

# 2019

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

Documento de consulta

Período de  
consulta

2019/01/29 ~ 2019/03/29 (um total de 60 dias)



交通事務局  
Direcção dos Serviços  
para os Assuntos de Tráfego

# DSAT

2019

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

Documento de consulta



交通事務局  
Direcção dos Serviços  
para os Assuntos de Tráfego





# Índice

<b>Prefácio</b>	<b>4</b>
<b>Capítulo I Fortalecimento das acções de combate aos actos ilícitos que prejudiquem a segurança rodoviária ou influenciem o tráfego</b>	<b>6</b>
I. Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sob influência de álcool e em excesso de velocidade	<b>6</b>
II. Agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções	<b>10</b>
III. Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas	<b>11</b>
<b>Capítulo II Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias</b>	<b>14</b>
I. Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança	<b>14</b>
II. Proibição do uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados	<b>16</b>
III. Proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos	<b>17</b>
IV. Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados	<b>19</b>
V. Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas	<b>20</b>
VI. Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes	<b>23</b>
VII. Obrigação de desligar o motor quando o automóvel está parado	<b>25</b>
<b>Capítulo III Alteração às disposições fiscalizadores respeitantes aos exames de pesquisa de álcool</b>	<b>27</b>
<b>Capítulo IV Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência contravencional</b>	<b>29</b>
<b>Capítulo V Alteração às normas sobre a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução</b>	<b>30</b>
<b>Capítulo VI Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas</b>	<b>31</b>
<b>Capítulo VII Abordagem sobre a viabilidade e adequabilidade da introdução do sistema de pontuação</b>	<b>33</b>
<b>Conclusão</b>	<b>36</b>
Pontos essenciais de discussão	<b>38</b>
Bibliografia	<b>39</b>

## Prefácio

Decorridos mais de 11 anos desde a entrada em vigor da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário), a 1 de Outubro de 2007, o ambiente geral do tráfego de Macau sofreu alterações evidentes com o desenvolvimento da sociedade, sendo difícil ou impossível o acompanhamento, por parte de algumas disposições legais, do ambiente real ou da actual situação rodoviária da Região Administrativa Especial de Macau, adiante designada por RAEM.

Além disso, em articulação com as políticas de desenvolvimento de Macau como um “centro mundial de turismo e lazer”, é também necessário estabelecer um sistema legal de trânsito rodoviário mais rigoroso e otimizado, por forma a construir um sistema de transporte terrestre acessível e eficiente.

Por outro lado, a “Comparação de Dados Estatísticos do Trânsito”, publicada pelo Corpo de Polícia de Segurança Pública, adiante designado por CPSP, no período compreendido entre 2008 e 2018, mostra que o número das infracções às regras do trânsito rodoviário mantém-se elevado. Apesar de reflectir, em certa medida, o resultado do combate a infracções por parte dos serviços competentes, sob um outro prisma, o facto de o número de infracções se situar a um nível alto levanta naturalmente dúvidas quanto ao efeito dissuasor do regime de sanções em vigor.

No que respeita aos acidentes de viação, as suas causas estão, muitas vezes, relacionadas com o desconhecimento por parte dos condutores das regras de trânsito. Refira-se, a título de exemplo, a condução em estado de embriaguez, sob influência de drogas ou álcool e em excesso de velocidade. Tais infracções, que têm vindo a surgir com frequência nos últimos anos, não só causam ameaças ao trânsito rodoviário como também prejudicam a vida, a integridade física e os bens do condutor e dos outros utilizadores das vias rodoviárias.

Aliás, na sociedade, levantam-se vozes, de diferentes níveis, que clamam pela revisão da Lei do Trânsito Rodoviário, especialmente as que pedem a penalização severa dos condutores infractores bem como o aumento do efeito dissuasor das penalidades, em ordem à protecção e segurança de vida e dos bens dos utentes das vias públicas.

Face a isto, o Governo da RAEM, além de incumbir a uma entidade terceira o estudo do regime sancionatório aplicável à condução em estado de embriaguez, à condução sob influência de drogas, à condução sob influência de álcool e ao excesso de velocidade, procedeu à recolha de opiniões sobre a alteração à Lei do Trânsito Rodoviário e seus diplomas complementares, através de diferentes vias. O estudo e as opiniões apontam, por unanimidade, para a necessidade de alterar estes diplomas, permitindo a melhor regularização da actual ordem do trânsito.

Portanto, o Governo da RAEM vem propôr um adequado agravamento das sanções aplicáveis aos referidos actos ilícitos, de acordo com o grau dos danos, a gravidade e o impacto negativo no tráfego a fim de garantir um ambiente de tráfego rodoviário seguro, acessível, harmonioso e ordenado.

Finalmente, para prosseguir com a implementação da Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2010-2020), que tem por base a “primazia dos transportes públicos”, é necessário assegurar o direito de prioridade de passagem dos transportes públicos, utilizando eficazmente os recursos que, já por si, são limitados. Assim sendo, justifica-se a necessidade de agravar as sanções aplicáveis àquelas infracções, de modo a melhor implementar a política da “primazia dos transportes públicos”.

Pelo exposto, há toda a conveniência em proceder a uma revisão geral da Lei do Trânsito Rodoviário e dos seus diplomas complementares em resposta às solicitações das diversas partes da sociedade e em articulação com as necessidades reais da mesma. Dada a abrangência da Lei do Trânsito Rodoviário e dos seus diplomas complementares, o presente texto, para efeitos de consulta, é elaborado com base nos pontos principais das questões do trânsito rodoviário que mais preocupam os diversos intervenientes da sociedade. O documento apresenta-se organizado mediante síntese e classificação das matérias sujeitas a alteração e tendo por referência as políticas e regulamentos de outros países ou territórios acerca das mesmas questões. São bem-vindas as sugestões e opiniões de todos os cidadãos, das individualidades de todos os sectores sociais e das associações no que concerne ao conteúdo do presente texto de consulta bem como a outras matérias que entendem ser merecedoras de atenção.

As referidas sugestões ou opiniões devem ser apresentadas, no período compreendido entre 29 de Janeiro de 2019 e 29 de Março de 2019, da seguinte forma:

(1) Por carta: através de correio ou entrega directa à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, sita na Estrada D. Maria II n.º 33, rés-do-chão, Macau.

(2) Por via electrónica: através de acesso a página electrónica específica no Portal do Governo da Região Administrativa Especial de Macau (<http://portal.gov.mo/pt>) ou no website da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego ([www.dsat.gov.mo/LTR](http://www.dsat.gov.mo/LTR)).

Por favor especifique na capa ou no cabeçalho da folha de sugestões ou opiniões o seguinte: “Sugestões e Opiniões sobre a Lei do Trânsito Rodoviário”.

O presente documento de consulta encontra-se disponível no website da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego: [www.dsat.gov.mo/LTR](http://www.dsat.gov.mo/LTR).

Relativamente à apresentação de sugestões e opiniões, agradecemos que tenha como referência o “Formulário para a apresentação de sugestões e opiniões” anexo ao presente documento de consulta. Caso pretenda manter a confidencialidade das suas opiniões e sugestões, queira indicá-lo expressamente.

No fim do período de auscultação, será elaborado um relatório final das opiniões e sugestões recolhidas para publicação posterior.

Para mais informações, poderão os interessados ligar para a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego via telefone 8866 6363.

## Capítulo I

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

Pugnando por uma maior consciência dos condutores no respeito pelas regras de trânsito, pela salvaguarda da segurança rodoviária e pela correcta utilização das rodovias, propõe-se a intensificação dos respectivos efeitos dissuasores pelo agravamento das disposições sancionatórias estabelecidas na Lei do Trânsito Rodoviário e nos seus diplomas complementares, consoante o grau dos danos, a gravidade e o impacto negativo dos actos ilícitos a fim de garantir a segurança e bens dos utilizadores das vias rodoviárias e um ambiente de tráfego harmonioso e ordenado, nomeadamente, pelo:

### **I. Agravamento da moldura penal para condução em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sob influência de álcool e em excesso de velocidade**

A condução em estado de embriaguez, sob influência de drogas ou álcool e em excesso de velocidade são razões principais da ocorrência de acidentes de viação. Estes actos causam muitas vezes morte ou ferimentos a condutores ou peões, fazendo com que a questão da segurança rodoviária tenha vindo a merecer preocupação e atenção da sociedade. A fim de responder às solicitações da sociedade, fazendo com que os condutores possam conduzir os seus veículos com uma atitude mais responsável, assim como para atingir um efeito preventivo, na generalidade e na especialidade, é necessário punir severamente os condutores que praticam a condução nas condições em causa. Para o efeito, propõe-se que seja agravada a moldura penal, tanto para o infractor primário como para o reincidente, pela prática de condução em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sob influência de álcool e em excesso de velocidade, de modo a salvaguardar a segurança do público.

(1) Condução em estado de embriaguez, condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e condução e sob influência de álcool

A condução em estado de embriaguez, a condução sob influência de drogas e a condução sob influência de álcool podem aumentar os riscos de ocorrência de acidentes de viação e, ao mesmo tempo, aumentar a probabilidade de ferimentos e morte, pondo em perigo a vida do público e ameaçando a respectiva segurança.

Na Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o sancionamento de tais situações classifica-se em três categorias; a punição dos actos de condução sob influência de álcool consoante a taxa de álcool no sangue, sendo a de condução em estado de embriaguez a categoria mais grave, pelo



que o infractor é punido com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução até 3 anos; as categorias menos graves correspondem à contravenção de condução sob influência de álcool, sendo o infractor primário punido, consoante cada caso concreto, com multa no valor máximo de 30 000 patacas e inibição de condução até 6 meses, e o reincidente, consoante cada caso concreto, punido com pena de prisão até 6 meses ou multa no valor máximo de 60 000 patacas e inibição de condução até 3 anos.

