstante o condutor reincidir no excesso de velocidade, reincidir no limite mínimo¹⁵. Acresce que o condutor pode ainda ser sancionado com a cassação da carta de condução¹⁶, pelo que se considera adequada, nestes casos, a manutenção do período de inibição de 1 a 6 meses.

A Comissão acredita que, se for feita uma fiscalização rigorosa do cumprimento da lei, as alterações introduzidas neste artigo são de molde a poder diminuir as infracções às regras de circulação e, em, consequência, a sinistralidade rodoviária.

Artigo 99.º - Desrespeito pela obrigação de paragem

A redacção deste artigo foi alterada uma vez que se entendeu punir diferenciadamente o desrespeito pela obrigação de parar consoante este ocorra perante os sinais reguladores do trânsito ou perante o agente regulador do trânsito. Assim, na versão alternativa da proposta de lei mantém-se o valor da multa inicialmente proposto para o condutor que não respeite a obrigação de parar imposta pelo agente regulador do trânsito, aumentando-se apenas o valor mínimo da multa para a reincidência que passou de 1.000 para 1.200 patacas.

Já quanto ao desrespeito pela obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito aumentou-se, quer o valor mínimo, que passou de 600 para 1.000 patacas, quer o valor máximo, que passou de 2.500

¹⁵ A proposta de lei determina sanções diferentes consoante o excesso de velocidade seja inferior ou superior a 30Km/h sobre os limites de velocidade previstos, no caso dos motociclos, ciclomotores ou automóveis ligeiros e inferior ou superior a 20km/h no caso dos automóveis pesados. Os limites máximos genéricos de velocidade estão estabelecidos no artigo 20.º do Regulamento do Código da Estrada para as vias públicas em geral, e nos Regulamentos da Ponte Sai Van e da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, para as pontes.

¹⁶ Matéria prevista no artigo 108.º da versão alternativa da proposta de lei.

para 5.000 patacas e, em consequência, duplicaram-se os valores das multas para os casos de reincidência.

Esta alteração causou alguma perplexidade uma vez que na proposta de lei, na hierarquia dos sinais reguladores de trânsito¹⁷, as ordens dos agentes da autoridade prevalecem sempre sobre os sinais automáticos. A alteração foi entretanto justificada pelo Executivo com o facto de *“enquanto o desrespeito pela luz vermelha ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções ser um facto objectivo, a existência ou não de ordem de paragem imposta por agente pode colocar dúvidas, pelo que a culpa pode ser menor, daí as sanções mais leves”*.

Artigo 100.º - Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido

Tanto as multas, como os períodos de inibição de condução – com excepção para o período de inibição previsto para a reincidência nas vias públicas em geral – sofreram aumentos significativos. O aumento do período de inibição para a reincidência nas pontes passou de 6 meses a 1 ano para 1 a 3 anos. A razão que subjaz a esta alteração prende-se com o facto de esta conduta atingir um grau de perigosidade nas pontes muito superior ao das vias em geral, não só porque naquelas é possível, dada a sua dimensão, atingir velocidades mais elevadas, como também porque a possibilidade de os condutores se afastarem e evitarem o acidente é aí mais reduzida.

¹⁷ Ver n.ºs 1 dos artigos 7.º, 9.º e 55.º.

Artigos 101.º, 102.º, 103.º e 104.º - Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás; Não cedência a passagem a determinados veículos; Não cedência de passagem a peões e Ultrapassagem nas passagens para peões

Foram alterados no n.º 4, no n.º 3 e no n.º 2 destes artigos respectivamente, o valor mínimo da multa para a reincidência nas condutas ali previstas, que passou de 1.000 para 1.200 patacas.

Artigo 105.º - Reincidência

A redacção deste artigo foi alterada de forma a fazer corresponder o conceito de reincidência aí previsto à disciplina constante na maioria dos artigos onde constam regras sobre reincidência. Ou seja, a versão originária da proposta de lei estabelecia como regra geral em matéria de reincidência a prática de qualquer nova contravenção prevista no mesmo artigo antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior. Esta formulação não continha qualquer problema técnico e pretendia, segundo esclarecimentos do Executivo, facilitar a fiscalização do cumprimento da lei por parte dos agentes da autoridade que têm como missão fiscalizar o cumprimento das regras de circulação.

Acontece, porém, que a regra geral consignada neste artigo tinha uma aplicação limitada, circunscrevendo-se apenas a quatro artigos (95.º, 96.º, 103.º e 104.º da versão original). Nos restantes, por preverem, eles mesmos, contravenções diferentes (por exemplo consoante a contravenção fosse cometida nas pontes ou nas vias públicas em geral) fazia-se depender a conduta reincidente da prática, não da contravenção prevista no mesmo artigo, mas sim

da prática da mesma contravenção. Receando-se que esta diferença pudesse trazer problemas de interpretação da lei no futuro e não sendo muito correcto do ponto de vista técnico que uma regra geral tivesse uma aplicação meramente residual, decidiu-se alterar a redacção da norma consagrando como reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos dois anos sobre a prática da contravenção anterior.

Artigo 107.º - Novos exames

O n.º 1 deste artigo recebeu uma alteração importante, no sentido de prever a possibilidade de o juiz decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame, quando se creia que o crime ou a contravenção resultaram de incapacidade ou de incompetência do condutor.

Artigo 108.º - Cassação da carta de condução

A sanção de cassação da carta de condução é uma medida inovadora introduzida na *“Lei do Trânsito Rodoviário”*. Esta sanção implica que os condutores a quem for aplicada fiquem sem a respectiva carta de condução, necessitando de realizar novo exame de condução para serem novamente encartados.

Sendo uma medida drástica, as condições que determinam a sua aplicação são mais restritas do que as que determinam a aplicação da sanção de inibição de condução e as suas finalidades são também diversas. Trata-se, neste caso, de uma medida de segurança para impedir os infractores de conduzir.

Por ser inovadora e porque será aplicada pela primeira vez no ordenamento jurídico de Macau, o seu tratamento no texto da proposta de lei foi alvo de particular cuidado.

Neste pressuposto, a redacção do artigo sofreu profundas alterações com vista não só ao seu apuramento técnico, mas também à inserção de alterações de âmbito material que, por um lado, alargaram o seu âmbito de aplicação e, por outro, consagraram soluções necessárias à compatibilização da aplicação desta sanção com outras previstas na proposta de lei, nomeadamente a inibição de conduzir e a condenação pelo crime de desobediência, decorrente da violação da proibição de conduzir durante o período de inibição.

Assim, a redacção do n.º 1 foi melhorada com o objectivo de clarificar a disciplina geral de aplicação desta sanção. Neste sentido, especificou-se que esta sanção será aplicada ao condutor a quem sejam aplicadas, no prazo de 5 anos, 3 sanções de inibição de conduzir. A cassação da carta será determinada na sentença que condene o condutor na infracção mais recente que implique a aplicação da sanção de inibição de condução.

O conteúdo do n.º 2 é completamente novo e foi inserido na sequência da decisão de alargar o âmbito de aplicação das sanções não detentivas previstas na proposta de lei. Assim, contrariamente ao que vinha proposto na versão originária, o juiz passa a dispor de mais uma sanção acessória que poderá aplicar no caso de qualquer crime cometido por negligência grosseira no âmbito da condução.

Quanto ao n.º 3 foi igualmente alterado face à necessidade de salvaguardar a situação em que a sanção de inibição tenha uma duração

superior a de 1 ano. Ou seja, prevê-se no n.º 3 deste artigo que o condutor a quem tenha sido cassada a carta de condução possa requerer a realização de novo exame de condução 1 ano após o trânsito em julgado da sentença que lhe aplicou aquela sanção ou após o fim do período de inibição. Isto, porque pode acontecer que o condutor tenha sido condenado numa sentença de inibição superior a 1 ano antes de lhe ser aplicada a cassação da carta. Entendeu-se que, neste caso, o condutor só deveria poder requerer a realização de novo exame de condução após o término do período de inibição. Assim sendo, alterou-se a norma em conformidade.

Havia, igualmente, que compatibilizar a disciplina prevista neste normativo com a do n.º 2 do artigo 92.º, de forma a que o condutor só possa requerer o novo exame de condução após o trânsito em julgado da sentença que o condenou pelo crime de desobediência qualificada, nos termos daquela norma.