No que se refere à condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, quem conduzir um veículo na via pública sob influência de drogas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei, é punido com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução até 3 anos. Segundo as estatísticas do CPSP, nos testes de álcool efectuados na sequência dos acidentes de viação e de operações STOP, a taxa de reprovação do ano de 2018 situa-se respectivamente em 1,41% e 0,51%. Neste âmbito, foram 62 e 69 os casos em que o condutor tinha uma taxa de álcool igual ou superior a 1,2 gramas por litro; acresce ainda que estes dados mostram também que há 3 casos de condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Daí poder inferir-se que, apesar de a Lei do Trânsito Rodoviário criminalizar a condução em estado de embriaguez e a condução sob influência de drogas, as medidas sancionatórias aplicáveis são incapazes de reprimir eficazmente a prática dos actos de condução em tais estados.

Tanto a condução em estado de embriaguez como a condução sob influência de drogas ou álcool, afectam o sistema nervoso central do condutor, enfraquecendo a sua capacidade de conduzir e de raciocínio. Estudos mostram que o tempo de reacção, na condução sob influência de álcool e sob influência de droga, é respectivamente mais lento em 12% e 21% do que na condução normal, constituindo um risco latente da ocorrência de acidente de viação e provocando consequências horríveis. Por isso, torna-se necessário aumentar o efeito dissuasor das disposições sancionatórias em vigor, com vista a combater os referidos actos ilícitos e a punir severamente os infractores assegurando a segurança dos utilizadores das vias rodoviárias.

#### (2) Excesso de velocidade

Regra geral, a alta velocidade pode diminuir a distância necessária à travagem pelo condutor. Além disso, quanto maior for a velocidade, maior será o impacto provocado pela colisão, pelo que a probabilidade de ocorrerem ferimentos ou morte é também maior.

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o excesso de velocidade constitui uma contravenção, a qual está sujeita a diferentes sanções, consoante seja praticado em via pública



normal ou nas pontes e viadutos de acesso regulados por regime especial. Se o excesso de velocidade for praticado em via pública normal, o infractor primário é punido com multa no valor máximo de 10 000 patacas e inibição de condução até 1 ano; o reincidente, consoante cada caso concreto, é punido com multa no valor máximo de 20 000 patacas e inibição de condução até 3 anos; se for praticado nas pontes ou viadutos de acesso regulados por regime especial, o infractor primário é punido com multa no valor máximo de 20 000 patacas e inibição de condução até 1 ano; o reincidente, consoante cada caso concreto, é punido com multa no valor máximo de 40 000 patacas e inibição de condução até 3 anos.

Apesar de o Governo da RAEM ter instalado, nos últimos anos, vários pontos de detecção de excesso de velocidade em diversas zonas para reforçar a fiscalização e elevar o nível de segurança rodoviária, alguns condutores continuam a ignorar o seu dever de conduzir com prudência, conduzindo em excesso de velocidade pelo simples prazer da condução em situações de perigo ou para chegar ao destino o mais rápido possível, sem consideração pela sua própria segurança bem como pela dos outros utilizadores das vias rodoviárias, causando graves acidentes de viação.

Face a isto, torna-se necessário tomar medidas penalizadoras mais severas a respeito do excesso de velocidade, com vista a punir com severidade os condutores irresponsáveis e sem consideração pela vida e segurança do próprio e dos outros.

### (3) Abordagem sobre o agravamento da moldura penal

As situações de condução em estado de embriaguez, sob influência de drogas ou álcool e em excesso de velocidade continuam a existir não obstante o reforço das acções de combate, o que tem causado inúmeros ferimentos graves ou morte de pessoas. A sociedade, na sua universalidade, espera que estes actos sejam reprimidos através de meios sancionatórios mais severos e entende que só com a punição se conseguem resultados positivos, levando os condutores a conduzirem veículos com uma atitude mais responsável.

A par disso, há quem entenda que a punição estabelecida pela Lei do Trânsito Rodoviário em relação à condução em estado de embriaguez ou sob influência de drogas não é dissuasora dado que a lei vigente permite a substituição da pena pela multa e a suspensão da execução da pena. Para os condutores que sejam infractores primários, mesmo que sejam condenados, a pena de prisão pode, muitas vezes, ser substituída pela multa ou a sua execução pode ser



suspensa, desde que cumpram os pressupostos legalmente estabelecidos, o que diminui substancialmente a eficácia dissuasora das disposições sancionatórias em causa. Por esta razão entende-se que não é possível as actuais medidas sancionatórias punirem eficazmente tais condutas perversas, desejando-se que a condução em estado de embriaguez ou sob influência de drogas seja realmente criminalizada e que os infractores sejam devidamente sancionados, em ordem a assegurar a segurança do público.

Compreendendo a preocupação da sociedade e entendendo que há necessidade de punir com medidas sancionatórias mais severas os condutores infractores por conduzirem em estado de embriaguez, sob influência de drogas ou álcool e em excesso de velocidade, levando-os a que, de modo a reforçar a salvaguarda da segurança de pessoas e bens do público, conduzam com uma atitude mais responsável, julga-se ser necessário acrescer os efeitos preventivos, quer na generalidade quer na especialidade, para o que se propõe a revisão das disposições sancionatórias em relação às infracções acima aludidas, objectivando a correspondência entre o crime e a penalidade.

Refira-se, a título de exemplo, o ajustamento e simplificação das disposições sancionatórias, tendo em conta o grau dos danos causados e a gravidade da condução em excesso de velocidade, bem como o agravamento da moldura sancionatória prevista na lei vigente relativamente ao infractor primário e reincidente, com vista a reforçar a eficácia dissuasora das correspondentes disposições.

Por exemplo:

Crimes	Sanções actuais	Sanções propostas
A condução em estado de embriaguez	Pena de prisão até 1 ano e inibição de condução até 3 anos.	Pena de prisão até 2 anos ou multa no valor máximo de MOP90 000 e inibição de condução até 4 anos.  Reincidência: Pena de prisão até 3 anos ou multa no valor máximo de MOP150 000 e inibição de condução até 5 anos.
A condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas	Pena de prisão até 1 ano e inibição de condução até 3 anos.	Pena de prisão até 2 anos ou multa no valor máximo de MOP90 000 e inibição de condução até 4 anos.  Reincidência: Pena de prisão até 3 anos ou multa no valor máximo de MOP150 000 e inibição de condução até 5 anos.
A recusa ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou ao exame médico de pesquisa de álcool no sangue	Punido pelo crime de desobediência e inibição de condução até 6 meses.	Pena de prisão até 2 anos ou multa no valor máximo de MOP90 000 e inibição de condução até 4 anos.  Reincidência: Pena de prisão até 3 anos ou multa no valor máximo de MOP150 000 e inibição de condução até 5 anos.
Contravenções	Sanções actuais	Sanções propostas
A condução sob influência de álcool	Multa no valor máximo de MOP30 000 e inibição de condução até 6 meses.  Reincidência: Pena de prisão até 6 meses ou multa no valor máximo de MOP60 000 e inibição de condução até 3 anos.	Multa no valor máximo de MOP60 000 e inibição de condução até 2 anos.  Reincidência: Pena de prisão até 1 ano ou multa no valor máximo de MOP90 000 e inibição de condução até 4 anos.
O excesso de velocidade	<b>Em via pública normal</b> Multa no valor máximo de MOP10 000 e inibição de condução até 1 ano.  Reincidência: Multa no valor máximo de MOP20 000 e inibição de condução até 3 anos.  <b>Nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas</b> Multa no valor máximo de MOP20 000 e inibição de condução até 1 ano.  Reincidência: Multa no valor máximo de MOP40.000 e inibição de condução até 3 anos.	Multa no valor máximo de MOP30 000 e inibição de condução até 2 anos.  Reincidência: Multa no valor máximo de MOP60 000 e inibição de condução até 4 anos.

## II. Agravamento da moldura sancionatória de algumas contravenções

Segundo a “comparação de dados estatísticos do trânsito” do ano de 2018, publicados pelo CPSP, os acidentes de viação que causaram mortos e feridos atingiram os 10 e 4 380 casos, respectivamente, dos quais 543 tinham que ver com os peões, resultando em consequências graves, inclusive 4 mortos. Devido à grande quantidade de acidentes de viação causada pelo desrespeito de condutores pelas regras de trânsito, a questão de segurança rodoviária tem vindo a merecer cada vez maior atenção da sociedade.

De entre as regras de trânsito, o ceder a passagem aos peões que atravessam a passadeira é de senso comum dos condutores e é critério de conduta que eles devem cumprir. Todavia, há sempre condutores que deixam de ceder a passagem aos peões na passadeira, até aceleram quando os peões pisam na mesma ou buzina para que os peões lhes cedam passagem. Os dados estatísticos acima citados mostram que os casos da não cedência de passagem pelos condutores atingiram os 2 048, o que reflecte que a moldura sancionatória estabelecida pela legislação em vigor não é capaz de reprimir, eficazmente, a respectiva infracção.

Repetidamente, assinalam-se casos de desrespeito dos condutores à obrigação de parar, como por exemplo, quando imposta por luz vermelha de regulação de trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções. Ainda que o Governo da RAEM instale, de forma contínua, sistemas de detecção de não paragem perante a luz vermelha nas intersecções com semáforos, de forma a fiscalizar o cumprimento dos semáforos, os dados estatísticos publicados pelo CPSP mostram que as infracções de não paragem dos condutores perante a luz vermelha atingiram os 773 casos.

Em Macau, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o condutor que não ceda passagem aos peões é punido com pena de multa de 600 a 2 500 patacas; a reincidência é punida com pena de multa de 1 200 a 5 000 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Acresce ainda que, ao abrigo da Lei do Trânsito Rodoviário, é punido com pena de multa de 1 000 a 5 000 patacas o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções; a reincidência na contravenção é punida com pena de multa de 2 000 a 10 000 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

As consequências do incumprimento da obrigação de parar e de ceder passagem aos peões podem ser fatais. Qualquer acidente causado por estas razões não só põe em perigo a segurança pessoal do condutor e dos passageiros como também a dos restantes utilizadores das vias rodoviárias, constituindo uma ameaça extremamente grande para a vida ou a integridade física dos peões. Considerando que estas irregularidades ocorrem frequentemente na RAEM, propõe-se que seja agravada a moldura sancionatória para estas contravenções, de modo a criar um ambiente de tráfego ordenado e seguro.

Por exemplo:

Contravenções	Sanções actuais	Sanções propostas <small>*Se as punições forem efectuadas como contravenções</small>
O desrespeito pela obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções	Multa no valor máximo de MOP5 000 Reincidência: Multa no valor máximo de MOP10 000 e inibição de condução até 6 meses.	Multa no valor máximo de MOP10 000 Reincidência: Multa no valor máximo de MOP30 000 e inibição de condução até 1 ano.
A não cedência de passagem aos peões	Multa no valor máximo de MOP2 500 Reincidência: Multa no valor máximo de MOP5 000 e inibição de condução até 6 meses.	Multa no valor máximo de MOP5 000 Reincidência: Multa no valor máximo de MOP9 000 e inibição de condução até 1 ano.

## Comparação das normas legais de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Para além do desrespeito pela obrigação de parar perante a luz vermelha, a fim de diminuir os acidentes e os riscos causados pela aceleração na mudança de luz verde para luz vermelha, o interior da China começou a aplicar uma nova legislação no Dia da Fraternidade de 2013, que dispõe que, quando a luz amarela está acesa, o veículo que transpõe o sinal de paragem obrigatória nas intersecções pode continuar a circular; o que não transpõe o sinal, deve parar, sob pena de desrespeito pela obrigação de parar perante a luz amarela que implica igualmente a dedução de pontos e a aplicação da multa.

### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374G do *Road Traffic (Traffic Control) Regulations* (Regulamento de Trânsito Rodoviário (Controlo de Tráfego)), o condutor deve, parando, deixar passar os peões que já tenham iniciado o atravessamento da faixa de rodagem pela passadeira. A primeira infracção é punível com pena de multa de 5 000 dólares de Hong Kong e pena de prisão de 3 meses e a reincidência com pena de 10 000 dólares de Hong Kong e pena de prisão de 6 meses.

### (3) Região de Taiwan

Ao abrigo do Regulamento de Gestão e Sanção do Trânsito Rodoviário, ao aproximar-se de uma passagem para peões, o condutor do automóvel deve parar e ceder a passagem se existirem peões a atravessar, sob pena de multa entre 1 200 dólares de NTW e 3 600 dólares de NTW.

## III. Revisão do valor da multa aplicada a algumas infracções administrativas

Considerando o espaço limitado da faixa de rodagem, alguns condutores, para sua comodidade, param, a bel-prazer, os seus veículos para embarque ou desembarque ou estacionam ilegalmente nas vias públicas, o que não só causa congestionamento no trânsito como põe, também, em perigo ou atrapalha os outros utilizadores das vias rodoviárias. Apesar de a autoridade competente ter efectuado, de forma permanente, acções fiscalizadoras à paragem ou estacionamento ilegal, estes casos continuam a ser desmedidos, razão por que se deve melhorar a gestão do tráfego, em ordem a aliviar o congestionamento do trânsito da RAEM.

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, o estacionamento não permitido é punido com multa de 300 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal. Portanto, há quem entenda que são demasiado baixos os custos da violação da lei pelo estacionamento ilegal, razão por que este acto ilícito é sempre irreprimível, propondo a revisão do valor da multa aplicada ao estacionamento ilegal, com vista a aumentar a sua força dissuasora.

Além do mais, na legislação em vigor falta também uniformidade no valor da multa aplicada ao estacionamento ilegal na via pública. O valor da multa aplicada ao estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais é menor do que o da aplicada ao estacionamento ilegal na linha contínua amarela, provocando um aumento crescente do estacionamento ilegal nos passeios e nas zonas pedonais, o que impede a circulação dos peões e prejudica a sua segurança. (Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, o estacionamento nos passeios e nas zonas para peões é punido com multa de 300 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra



disposição legal. Nos termos do Regulamento do Trânsito Rodoviário, aprovado pelo Decreto Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril, o estacionamento em lugares onde se encontra a linha contínua, aposta no bordo da faixa de rodagem (marca M12) ou no passeio, junto a esta (marca M12a), é punido com multa de 600 patacas.)

Por outro lado, nos termos do Regulamento do Serviço Público de Parques de Estacionamento, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 35/2003 (Serviço Público de Parques de Estacionamento), o estacionamento de veículo em lugares da via pública sem título de autorização ou que exceda o período autorizado para além de uma hora é punido com multa de 300 patacas no caso de veículos pesados, de 150 patacas no caso de veículos ligeiros e 100 patacas no caso de motociclos e ciclomotores. Assim sendo, o valor da multa aplicada ao estacionamento ilegal no lugar tarifado da via pública é relativamente baixo, razão por que os condutores ocupam por longo tempo lugares de estacionamento público, enfraquecendo os direitos de outros condutores que utilizam razoavelmente esses lugares de estacionamento.

Por isso, para que as normas sancionatórias relativas ao estacionamento e paragem de veículo sejam mais razoáveis e com maior efeito dissuasor, propõe-se que se faça uma revisão geral das normas sancionatórias no que se refere ao estacionamento ou paragem ilegal, com vista a reforçar a gestão do tráfego e salvaguardar a livre circulação do trânsito rodoviário.

Em simultâneo, a fim de implementar a Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2010-2020) que tem a “primazia dos transportes públicos” como política central, há toda a conveniência em assegurar o direito de prioridade de passagem do transporte público, com vista a aproveitar mais eficazmente os recursos limitados, assegurando que os serviços de transporte público correspondem à procura do público.

O direito de prioridade de passagem é um segmento importante da primazia do transporte público, sendo a criação e utilização adequada dos corredores exclusivos e paragens especiais medidas importantes para assegurar esse direito. A implementação do corredor exclusivo para transportes públicos ou autocarros e a instalação de paragens próprias têm por objectivo proporcionar uma via para uso próprio de autocarros ou táxis, nas artérias principais e zonas mais movimentadas, com vista a elevar a sua fluidez, fazendo com que estes veículos possam circular com maior rapidez nas artérias principais e nas vias de zonas mais movimentadas, durante as horas indicadas, assim como disponibilizado, em locais adequados, paragens para uso próprio, pretendendo-se, igualmente, facilitar o embarque e desembarque de passageiros e, assim, aumentar a eficiência dos transportes públicos.

Olhando para os territórios vizinhos, muitos deles implementaram medidas de corredor exclusivo para transporte público ou autocarros e definiram normas concretas para a utilização de tais medidas e das paragens de transporte público, tendo obtido muito sucesso. Estas medidas podem encurtar o tempo de percurso dos meios de transporte público, elevando a eficiência do mesmo, assim como contribuir para encurtar o tempo dos passageiros na utilização e espera dos veículos, aumentando a competitividade dos meios de transporte público em relação aos outros meios de transporte e elevando a qualidade da generalidade do serviço de transportes públicos.

Todavia, é ainda relativamente baixo o valor da multa aplicada à entrada ilegal no corredor exclusivo, ao estacionamento ilegal na área demarcada da paragem de autocarros e ao desrespeito da obrigação de parar para facilitar a saída do autocarro do local de paragem, o que afecta o efeito dissuasor da respectiva norma (nos termos do Regulamento do Trânsito Rodoviário, a falta de cumprimento dos sinais de obrigação respeitante às vias reservadas a veículos de transportes públicos [sinal 27a], é punida com multa de 600 patacas; nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, o estacionamento, a paragem ou estacionamento a menos de 10 metros para um e outro lado dos sinais indicadores da paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros é punido com multa de 300 patacas, se sanção mais grave não for

aplicável por força de outra disposição legal; a par disso, o condutor deve reduzir a velocidade ou parar, a fim de facilitar aos veículos de transporte colectivo de passageiros retomar a marcha, à saída das paragens sinalizadas, sob pena de ser punido com multa de 600 patacas.). Portanto, a fim de rentabilizar a eficiência do funcionamento dos meios de transporte público, propõe-se que seja revista a sanção ora aplicada à respectiva infracção.

Por outro lado, com o desenvolvimento urbanístico, o fluxo de veículos que circulam entre a Península de Macau e as Ilhas é cada vez maior. A imobilização de um veículo em caso de avaria ou acidente pode resultar em grave congestionamento do trânsito nas pontes e nos viadutos de acesso. Nos termos do 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 do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005, o reboque de veículos avariados só pode ser feito por veículos especialmente destinados para o efeito e a infracção é punida com multa de 1 500 patacas. Para aliviar o bloqueamento do trânsito nas pontes e nos viadutos de acesso, propõe-se que o condutor do veículo imobilizado por causa de avaria ou acidente seja obrigado a chamar, o mais brevemente possível, o reboque que deve ser efectuado por veículos especialmente destinados para o efeito, e que seja revisto o valor da multa aplicada à respectiva infracção. Além disso, o regime sancionatório estipulado nos regulamentos acima referidos já se encontra desactualizado. Por isso, há toda a conveniência em proceder à revisão das sanções aplicadas às infracções administrativas relativas à circulação nas pontes e viadutos de acesso.

Acresce ainda que, para reforçar a coordenação e gestão das obras viárias e fazer os empreiteiros de tais obras cumprir efectivamente as medidas provisórias do tráfego estabelecidas pela entidade competente para o efeito, propõe-se que seja revisto o valor da multa aplicada ao empreiteiro de obras viárias pela infracção que corresponde à execução das obras viárias sem a prévia autorização da entidade competente ou em desconformidade com as condições definidas por esta (nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, o estacionamento, a utilização da via pública para a realização de provas desportivas, festividades ou outras actividades que possam afectar o trânsito normal só é permitida mediante autorização dada, caso a caso, pela entidade competente, dependendo ainda do cumprimento das condições fixadas para a sua realização, sob pena de ser punido com multa de 300 patacas.).