Assim, acrescentou-se mais um número ao artigo - o n.º 4 – que determina que, no caso de um condutor ser condenado no crime de desobediência qualificada pelo facto de conduzir com a carta de condução cassada, o período de 1 ano a partir do qual pode requerer novo exame interrompe-se, e conta-se novamente a partir da data do trânsito em julgado da sentença que o condenou no crime de desobediência qualificada.

Pretendendo este artigo regular o âmbito de aplicação desta sanção, pareceu à Comissão que deveria dispor, não só sobre as situações em que esta se aplica, como também sobre as sanções aplicáveis em caso de violação da proibição de conduzir decorrente da cassação da carta. Acresce, que a especificidade da solução encontrada para esta situação e prevista no n.º 2 do artigo 92.º seria mais facilmente inteligível se ficasse inserta no artigo 108.º,

dadas as soluções aí consagradas. Neste sentido, foi discutida com o Executivo a inclusão, no artigo 108.º, do n.º 2 do artigo 92.º, que dispõe justamente sobre a pena a aplicar a quem conduza durante o período de cassação da carta. Este, no entanto, considerou mais adequado que as sanções pela violação da sanção de inibição de conduzir e de cassação da carta ficassem no mesmo artigo, não obstante a previsão normativa sobre a cassação da carta de condução se encontrar só no artigo 108.º.

Por último, cumpre referir que o âmbito de aplicação desta sanção não se esgota na disciplina constante deste artigo. A sanção de cassação da carta de condução pode, ainda, ser aplicada aos condutores que, desrespeitando a ordem do tribunal, conduzirem durante o período de inibição de condução, tal como dispõe o n.º 1 do artigo 92.º.

Artigo 112.º - Regime aplicável

Foi aditado já na parte final da análise da proposta de lei um novo número a este artigo, o n.º 3, a determinar que podem ainda ser acrescentadas, por diploma complementar, outras formas de notificação para além das previstas no Código de Procedimento Administrativo¹⁸.

A Comissão manifestou as suas reservas quanto a este aditamento: por um lado, por considerar que a criação de outras formas de notificação para além das previstas no CPA deveria envolver outros actos da administração e não apenas os concernentes ao trânsito rodoviário, pelo que esta previsão deveria fazer-se com a alteração daquele Código; e, por outro, por considerar que a

¹⁸ Segundo explicou o Executivo tratar-se-á de notificações através de meios electrónicos, *internet*, *e-mail*, etc.

notificação de actos da administração, ao envolver direitos e garantias dos particulares, deveria ser tratada através de uma lei e não através de diploma complementar.

O Proponente justificou a manutenção da norma com a sua redacção. Ou seja, dispondo a norma aditada que as possíveis formas de notificação a criar não implicarão diminuição de direitos e garantias dos interessados, *“já foi estabelecida a defesa dos direitos e garantias dos particulares”*.

Artigo 118.º - Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

Este artigo é novo e foi inserido na sequência da criminalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Consagra normas sobre fiscalização e sanções semelhantes às que se encontram na proposta de lei sobre a fiscalização sob influência do álcool.

Convém, no entanto, referir que esta norma, só por si, não tem qualquer utilidade. Ou seja, enquanto não for regulamentado o disposto no n.º 2 do artigo 119.º, dificilmente os agentes da autoridade poderão submeter qualquer condutor aos exames a que se refere o n.º 1 do artigo agora em análise.

Artigo 119.º - Outras disposições relativas à fiscalização¹⁹

Foi acrescentado um novo número a este artigo – o n.º 2 - a remeter para diploma complementar a fixação dos exames, métodos e materiais a utilizar na

¹⁹ Corresponde ao artigo 117.º da versão originária da proposta de lei.

fiscalização da condução sob o efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

A Comissão recomenda ao Executivo que a concretização do estipulado na norma que agora se acrescentou seja feita no mais curto prazo possível. Isto porque enquanto não forem determinados os métodos para a fiscalização desta conduta, a norma do n.º 2 do artigo 90.º não poderá ser aplicada, assim como todo o artigo 118.º. Acima de tudo, a Comissão espera que não aconteça com esta norma o mesmo que aconteceu com a do n.º 5 do artigo 68.º do Código da Estrada na versão que lhe foi dada pelo artigo 4.º da Lei n.º 7/96/M, de 7 de Julho. Esta norma remete para lei especial a determinação da condição de influenciado por estupefacientes para efeitos de condução, lei esta que até à data não foi produzida.