## Capítulo II

# Aperfeiçoamento das normas respeitantes aos condutores e aos outros utilizadores das vias rodoviárias

Devido às características de Macau, sendo um pequeno território com alta densidade populacional e uma grande frota de veículos, deve ser exigido à sociedade um perfeito conhecimento das regras de trânsito e segurança rodoviária. Com a finalidade de reforçar a garantia da segurança dos condutores e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, impõe-se o aperfeiçoamento das normas relativas aos condutores e outros utilizadores das vias rodoviárias, em particular, nos seguintes aspectos:

### I. Alargamento do âmbito do uso obrigatório de cinto de segurança

O cinto de segurança constitui um dispositivo de defesa básico do condutor e passageiros transportados em automóveis e serve para amortecer a colisão, em caso de acidente de viação. Estudos demonstram que, nos acidentes de viação, o número de mortos e feridos, a gravidade será manifestamente reduzida se o condutor e os passageiros do banco da frente utilizarem cinto de segurança.

Por outro lado, nos últimos anos, os serviços de transporte escolar para as crianças, em automóveis ligeiros ou pesados têm sido cada vez mais procurados. Merece, pois, particular atenção e reforço da protecção da segurança das crianças em idade escolar nas suas deslocações. Pelo que se entende que os lugares dos automóveis que servem para prestar serviços de transporte de crianças em idade escolar devem estar obrigatoriamente equipados com cinto de segurança, sendo essas crianças obrigadas a utilizá-lo.

Em Macau, a Lei do Trânsito Rodoviário em vigor prevê que é obrigatório o uso de cinto de segurança pelo condutor e pelos passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros. A fim de reforçar a garantia da segurança dos condutores e dos passageiros dos veículos, propõe-se o alargamento do âmbito do uso de cinto de segurança, obrigando, nomeadamente, os passageiros do banco da retaguarda dos automóveis ligeiros, condutores e passageiros do banco da frente dos automóveis pesados a usar cinto de segurança, assim como todos os lugares dos automóveis que prestem serviços de transporte de crianças em idade escolar.



## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Em conformidade com a Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, ao circular com veículo motorizado, o condutor e os passageiros devem usar cinto de segurança.

### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374F do *Road Traffic (Safety Equipment) Regulations* (Regulamento de Trânsito Rodoviário (equipamento de segurança)), não só o condutor e os passageiros do banco da frente dos autocarros ligeiros e veículos de mercadorias devem usar cinto de segurança, como também o condutor e os passageiros do banco da frente e da retaguarda dos automóveis ligeiros, táxis e autocarros públicos ligeiros.

### (3) Região de Taiwan

Ao abrigo das Regras de Segurança Rodoviária, o condutor, os passageiros do banco da frente e os passageiros do banco da retaguarda dos veículos ligeiros e dos veículos pesados de passageiros cuja parte ou totalidade da caixa é zona sem cobertura devem usar o cinto de segurança.

### (4) Singapura

À luz da Lei do Trânsito Rodoviário (Capítulo 276), o condutor e os passageiros dos veículos motorizados devem usar cinto de segurança.



Regras relativas ao uso de cinto de segurança em veículos motorizados						
Destinatários	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Singapura	Macau	Proposta
Condutores de veículos ligeiros	X	X	X	X	X	X
Condutores de veículos pesados	X	X	X	X		X
Passageiros do assento da frente dos veículos ligeiros	X	X	X	X	X	X
Passageiros do assento da frente dos veículos pesados	X	X <small>(apenas para autocarros ligeiros, veículos de mercadorias e autocarros públicos ligeiros)</small>	X	X		X
Passageiros do assento traseiro dos veículos ligeiros	X	X	X	X		X
Passageiros do assento traseiro dos veículos pesados	X	X <small>(apenas para autocarros públicos ligeiros)</small>	X <small>(apenas para veículos pesados de passageiros cuja parte ou totalidade da caixa não tem cobertura)</small>	X		
Crianças <small>(quando passageiros dos automóveis que servem para prestar serviços de transporte de crianças em idade escolar)</small>		X		X		X

X = Uso obrigatório de cinto de segurança

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

Estudos mostram que a dispersão da atenção do condutor pelo recurso à função de “mãos-livres” quando está ao volante é igual à que se verifica quando o condutor está em uso directo do telemóvel na mão. O tempo de reacção do condutor que faz chamadas pelas duas formas leva 40% a mais do que o de um condutor que não esteja a usar o telemóvel. O tempo de reacção do condutor, diante de uma situação rodoviária complexa, está em causa por este se encontrar distraído com a chamada telefónica, mesmo que esteja a utilizar a função de “mãos-livres”.

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, entende-se por automóvel pesado veículo com peso bruto, por construção, superior a 3 500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas.

Ditam as estatísticas que, independentemente do tipo de automóvel pesado, pelas próprias características do veículo, um acidente de viação causa, quase sempre, mortos, feridos graves e perda de bens. Face a isto, para aumentar a segurança de vida e bens dos condutores e passageiros de automóveis pesados assim como dos outros utilizadores das vias rodoviárias, há quem entenda que se deve proibir o uso da função de “mãos-livres” do telemóvel quando o condutor de automóvel pesado está ao volante.

Em Macau, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, é proibido ao condutor, durante a condução do veículo, o uso de telemóveis, salvo quando utilize a função de “mãos-livres”.

A maioria dos territórios vizinhos proíbe apenas a utilização do telemóvel quando segurado pela mão durante a condução, no entanto, tendo em conta as características dos automóveis pesados e a fim de aumentar a concentração e reacção dos seus condutores perante situações de emergência ou acidentes imprevistos e pretendendo-se reforçar a segurança tanto de

condutores como utilizadores das vias rodoviárias, propõe-se que seja proibido aos condutores de automóveis pesados utilizar a função de “mãos-livres” do telemóvel quando estão ao volante.

## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Em conformidade com o Regulamento de Implementação da Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, é proibido utilizar o telemóvel para fazer e atender chamadas na condução dos veículos motorizados.

### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374G do *Road Traffic (Traffic Control) Regulations* (Regulamento de Trânsito Rodoviário (Controlo de Tráfego)), aos condutores de veículos motorizados é proibido, quando os seus veículos estão em movimento, utilizar telemóvel segurando-o na mão ou colocando-o entre a cabeça e o ombro ou segurar, na mão, qualquer acessório do telemóvel.

### (3) Região de Taiwan

Ao abrigo das Regras de Segurança Rodoviária, é proibido aos condutores de automóveis, na condução dos mesmos, utilizar o telemóvel, computador ou outros dispositivos com função semelhante segurando-o na mão, para fazer e atender chamadas, realizar comunicação de dados ou outros actos que comprometam a segurança na condução.

Regras relativas ao uso da função de “mãos-livres” do telemóvel na condução de automóveis pesados					
Regras	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Macau	Proposta
É proibido a todos os condutores utilizar/segurar o telemóvel, durante a condução	X	X	X	X	X
É proibido aos condutores de automóveis pesados, na condução dos mesmos, utilizar a função de “mãos-livres” do telemóvel					X
É proibido a todos os condutores colocar o telemóvel entre a cabeça e o ombro ou segurar qualquer acessório do telemóvel, durante a condução		X			
É proibido a todos os condutores utilizar, durante a condução, o computador ou outros dispositivos com função semelhante, segurando-o na mão, para fazer e atender chamadas, realizar comunicação de dados ou outros actos que comprometam a segurança na condução			X		

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

Com o desenvolvimento tecnológico, a instalação de equipamentos de vídeo em veículos torna-se cada vez mais generalizada. O uso destes equipamentos coloca, sem dúvida, em causa a concentração dos condutores e afecta o tempo de reacção aos acidentes imprevistos, o que constitui perigo à segurança rodoviária.

Em Macau, a Lei do Trânsito Rodoviário apenas proíbe ao condutor o uso de telemóveis

na condução, sem que nada se preveja sobre a utilização dos equipamentos de vídeo. Para que os condutores não sejam distraídos pelo uso de equipamentos de vídeo, pondo em perigo a segurança rodoviária, propõe-se que seja proibido aos condutores, quando estão em uso do volante, operar ou assistir a equipamentos de vídeo instalados diante do banco da frente.

## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Em conformidade com o Regulamento de Implementação da Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, não é permitido, na condução de veículos motorizados, ver televisão e praticar outras condutas que comprometam a condução segura.

### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374A do *Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) Regulations* (Regulamento de Trânsito Rodoviário (Construção e Manutenção de Veículos)), é proibido instalar equipamentos de vídeo em qualquer lugar diante do banco do condutor de veículo, ou num local onde o condutor pode ver uma parte ou totalidade do monitor visual.

### (3) Região de Taiwan

Ao abrigo das Regras de Segurança Rodoviária, o equipamento de visualização de carácter recreativo instalado pelo condutor deve operar-se sincronicamente com o travão de estacionamento ou velocidades da caixa de velocidades, não sendo permitida a sua visualização sem que esteja em funcionamento o travão de estacionamento ou as velocidades da caixa de velocidade se encontrem para marcha para frente ou para trás. Não obstante a permissão, em Taiwan, de instalação nos veículos de equipamentos de visualização de carácter recreativo, é proibido aos condutores operar ou assistir a esses equipamentos na condução do automóvel, devendo desligar os mesmos equipamentos que estejam no alcance da sua visão antes do arranque do automóvel, salvo quando estes prestem visualização auxiliar para circulação do veículo.

Regras relativas à proibição ou restrição do uso de equipamentos de vídeo na parte dianteira do habitáculo dos veículos					
Regras	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Macau	Proposta
Uso de equipamentos de vídeo não sujeito a regulamentação				X	
É proibido ou restringido, aos condutores, operar os equipamentos de vídeo diante do assento da frente dos veículos, quando estes estão em andamento			X		X
É proibido ou restringido, aos condutores, assistir aos equipamentos de vídeo diante do assento da frente dos veículos, quando estes estão em andamento	X		X		X
É regulamentado o local de instalação de equipamento de vídeo		X			
É obrigatório desligar os equipamentos de visualização de carácter recreativo que estejam ao alcance da visão do condutor, antes do arranque do automóvel			X		

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

Com o aumento da consciência das pessoas sobre a protecção ambiental, os veículos eléctricos têm vindo a ser cada vez mais utilizados. Paralelamente, surgiram também novos meios de transporte economizadores de energia, inclusive os veículos com motor eléctrico, autoequilibrados, com tecnologia inovadora e características de moda.

O veículo com motor eléctrico, autoequilibrado é um meio de transporte movido a energia eléctrica e controlado por autoequilíbrio cujo movimento para a frente é controlado com a manutenção do equilíbrio entre o centro de gravidade humano e o do veículo, através da inclinação do corpo do utente para a frente e para trás. Segundo os respectivos testes, sempre que ocorra uma situação imprevista, o tempo de reacção de travagem do veículo com motor eléctrico, autoequilibrado que recorre à inclinação do corpo humano para trás leva 8 segundos. Sendo estreita a rede viária da RAEM, aliada à grande intensidade do fluxo de veículos, a permitir-se a livre circulação deste tipo de veículos nas vias públicas, ocorrerão riscos muito grandes para a segurança rodoviária.

Em Macau, a Lei do Trânsito Rodoviário em vigor proíbe apenas a circulação, na via pública, de trotinetas, com ou sem motor, não tendo nenhuma disposição sobre a circulação de veículo com motor eléctrico, autoequilibrados.

Apesar de ser um novo meio de transporte conveniente, flexível e com zero emissões poluentes, a velocidade de alguns modelos destes veículos pode atingir 24 km/h, sem função de travagem, cujo controlo e paragem dependem apenas da capacidade de auto equilíbrio do utente. Se se permitir a livre circulação deste meio de transporte nas vias públicas, constituirá realmente um risco para a segurança dos utilizadores das vias rodoviárias. Além disso, olhando para a legislação aplicável dos territórios vizinhos, é proibida a livre circulação dos veículos com motor eléctrico, autoequilibrados nas vias públicas. Posto isto, propõe-se que seja proibida ou restringida a livre circulação nas vias públicas dos veículo com motor eléctrico, autoequilibrados.

### Comparação das legislações de diferentes regiões

#### (1) Interior da China

Na China, no âmbito da Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, as trotinetas e os veículos de autoequilíbrio não são considerados veículos motorizados nem veículos não motorizados. Por isso, à semelhança das pranchas-patim e patins em linha, são classificados como “brinquedos” ou “equipamentos desportivos”, sem direito de prioridade de passagem, não podendo circular nas vias públicas. Acresce ainda que, em Pequim e Xangai, prevê-se expressamente que a condução dos veículos com motor eléctrico, autoequilibrados e trotinetas eléctricas nas vias públicas está sujeita à advertência ou multa, nos termos da legislação aplicável.

#### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374G do *Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) Regulations*, por não corresponder à categoria de veículo especificada no mapa 1 em anexo daquele regulamento, o veículo com motor eléctrico, autoequilibrado não pode ser registado e licenciado em Hong Kong, razão por que não pode ser utilizado nas vias públicas. Além do mais, o Governo daquele território entende que estes veículos, pela sua construção e funcionamento, podem causar perigos ao condutor e aos outros utilizadores das vias rodoviárias. Por isso, não pensa, por enquanto, em permitir o registo e o licenciamento deste tipo de dispositivo eléctrico



de transporte, podendo, porém, este ser utilizado nas áreas interiores ou outros lugares alheios às vias públicas.

### (3) Região de Taiwan

Dado que neste território o veículo com motor eléctrico, autoequilibrado é considerado meio de transporte movido a energia eléctrica e possui capacidade de autoequilíbrio, sendo unidade motora, equipamento desportivo de lazer com força motriz ou outro artigo semelhante com força motriz, fora do âmbito do automóvel e maquinaria motora, em conformidade com as Regras de Segurança Rodoviária, não pode circular ou ser utilizado nas vias públicas. Por isso, quem conduzir ou utilizar o veículo motorizado de autoequilíbrio nas vias rodoviárias, está sujeito à multa, ficando proibido de fazer circular ou utilizar o mesmo.

Regras relativas à proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados					
Regras	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Macau	Proposta
Circulação de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados não sujeita a regulamentação				X	
Proibição da circulação nas vias públicas de veículo com motor eléctrico, autoequilibrados	X	X	X		
Proibição ou restrição da circulação nas vias públicas de veículo com motor eléctrico, autoequilibrados					X

## V. Definição das regras de circulação das cadeiras de rodas motorizadas

Para pessoas com mobilidade reduzida, as cadeiras de rodas motorizadas podem aumentar exponencialmente a facilidade das suas deslocações, razão pela qual a sua utilização tem vindo a ser cada vez mais generalizada. É de entendimento comum que as cadeiras de rodas motorizadas são um equipamento de apoio médico e não um meio de transporte, pelo que devem ser autorizadas a circular livremente no passeio como um peão. Acontece, porém, ocasionalmente que alguns utilizadores de cadeiras de rodas motorizadas, sem consideração pelos limites de carga da mesma e pelas suas características estruturais que permitem apenas o uso de uma pessoa, adicionam, sem autorização, apoio para os pés no encosto da cadeira de rodas, para transportar a pessoa que o acompanha ou pendurar objectos diversos, o que dificulta o equilíbrio da cadeira de rodas, fazendo com que a mesma se vire facilmente, constituindo perigo tanto para os peões como para os utilizadores das cadeiras de rodas.

Regra geral, a velocidade de cadeiras de rodas motorizadas é compreendida, por construção, entre 6 km/h e 10 km/h. Contudo, os utilizadores de cadeiras de rodas podem aumentar a velocidade de circulação das mesmas, através da alteração do programa informático, podendo a velocidade atingir os 30 km/h, o que se assemelha ao limite máximo a que os ciclomotores devem estar sujeitos, portanto, um risco extra para a segurança rodoviária.

Em Macau, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, o trânsito de cadeiras de rodas (motorizadas ou movidas manualmente) é equiparado ao trânsito de peões. Assim sendo, devem cumprir as mesmas regras de circulação aplicáveis aos peões, não podendo circular nas faixas de rodagem. Por enquanto, não estão previstas na lei a alteração das cadeiras, a carga, a velocidade e a proibição de transporte de passageiros.

Apesar de, em Macau, os utilizadores de cadeiras de rodas motorizadas poderem circular nos passeios ou caminhos destinados ao uso dos peões, se os mesmos atingirem uma velocidade demasiado alta ou carga excessivamente pesada, podem-se causar perigos aos próprios utilizadores e a terceiros. Por isso, as regras de circulação das cadeiras de rodas merecem também a atenção do público.

Considerando as próprias funções e características das cadeiras de rodas motorizadas e tendo em vista melhor salvaguardar a segurança dos próprios utilizadores das mesmas bem como dos outros utilizadores das vias públicas, rodoviárias ou não, propõe-se que sejam estabelecidas, em separado, para os utilizadores de cadeiras de rodas, regras de circulação nas vias públicas, como por exemplo, limitações referentes à adaptação das cadeiras de rodas motorizadas, ao transporte de carga, à velocidade máxima e ao transporte de passageiros.

## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Em conformidade com a Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, as cadeiras de rodas motorizadas das pessoas com deficiência não são veículos motorizados, pelo que devem circular nas vias para veículos não motorizados, cuja velocidade máxima não pode ser superior a 15km/h, e devem respeitar as regras de segurança rodoviária. Além disso, quando não haja via para veículos não motorizados, as cadeiras de rodas das pessoas com deficiência devem circular pelo lado direito da faixa de rodagem.

Acresce ainda que o Regulamento de Implementação da Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China estabelece também condições para a condução de cadeiras de rodas motorizadas das pessoas com deficiência. Refira-se, a título de exemplo, que as pessoas que não tenham completado 16 anos de idade e sem deficiência nos membros inferiores não podem conduzir cadeiras de rodas para deficientes. Tal regulamento, define, também, as regras de circulação das cadeiras de rodas para pessoas com deficiência, como por exemplo, não



podem conduzir em estado de embriaguez, devem abrandar a velocidade antes de virar numa curva, devem estender o braço para fazer sinal, não podem virar abruptamente numa curva e ao fazer ultrapassagens não podem impedir a circulação do veículo que ultrapassam. Além do mais, quando a cadeira de rodas transporta uma carga, a altura desta, a partir do solo, não pode ser superior a 1,5m e a largura não pode ultrapassar 0,15m dos punhos em ambos os lados da cadeira, a extremidade da frente não se pode projectar para fora das rodas e a da retaguarda não pode ter uma projecção superior a 0,3 m para fora da estrutura.

### (2) Hong Kong

Os utilizadores de cadeiras de rodas devem cumprir as regras e instruções aplicáveis a peões quando se encontram no passeio e instalações de travessia. Os utilizadores de cadeiras de rodas, em qualquer momento, devem circular com uma velocidade mais adequada às circunstâncias, para não causar perigo ao público. Quem utilize cadeira de rodas no espaço público, sem consideração pelas consequências, ou cuja velocidade ou forma de utilização possa pôr em perigo o público, pode violar o Capítulo 228 do *Summary Offences Ordinance* (Regulamento de Infracções).

### (3) Região de Taiwan

O governo entende que as “cadeiras de rodas motorizadas” utilizadas por deficientes são diferentes dos veículos em geral, as quais devem ser consideradas como equipamentos de auxílio para deslocação pedonal, estando sujeito às Regras de Segurança Rodoviária no que respeita ao trânsito de peões nas vias.

Regras relativas à circulação das cadeiras de rodas motorizadas					
Regras	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Macau	Proposta
É proibido, às cadeiras de rodas motorizadas, circular nas faixas de rodagem, podendo apenas circular nos passeios e instalações de travessia para peões		X	X	X	X
Estabelecimento das limitações referentes à adaptação das cadeiras de rodas motorizadas					X
Estabelecimento das limitações referentes à carga das cadeiras de rodas motorizadas					X
Estabelecimento das limitações referentes à velocidade máxima das cadeiras de rodas motorizadas	X				X
Estabelecimento das limitações referentes ao transporte de passageiros das cadeiras de rodas motorizadas					X
Estabelecimento das limitações referentes ao transporte de carga das cadeiras de rodas motorizadas	X				
Estabelecimento das limitações referentes à idade dos utilizadores das cadeiras de rodas motorizadas	X				

## VI. Aperfeiçoamento das regras de circulação dos velocípedes

Os velocípedes, para além de poderem servir para actividades de lazer e recreativas, são também um tipo de meio de transporte. À semelhança dos veículos motorizados, podem utilizar as vias públicas e devem cumprir as regras de trânsito rodoviário comum. Além disso, os velocípedes partilham com outros veículos motorizados as vias públicas estreitas com fluxo intenso de veículos, o que pode causar maior risco de ocorrência de acidentes de viação.