Ainda no que concerne a este artigo, a Comissão foi de parecer que este deveria dispor que todas as pessoas – condutores e peões - envolvidas em acidentes de viação de que resultassem mortos ou feridos fossem submetidas aos exames de fiscalização do estado de influenciado pelo álcool ou por estupefacientes.

O Executivo considerou a questão pertinente mas devido a questões técnicas que se prendem com a dificuldade de realização destes exames por parte dos Serviços de Saúde, não considerou oportuno dar-lhe consagração legal neste momento. Comprometeu-se, no entanto, a regular a matéria quando estiverem reunidas as condições técnicas que permitam dar-lhe efectividade.

A epígrafe do artigo foi alterada de forma a abranger a nova matéria inserida no texto.

Artigo 121.º - Apreensão de carta de condução

Este artigo recebeu melhorias em várias das suas normas, nomeadamente no n.º 3, que recebeu melhorias de natureza técnica.

Assim, a expressão inicial “*Logo após que a sentença condenatória tenha produzido efeito*” foi substituída pela expressão “*Após o trânsito em julgado da sentença*”.

Os n.ºs 6, 7 e 8 receberam melhorias de redacção. No n.º 7 alterou-se a entidade a quem se devem entregar as cartas de condução em caso de cassação da carta e de inibição de condução. Entendeu-se que a entrega das cartas de condução no Corpo de Polícia de Segurança Pública em vez de no Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais facilitará a fiscalização, por parte daquela entidade, do cumprimento destas sentenças.

Quanto aos n.ºs 6 e 7 tratam de forma diferente os “*demaís documentos que habilitam a conduzir*”. Ou seja, de acordo com o disposto no n.º 6, estes documentos são apreendidos durante o período de inibição de condução mas não são obrigatoriamente entregues ao CPSP em caso de condenação nas sanções de inibição e de cassação da carta de condução a que se refere o n.º 7.

Artigo 122.º - Apreensão de documento de identificação de veículo

Face às preocupações manifestadas no Plenário por alguns Deputados em matéria de protecção ambiental e posteriormente discutidas na Comissão, entendeu esta sugerir ao Governo que fosse acrescentada uma norma a

determinar a apreensão do documento de identificação do veículo quando este circule em desrespeito das regras sobre a poluição sonora e do ar. Em consequência foi acrescentada uma alínea – a n.º 7 – ao n.º 1 deste artigo.

De igual modo, e tendo presente que o princípio norteador da análise da Comissão é a segurança rodoviária em todas as suas vertentes, a Comissão sugeriu que no n.º 2 deste artigo ficasse previsto que o documento de identificação do veículo pudesse ser apreendido quando, em inspecção, se verificasse que os veículos afectos a transportes públicos não ofereçam condições de segurança. O Governo aceitou a sugestão e a norma foi alterada em conformidade.

Ainda neste artigo, procedeu-se à clarificação do conteúdo do n.º 7, que foi dividido em dois números.

Artigos 134.º e 142.º - Destino das multas

Estes dois artigos receberam melhorias de redacção.

Artigo 143.º - Execução da sentença

Na versão originária do n.º 1 deste artigo dispunha-se que as sentenças que aplicassem aos condutores as sanções de cassação da carta de condução e de inibição de condução produziam efeitos imediatos com a notificação aos condutores da respectiva sentença. Esta redacção causou dúvidas à Comissão, uma vez que suscitava problemas de vária natureza. Em primeiro lugar, não era claro que salvaguardasse certos princípios importantes do nosso ordenamento jurídico, como o princípio da presunção da inocência, além de que punha em

causa o direito de recurso dos condutores; em segundo lugar, criava problemas de compatibilização com outras normas da proposta de lei relativas às sentenças de cassação e de inibição da carta de condução, nomeadamente com o n.º 2 do artigo 92.º e com os n.º 3 e 4 do artigo 108.º, normas estas que fazem depender os seus efeitos do decurso do trânsito em julgado das sentenças, ou seja, 10 dias após a respectiva notificação.