Em Macau, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário, estando o velocípede abrangido pelo âmbito das definições relativas aos veículos, os condutores de velocípedes devem também cumprir as regras de circulação previstas na referida lei, como por exemplo, é proibido aos condutores utilizar o telemóvel na condução, salvo a utilização da função de “mãos-livres” para fazer as chamadas; ou regra geral, os condutores de velocípedes obrigam-se a ceder passagem e cumprir a obrigação de parar perante a luz vermelha de regulação do trânsito ou antes das intersecções.

Acresce ainda que a citada lei estabelece regras especiais que os condutores de velocípedes devem cumprir, inclusivamente a proibição de conduzir com qualquer das mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra; seguir com qualquer dos pés fora dos pedais ou dos respectivos apoios; rebocar ou fazer-se rebocar; seguir a par de outro veículo, salvo no caso de velocípedes quando transitem em pista especial; transportar passageiros nos velocípedes de duas rodas e transportar objectos susceptíveis de prejudicarem a condução, constituírem perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou perturbarem o trânsito.

Com efeito, em comparação com outros veículos motorizados, o dispositivo de protecção dos velocípedes é relativamente simples e apresenta fragilidades. Em caso de acidente, pode trazer consequências horríveis para os condutores de velocípedes e até colocar em causa a sua vida.

Apesar de a legislação em vigor de Macau estabelecer expressamente que os condutores de velocípedes devem cumprir as regras gerais de trânsito e as regras específicas determinadas



para eles, tendo em vista a melhor salvaguarda da segurança rodoviária e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, há a necessidade de proceder à revisão geral e aperfeiçoamento das regras de circulação em vigor respeitantes aos velocípedes. Por exemplo, propõe-se que seja proibida a circulação dos velocípedes nas vias públicas quando a visibilidade é insuficiente ou em más condições atmosféricas, implicando que o condutor seja obrigado a descer do veículo e a conduzi-lo à mão ao atravessar transversalmente uma faixa de rodagem; que o condutor seja obrigado a usar capacete quando anda de bicicleta; que seja proibida a aprendizagem de condução de velocípede nas vias públicas e que sejam estabelecidos limites máximos de velocidade para a circulação de velocípedes e limites de idade para os condutores de velocípedes circularem na faixa de rodagem.

## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior da China

Em conformidade com a Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China, a bicicleta é um veículo não motorizado, que deve circular nas vias próprias destinadas a veículos não motorizados, cumprindo as respectivas regras de segurança rodoviária. Além disso, a bicicleta deve circular no lado direito da faixa de rodagem quando não haja via própria para veículos não motorizados.

### (2) Hong Kong

Ao abrigo do Capítulo 374 *Road Traffic Regulations*, andar de bicicleta de forma imprudente, por negligência ou sob influência de álcool ou medicamento é considerado crime, punível com pena de multa ou pena de prisão, consoante as circunstâncias de cada caso concreto.

Mais, o Capítulo 374 *Road Traffic (Traffic Control) Regulations* estabelece as regras para andar de bicicleta. Por exemplo: quem anda de bicicleta nas vias, para além da ultrapassagem, deve fazê-lo em fila indiana; é proibido agarrar qualquer outro veículo, fazer-se rebocar através de outro veículo ou rebocar qualquer outro veículo; não é permitido o transporte de passageiros ou de qualquer animal ou objecto que obsta a sua visibilidade ou impeça o controlo completo sobre o veículo. Além disso, sempre que se ande de bicicleta à noite ou quando a visibilidade é fraca, deve ser exposto na frente do veículo uma luz branca e uma luz vermelha na retaguarda.

### (3) Região de Taiwan

Em Taiwan, a bicicleta é classificada “veículo lento”. Segundo as Regras de Segurança Rodoviária, para além de cumprir a sinalização vertical e horizontal, o condutor do veículo lento, ao circular nas vias, deve respeitar as regras de circulação. Por exemplo: é proibido utilizar telemóvel, entre outras manobras que prejudicam a condução segura; é proibido entrar nas vias rápidas ou nos passeios; é proibido atravessar o troço da via em que o atravessamento não seja permitido; ao mudar de direcção, o veículo lento deve ceder passagem ao veículo que se desloca em trajectória rectilínea e manter a distância, assim como manter ligada a luz quando circula à noite.



<b>Regras relativas à circulação dos velocípedes</b>					
<b>Regras</b>	<b>Interior da China</b>	<b>Hong Kong</b>	<b>Região de Taiwan</b>	<b>Macau</b>	<b>Proposta</b>
Os condutores de velocípedes devem cumprir as regras gerais de trânsito	X		X	X	X
Os condutores de velocípedes devem descer do veículo e conduzi-lo à mão ao atravessar transversalmente uma faixa de rodagem	X				X
Os condutores de velocípedes devem usar capacete					X
É proibida a aprendizagem de velocípede nas vias públicas	X				X
Aplicação de limites máximos de velocidade					X
Aplicação de limites de idade permitida para os condutores de velocípedes que circulam na faixa de rodagem	X				X
Aplicação das regras relativas ao transporte de passageiros e carga	X	X	X	X	X
Proibição da circulação dos velocípedes nas vias públicas, quando a visibilidade é insuficiente ou, em más condições atmosféricas					X
Aplicação das regras relativas ao uso de luz nos velocípedes, durante a sua circulação à noite		X	X		
Aplicação das regras relativas ao uso de luz nos velocípedes, durante a sua circulação quando a visibilidade é fraca		X			
Proibição da utilização do telemóvel			X	X	X

## **VII. Obrigação de desligar o motor quando o automóvel está parado**

Quando o automóvel está parado, o veículo pode ter o motor a trabalhar ao ralenti, por necessidade do próprio funcionamento ou para manter o funcionamento do ar condicionado do interior do veículo. O ralenti do motor do automóvel pode provocar a emissão de fumos de escape e ar quente, causando poluição do ar. Além disso, pode causar incómodo aos peões, devido à concentração dos poluentes produzidos pelas suas emissões nas vias públicas.

A fim de reduzir a emissão de fumo de escape e ar quente do automóvel, de modo a melhorar a qualidade do ar, há quem entenda que se deve legislar para controlar o ralenti do motor do automóvel.

Em Macau, a Lei do Trânsito Rodoviário não prevê o controlo sobre o ralenti do motor do automóvel. Em prol do interesse público e para melhorar eficazmente a qualidade do ar e reduzir o incómodo causado pelo ralenti do motor do automóvel aos peões, propõe-se que se introduza a obrigatoriedade de desligar o motor do automóvel quando este está parado mais de 3 minutos.

### **Comparação das legislações de diferentes regiões**

#### **(1) Interior da China**

Em conformidade com a Lei de Prevenção e Controlo da Poluição Atmosférica da República

Popular da China, o país promove e sensibiliza a condução amiga do ambiente, encorajando os condutores de veículos motorizados movidos a combustível a desligar o motor, desde que não afecte a circulação rodoviária e necessite de parar por mais de 3 minutos, no sentido de reduzir as emissões de poluentes atmosféricos.

## (2) Hong Kong

Ao abrigo do Capítulo 611 do *Motor Vehicle Idling (Fixed Penalty) Ordinance* (Regulamento do trabalho ao ralenti do motor do automóvel (multa fixa)), salvo em caso de isenção, é proibido ao condutor de um automóvel deixar o motor de combustão interna que é uma parte de qualquer veículo a funcionar mais de 8 minutos num período de 60 minutos consecutivos, quando o veículo está parado, sob pena de aplicação de multa. As situações que isentam o desligar do motor quando um veículo está parado são, nomeadamente: imobilização por causa do tráfego; avaria mecânica; para embarque ou desembarque de passageiros; por necessidade de utilizar o motor para finalidade de funcionamento alheio à força motriz do veículo; para testar as peças do veículo; táxis que se encontrem na praça; os primeiros dois mini-autocarros na respectiva estação; veículos indicados para exercer actividades de cuidados médicos, actividades urgentes ou acções policiais; altas temperaturas ou chuvas fortes.

## (3) Região de Taiwan

Nos termos da Metodologia de Gestão do Ralenti dos Veículos Motorizados Parados, quando nos parques de estacionamento públicos e particulares, nas estradas (não incluindo auto-estrada, estradas rápidas e vias rápidas) e nos recintos de estacionamento, de ligação e de transbordo de outros veículos motorizados, um veículo motorizado parado mais de 3 minutos deve desligar o motor. Desde que o condutor parando o veículo deixe o motor ligado mais de 3 minutos, é-lhe aplicada, por cada vez, uma multa, respectivamente, nos valores de 1 500 dólares de NTW no caso de motociclos, 3 000 dólares de NTW no caso de automóveis ligeiros e 5 000 dólares de NTW no caso de automóveis pesados, até ao valor máximo de 60 000 dólares de NTW.

Regras relativas ao desligar do motor					
Regras	Interior da China	Hong Kong	Região de Taiwan	Macau	Proposta
Acção não sujeita a regulamentação				X	
Promove-se a necessidade de desligar o motor quando o automóvel está parado durante mais de 3 minutos	X				
É obrigatório desligar o motor quando o automóvel está parado durante mais de 3 minutos			X		X
É proibido ao condutor de um automóvel deixar o motor de combustão interna que é uma parte de qualquer veículo a funcionar mais de três minutos num período de 60 minutos consecutivos, quando o veículo está parado (salvo em caso de isenção)		X			

### **Capítulo III**

## **Alteração às disposições fiscalizadores respeitantes aos exames de pesquisa de álcool**

A condução em estado de embriaguez e a condução sob influência de álcool podem ter consequências bastante graves, o que não só afecta os condutores como também outros utilizadores das vias rodoviárias. A fim de combater estas condutas irresponsáveis e ilícitas, para além de se insistir na fiscalização através dos serviços competentes e reforçar a eficácia dissuasora, o aperfeiçoamento das disposições fiscalizadores respeitantes aos exames de pesquisa de álcool pode, sem qualquer dúvida, contribuir para o combate eficaz destas infracções, de modo a reduzir a ocorrência de acidentes de viação graves.

Em Macau, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, o exame de pesquisa de álcool pode ser feito através do ar expirado, do sangue e de exame médico. Em casos de impossibilidade de realização do exame de pesquisa de álcool por ar expirado, o médico do estabelecimento de saúde, oficial ou legalmente designado para o efeito, a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos, deve proceder à colheita da amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influência de álcool. Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, quer por razões médicas, quer por recusa do examinando, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influência do álcool. Quem se recusar, injustificadamente, a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool por ar expirado ou por exame médico é punido pelo crime de desobediência e com inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Considerando que a sanção de inibição de condução aplicada pelo crime de desobediência na recusa ao exame de pesquisa de álcool por ar expirado ou por exame médico é mais leve que a aplicada à reincidência de condução sob influência de álcool ou em estado de embriaguez (“Desobediência”: é punido com inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses; “Reincidência de condução sob influência de álcool”: é punido com inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja inferior a 0,8 gramas por litro de sangue e com inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue; “Condução em estado de embriaguez”: é punido com inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos), leva a que, na prática, uma boa parte dos condutores prefiram recusar submeter-se aos referidos exames, evitando, assim, a sanção de inibição de condução pela reincidência de condução sob influência de álcool ou em estado de embriaguez.

Com vista a aumentar a operacionalidade das disposições fiscalizadores respeitantes aos exames de pesquisa de álcool assim como para terminar com a fuga à respectiva responsabilidade legal, propõe-se uma revisão global do conteúdo das referidas normas, agravando o valor das sanções aplicadas à recusa na realização de tais exames e colmatando a actual lacuna legal.

## Comparação das legislações de diferentes regiões

### (1) Interior de China

Em conformidade com as Normas do Procedimento de Tratamento das Infrações da Segurança Rodoviária, se o condutor de veículo reclamar quanto à taxa de álcool obtida no exame de pesquisa por ar expirado, entre outros métodos de exame e se tiver causado alegadamente acidente de viação por causa da condução sob influência de álcool ou em estado de embriaguez, tiver conduzido alegadamente após a ingestão de substâncias psicotrópicas/estupefacientes controladas na China ou recusar-se a colaborar no exame de pesquisa de álcool por ar expirado, deve submeter-se à análise de sangue ou urina, para identificar a taxa de álcool, de substâncias psicotrópicas ou estupefacientes sob controlo no país. Além disso, em caso de estar fora de controlo sob influência de álcool ou recusa da colaboração do condutor na análise, pode-se utilizar cinto de restrição ou corda policial, entre outros equipamentos de uso policial.

### (2) Hong Kong

De acordo com o Capítulo 374 do *Road Traffic Regulations* (Regulamento de Trânsito Rodoviário), a recusa injustificada de fornecer ar expirado, amostra de sangue ou urina para análise constitui crime.

### (3) Região de Taiwan

Ao abrigo do Regulamento de Gestão e Sanção do Trânsito Rodoviário, se o condutor de automóvel se recusar a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool, após a ocorrência de acidente, a Polícia condu-lo obrigatoriamente a uma instituição de cuidados médicos ou de análises, onde se procede à recolha de amostra do sangue ou outras amostras para inspeção médica com vista ao teste e determinação dos motivos causadores do acidente .

No que se refere ao exame de pesquisa de álcool em situação que não seja de acidente, se o condutor se recusar a fazê-lo, a Polícia para além de poder, nos termos do Regulamento de Gestão e Sanção do Trânsito Rodoviário, aplicar-lhe uma multa no valor de 90 000 dólares de NTW, remover o seu veículo para o depósito, cancelando a sua licença de condução e submeter o condutor a acções de formação sobre segurança rodoviária. Pode, ainda, solicitar, nos termos do Código de Processo Penal, ao Procurador a emissão de uma autorização de avaliação para levar o infractor a instituição de cuidados médicos ou análises, onde será submetido à recolha de sangue para efeitos de avaliação.



## **Capítulo IV**

# **Alteração aos requisitos legais que constituem a reincidência contravencional**

Nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, sem prejuízo de disposição legal em contrário, considera-se reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior e depois de o infractor ter efectuado o pagamento voluntário da multa ou ter sido condenado por sentença transitada em julgado.

A doutrina entende que a criação do regime sancionatório da reincidência se justifica pela perigosidade pessoal do infractor ou pelo facto de, com a reincidência, demonstrar um carácter anti-social mais grave.

A Lei do Trânsito Rodoviário prevê vários tipos de contravenção (inclusive condução por não habilitado, condução sob influência de álcool, organização de actividades não autorizadas, excesso de velocidade, desrespeito pela obrigação de paragem, condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido, inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás, não cedência de passagem a determinados veículos, não cedência de passagem a peões e ultrapassagem nas passagens para peões) mas, numa análise ao diploma, conclui-se que, sem prejuízo de disposição legal em contrário, só se considera reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior e mediante os pressupostos acima referidos. Cita-se como exemplo, se o infractor praticar uma contravenção pelo excesso de velocidade, mesmo que antes de decorridos 2 anos venha a praticar, por exemplo, uma contravenção pela condução sob influência de álcool, não será considerado reincidente.

Como existem muitas opiniões na sociedade que pedem punição severa dos actos que prejudicam a segurança rodoviária e para que quem haja cometido ilícito contravencional adopte uma atitude mais prudente e segura na condução, propõe-se, em ordem a aumentar a salvaguarda da segurança pessoal e dos bens dos utilizadores das vias rodoviárias, a revisão dos requisitos constituintes da reincidência nas contravenções, reincidência esta que se passará a verificar quando o infractor praticar determinadas contravenções previstas na Lei de Trânsito Rodoviário, dentro do prazo de 2 anos, independentemente de ser ou não a mesma contravenção.



## **Capítulo V**

# **Alteração às normas sobre a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução**

Tendo em conta que a condução em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sob influência de álcool e em excesso de velocidade, entre outros crimes ou contravenções, não só constitui perigo grave para a segurança rodoviária como também pode causar danos à segurança pessoal e aos bens dos restantes utilizadores das vias rodoviárias e que a punição destas infracções tem sido, cada vez mais, pedida pela sociedade, torna-se necessário restringir essa manobra de condução irresponsável com vista a atingir um efeito preventivo especial.

As sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução não só podem produzir um efeito preventivo especial perante os actos perigosos praticados pelo infractor, como também um efeito dissuasor sobre os outros condutores. Por isso, estas sanções são, sem dúvida, instrumentos e medidas importantes para salvaguardar eficazmente a segurança dos utilizadores das vias rodoviárias.

Todavia, nos termos da Lei do Trânsito Rodoviário vigente, o tribunal pode suspender a execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução por um período de 6 meses a 2 anos, quando existirem motivos atendíveis. Contudo, é bastante amplo o âmbito do pressuposto (“motivos atendíveis”) que a lei estabelece para a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução e, na prática judicial, têm existido muitos casos de suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução. Assim, e uma vez que a sanção não é efectivamente executada durante o período de suspensão da mesma, verifica-se, na realidade, que muitos condutores reincidem, durante esse período, nas mesmas infracções, o que, facilmente, acarreta, a errada impressão ou o mau entendimento de que o infractor está livre do sancionamento, levando-o a não o recear, o que implica que a sanção perca eficácia ou seja incapaz de surtir os seus efeitos dissuasor e penalizador, sendo difícil atingir o efeito preventivo especial.

Assim sendo, propõe-se que seja clarificado o âmbito do pressuposto (“motivos atendíveis”) que permite decidir a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução, por forma a intensificar a força executiva das respectivas sanções.

## Capítulo VI

# Abordagem sobre a adequabilidade da conversão de contravenções em infracções administrativas

No que se refere aos actos qualificados como contravenções penais por violação da Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, nomeadamente, condução sem habilitação legal, condução sob influência de álcool, organização de actividades não autorizadas, excesso de velocidade, desrespeito à obrigação de paragem, condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido, inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás, não cedência de passagem aos veículos prioritários, não cedência de passagem aos peões bem como ultrapassagem na passadeira de peões, as autoridades competentes devem remeter os processos ao tribunal competente para julgamento, nos seguintes casos: 1) Quando a contravenção for punível com pena de prisão; 2) Quando não houver pagamento voluntário da multa no prazo indicado; 3) Se, havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.

Neste sentido, para acelerar a punição dos infractores (nomeadamente a sanção de inibição de condução ou de cassação da carta de condução) e reduzir o número de processos a serem julgados pelo tribunal, libertando-os para tratarem dos casos de maior gravidade, há quem entenda que se devem converter em infracções administrativas sem carácter penal as contravenções penais estabelecidas pela Lei do Trânsito Rodoviário, que se deve alterar a multa



de valor variável para multa de valor fixo e agravar o correspondente valor da multa por forma a permitir à Administração exercer o predomínio sobre os procedimentos sancionatórios relativos a tais actos ilícitos, acelerando a correspondente punição dos infractores.

A este respeito, existem opiniões diferentes no seio da sociedade. Na opinião dos defensores de tal medida, se a aplicação da sanção competir à Administração, o tempo de processamento do respectivo procedimento sancionatório poderá, em certa medida, ser reduzido o que levará à aceleração da punição dos infractores. No entanto, e por outro lado, há quem entenda que o acto caracterizado como contravenção será certamente mais persuasivo do que a infracção administrativa, tendo em conta o grau dos danos causados pelo infractor à segurança rodoviária. Face ao princípio de proporcionalidade, a sanção que se impõe àquela deverá ser mais pesada do que o sancionamento de infracção administrativa. Além do mais, defendem, o infractor deve assumir a devida responsabilidade penal e não uma mera responsabilidade administrativa de pagamento de uma multa, além de que as autoridades competentes estão obrigadas a, nos termos da lei, anotar no registo criminal do infractor a correspondente decisão condenatória.