Discutida a questão com o Executivo entendeu-se alterar a redacção do artigo determinando-se, agora, que as sentenças que apliquem as sanções de cassação da carta de condução e de inibição de condução produzem efeitos apenas a partir do respectivo trânsito em julgado não relevando, no entanto, para a produção de efeitos, se o condutor deu cumprimento à determinação legal que o obriga a entregar a carta de condução em caso de condenação em qualquer uma daquelas sanções. Ou seja, as sentenças que condenarem os condutores nas sanções de cassação da carta de condução ou de inibição de condução produzem efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado independentemente de aqueles terem procedido, ou não, à entrega no CPSP das respectivas cartas de condução.

Face a esta alteração a norma do n.º 2 foi eliminada e, em seu lugar, aditou-se matéria completamente distinta da que versava a versão original. Determina agora a norma que o tempo em que o condutor se encontre privado de liberdade não releva, nem para a contagem do prazo de inibição de condução, nem para o decurso do prazo de 1 ano a partir do qual - em caso de cassação da carta - o condutor pode requerer a realização de novo exame de condução.

Artigo 145.º - Conversão de contravenções em infracções administrativas

Este artigo, não obstante constar no Capítulo das “Disposições finais e transitórias”, é de grande importância no contexto da proposta de lei. Decorre esta importância do facto de o mesmo dispor que as condutas constantes em todos os diplomas relativos ao trânsito rodoviário e, ainda, nos diplomas conexos com estes, deixam de ter natureza penal e passam a ter natureza administrativa. Apenas mantêm natureza penal as condutas que, como tal, se mantenham na presente proposta de lei.

Como já se referiu na parte geral deste parecer, esta opção legislativa será importantíssima para o desbloqueamento funcional dos tribunais incumbidos do julgamento das infracções rodoviárias.

Assim, e de modo a que se não suscitem dúvidas quanto ao alcance da norma, introduziram-se melhoramentos de redacção no n.º 1.

De igual forma, alterou-se a redacção da alínea 6), que foi simplificada.

Por se considerar desnecessário que a Lei n.º 7/2002 constasse da elencagem feita do n.º 1 uma vez que a alteração feita nesta Lei é constante no artigo 146.º já contempla a conversão processada por aquele normativo, suprimiu-se esta Lei daquela elencagem.

A par destas alterações entendeu-se consignar que os montantes das multas resultantes da referida conversão são fixados em regulamento administrativo, o que determinou que fosse acrescentado um novo número ao artigo.

Artigo 146.º - Alteração à Lei n.º 7/2002

Por razões de natureza técnica, a redacção deste artigo foi alterada.

Artigo 147.º - Regime subsidiário

A epígrafe foi alterada para reflectir, de forma mais consentânea, o conteúdo do artigo.

Artigo 148.º - Casos pendentes

A redacção do n.º 2 deste artigo sofreu uma pequena alteração de redacção que, não obstante, altera a substância da norma. Ou seja, dispunha-se neste n.º 2 que *“nos processos contravencionais pendentes (....) o tribunal pode aplicar as sanções por infracções administrativas convertidas ao abrigo da presente lei, casos essas sejam mais favoráveis aos arguidos”*. Esta redacção deixava no ar uma dúvida, ou seja, dependeria do critério do tribunal aplicar ou não, nos processos contravencionais pendentes, as sanções por infracções administrativas, caso estas fossem mais favoráveis aos agentes?

A questão é relevante, uma vez que contende com a aplicação da lei no tempo estabelecida no artigo 2.º do Código Penal, nomeadamente no n.º 2. Ou seja, determina esta norma que *“o facto punível segundo a lei vigente no momento da sua prática deixa de o ser se uma nova lei o eliminar do elenco das infracções [...]”*²⁰. É precisamente o que acontece com as condutas que nas actuais leis rodoviárias e conexas têm natureza penal e passam a ter, após a entrada em vigor desta proposta de lei, natureza administrativa. Com a

²⁰ Como ensina M.Leal-Henriques e M. Simas Santos, in *Código Penal de Macau*, Macau, 1997, pág. 8, o termo *“infracções”* refere-se, neste contexto, apenas ao ilícito penal de justiça.

conversão da natureza das infracções prevista no n.º 1 do artigo 145.º, a natureza do facto ilícito é alterada e, em consequência, aquelas condutas são eliminadas do número de infracções. Ora, havendo eliminação do carácter penal da conduta, por se ter entendido não ser mais justificável, a lei a aplicar será sempre a lei mais recente, que tenha retirado configuração penal à conduta do agente²¹.

Face ao exposto, deu-se carácter imperativo à norma, determinando-se que o tribunal aplica, nos processos contravencionais pendentes, as sanções que sejam mais favoráveis aos arguidos.

Artigo 148.º - Diplomas complementares

Foi dada uma nova redacção a este artigo – epígrafe incluída – tendo-lhe sido aditado um novo número. A razão da alteração prende-se com o facto de, no entender da Comissão, dever ficar expresso que os inúmeros diplomas complementares referidos ao longo da proposta de lei conteriam os respectivos regimes sancionatórios.

Artigo 151.º - Revogações

Eliminou-se a alínea 6) deste artigo por se considerar desnecessária. Isto porque as normas que se pretendiam revogar através deste dispositivo já se encontram tacitamente revogadas, quer pela alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º, quer pela consagração no texto da proposta de lei de novas disposições que substituem as normas que a alínea 6) pretende revogar. Assim, referindo-se as normas em causa a disposições que já se encontram consagradas no texto da

²¹ Vide M. Leal-Henriques e M. Simas Santos, *ob.cit.* página 7 e seguintes.

proposta de lei e a outras que deixam de poder ser aplicadas (caso da norma sobre reincidência) por força da conversão das contravenções em infracções administrativas operada pelo artigo 145.º, a manutenção desta alínea tornou-se redundante. Para além desta alteração, rescreveu-se a alínea 5).

Artigo 153.º - Entrada em vigor

Não obstante o Executivo pretender que a futura “*Lei do Trânsito Rodoviário*” entrasse em vigor no dia 1 de Julho e ser necessário, antes dessa data, publicar vários diplomas complementares – nomeadamente o regulamento administrativo que irá fixar o valor das multas por infracções administrativas resultantes da conversão a que se refere o n.º 1 do artigo 145.º - e ainda diversos outros diplomas complementares, a proposta de lei não continha qualquer norma a salvaguardar esta situação. Assim sendo, poder-se-ia dar o caso de no dia 1 de Julho os automobilistas que praticassem qualquer infracção prevista nos diplomas enumerados no n.º 1 do artigo 145.º não saberem qual a multa que corresponderia à infracção administrativa praticada. Por outro lado, também é necessário que sejam publicados, antes da entrada em vigor da presente proposta de lei, diversos diplomas complementares referidos ao longo do texto.

Face a esta situação, a Comissão entendeu que deveria ser acrescentado um novo número ao artigo 153.º a excepcionar a entrada em vigor do n.º 2 do artigo 145.º e do artigo 149.º para o dia seguinte ao da publicação da lei, o que foi feito.

Posteriormente, o Governo entendeu adiar a entrada em vigor da lei para 1 de Outubro do presente ano por entender - face à dimensão das alterações

introduzidas ao texto original - ser necessário mais tempo para a divulgação da lei junto da população e para dar formação adequada aos intervenientes na fiscalização do seu cumprimento e na sua implementação.

V – Conclusões

A Comissão, apreciada e analisada a presente proposta de lei, conclui o seguinte:

a) é de parecer que a proposta de lei reúne os requisitos necessários para apreciação e votação, na especialidade, pelo Plenário, e,

b) sugere que, na reunião plenária destinada à votação na especialidade, o Governo se faça representar a fim de poderem ser prestados os esclarecimentos necessários.

Assembleia Legislativa, em Macau, aos de Abril de 2007.

A Comissão,

Cheang Chi Keong
(Presidente)

Philip Xavier

(Secretário)

Ho Teng lat

Kou Hoi In

Victor Cheung Lup Kwan

leong Tou Hong

José Maria Pereira Coutinho

Leong On Kei

Lee Chong Cheng