Por isso, no que respeita à adequabilidade da conversão das contravenções penais estabelecidas pela Lei do Trânsito Rodoviário em vigor, em infracções administrativas, merece abordar, em particular, a proporcionalidade entre os riscos destes actos ilícitos para a segurança rodoviária e a sua qualificação como infracção administrativa, a possibilidade de acelerar a punição do infractor mediante conversão do atributo do acto ilícito, bem como a melhoria da atitude do condutor ou o aumento do efeito dissuasor da disposição sancionatória com vista a atingir o efeito preventivo geral e especial.

## Capítulo VII

### Abordagem sobre a viabilidade e adequabilidade da introdução do sistema de pontuação

Há vozes na sociedade que defendem que se deve seguir o exemplo do Interior da China, Hong Kong ou Taiwan na aplicação do sistema de pontuação (vulgarmente conhecido por sistema de dedução de pontos), com vista a melhorar a segurança rodoviária, dissuadir os infractores reincidentes da legislação de trânsito e aperfeiçoar a atitude de condutores na condução, diminuindo as consequências nefastas (ferimentos e mortes) causadas por acidentes de viação.

Para alguns dos defensores desta posição, cabe preferencialmente aos serviços competentes da Administração proceder ao registo, no processo do condutor, da pontuação referente a cada infracção à legislação rodoviária praticada pelo mesmo. Quando a pontuação registada atingir determinado nível, a Administração, em função dos pontos atingidos pelo condutor infractor, passa-lhe uma carta de advertência, obriga-o a frequentar acções de formação destinadas ao aperfeiçoamento da condução, retém a sua carta de condução ou procede à cassação da sua habilitação de conduzir, entre outras medidas administrativas. Paralelamente, os proponentes da medida opinam, ainda, que a Administração não deve aplicar o sistema de pontuação em todas as infracções (por exemplo: estacionamento ilegal), mas nas infracções que constituem perigo à segurança rodoviária (por exemplo: condução em estado de embriaguez, condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, excesso de velocidade, desrespeito à obrigação de paragem).

Em Macau, em conformidade com a Lei do Trânsito Rodoviário e seu diploma complementar em vigor, o acto ilícito é caracterizado, consoante o grau dos danos causados e a sua gravidade, como crime, contravenção ou infracção administrativa.

A Lei do Trânsito Rodoviário caracteriza os actos ilícitos que prejudicam gravemente a segurança rodoviária como crime ou contravenção. Ao abrigo do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/96/M, de 2 de Setembro, apenas os tribunais têm competência para decidir as causas penais e aplicar penas e medidas de segurança. Neste âmbito, os crimes ou contravenções sancionáveis, por aplicação directa, com inibição de condução ou cassação da carta de condução na decisão penal são: condução em estado de embriaguez, condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, condução sob influência de álcool, excesso de velocidade, inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás, reincidência no desrespeito à obrigação de paragem, condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido, não cedência de passagem aos veículos prioritários, não cedência de passagem aos peões e ultrapassagem na passadeira de peões.

Por outras palavras, quando um infractor for condenado por crime ou contravenção, mesmo que tenha praticado um só crime ou contravenção, o tribunal deve aplicar-lhe a sanção com pena de prisão ou multa e sanção de inibição de condução ou de cassação de condução de carta de condução em determinada situação. Além disso, nos termos do disposto no Decreto-Lei





n.º 27/96/M, de 3 de Junho, as autoridades competentes devem proceder ao registo criminal da decisão condenatória referente ao infractor.

As infracções (por exemplo: estacionamento ou paragem ilegal, utilização do telemóvel na condução, não utilização do cinto de segurança ou capacete) cujo dano à segurança rodoviária é relativamente ligeiro são caracterizadas como infracção administrativa pela Lei do Trânsito Rodoviário em vigor. Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 52/99/M (Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento), de 4 de Outubro, cabe aos serviços competentes da Administração aplicar a correspondente multa, extinguindo-se a responsabilidade pelas infracções logo que o infractor pague a respectiva multa.

Se se seguir o exemplo dos territórios vizinhos (como por exemplo, Interior da China ou Taiwan) na aplicação actual do sistema de pontuação, as medidas administrativas legalmente estabelecidas (por exemplo: obrigatoriedade de frequentar a acção de formação destinada ao aperfeiçoamento da condução, retenção da carta de condução ou cassação de habilitação de conduzir) só podem ser tomadas quando a pontuação referente às infracções atingir determinado nível e mediante o correspondente procedimento administrativo (inclusive audiência e impugnação administrativa). Além do mais, em articulação com o ordenamento jurídico de Macau, é possível que seja necessária a conversão das contravenções penais pela violação da Lei do Trânsito Rodoviário em infracções administrativas (nomeadamente a condução sob influência de álcool, o excesso de velocidade e o desrespeito à obrigação de paragem) por forma a que a sanção administrativa e a execução das correspondentes medidas administrativas sejam aplicadas pela Administração. Por isso, se se entender ser adequado aplicar em Macau o sistema de pontuação, torna-se necessário proceder ao estudo e análise do sistema, para se averiguar se há maior possibilidade de ser atingido o objectivo de prevenção geral e especial aplicando o regime sancionatório previsto na Lei do Trânsito Rodoviário em vigor ou implementando o rumo visado pela alteração proposta pelo texto de consulta (por exemplo: o agravamento da moldura sancionatória, a alteração aos requisitos legais da reincidência contravencional e a alteração das disposições relativas à suspensão das sanções de inibição de condução ou de cassação da





carta de condução), em ordem a melhorar eficazmente a atitude de condução do infractor.

Pelo exposto, torna-se aconselhável aprofundar o estudo e a abordagem, no seio da sociedade, da viabilidade e adequabilidade da introdução do sistema de dedução de pontos, por forma a se chegar a um consenso a nível social.

## Conclusão

Com o desenvolvimento urbanístico da RAEM, o tráfego rodoviário torna-se cada vez mais complexo, com um fluxo de veículos que não cessa de aumentar. Até ao fim de 2018, contavam-se cerca de 241 mil veículos motorizados matriculados em Macau enquanto a população da RAEM ultrapassava os 660 mil. A concorrência dos utilizadores das vias rodoviárias à utilização do espaço de rodagem aumenta o risco de acidentes de viação. A salvaguarda da segurança rodoviária é sempre uma tarefa importante para qualquer Governo, pelo que o Governo da RAEM toma sempre a iniciativa de aperfeiçoar as instalações do trânsito de Macau e reduzir os pontos negros do tráfego, optimizando o desenho das intersecções e acrescentando semáforos e sistemas de detecção de velocidade e de estacionamento ilegal. Procura, também, um contínuo acréscimo do número de lugares de estacionamento nos auto-silos públicos para aliviar a pressão sobre o trânsito rodoviário e o estacionamento de veículos. Ao mesmo tempo, o Governo realiza, anualmente, nas escolas e diversas comunidades, várias palestras, workshops, competições ou carnavais destinados a diferentes entidades ou grupos da sociedade, tendo como objectivo acrescer a consciência dos utilizadores das vias públicas no respeito e cumprimento das regras do tráfego rodoviário.

Além disso, os acidentes de viação que causam feridos ou mortos não só resultam em ofensas físicas às vítimas como também provocam pressão económica e moral nos seus familiares, o que constitui, de algum modo, um encargo para a sociedade.

As infracções rodoviárias nem sempre geram ocorrência de acidentes, mas causam impacto negativo aos outros utilizadores das vias rodoviárias, fazendo surgir vários comportamentos desviantes relacionados com a condução, o que constitui um risco extremamente grande para a segurança rodoviária. Daí que seja necessário que o público encare e resolva o problema como um desiderato global. É expectativa que, com a revisão da Lei do Trânsito Rodoviário e dos seus diplomas complementares, se eleve e se incuta no público a consciência de respeitar as regras de trânsito, nas vertentes da legislação, fiscalização e sensibilização. Tendo em conta o grau dos danos causados bem como a gravidade e o impacto negativo no tráfego provocado por actos ilícitos, devem-se combater prioritariamente as infracções que influenciem ou prejudiquem a segurança rodoviária, bem como aperfeiçoar as regras de circulação dos condutores e dos outros utilizadores das vias rodoviárias, de modo a reforçar a segurança dos mesmos.

Ao mesmo tempo, esperamos também implementar de forma ainda mais adequada, através da vertente jurídica, a política do tráfego e transportes terrestres de Macau que tem como base a “primazia dos transportes públicos”, de modo a contribuir para a elevação da qualidade do serviço de transporte público em ordem a responder à procura das deslocações do público.

Por outro lado, para saber se é apropriado seguir o exemplo dos territórios vizinhos na aplicação do sistema de dedução de pontos, espera-se que, através desta revisão, se desenvolva a abordagem e estudo da sua viabilidade e adequabilidade no seio da sociedade, com vista a formar um consenso social.

Por isso, convidamos a população em geral, as individualidades dos variados sectores sociais e as associações a formular as suas valiosas e viáveis opiniões sobre as matérias e sugestões constantes deste texto de consulta, com vista a aperfeiçoar o articulado da Lei do Trânsito Rodoviário e dos seus diplomas complementares. A sua participação promove o pensamento colectivo da sociedade de Macau, permite criar, conjuntamente, um ambiente de tráfego seguro, harmonioso e ordenado e ajuda a fazer de Macau um centro mundial de turismo e lazer propício a viver e viajar.



## Pontos essenciais de discussão

1. Na sua opinião, o agravamento das sanções penais aplicadas ao infractor primário e reincidente poderá, ou não, diminuir ou reprimir eficazmente os casos de “condução em estado de embriaguez e sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas”, “condução sob influência de álcool” e “excesso de velocidade”?
2. Na sua opinião, o agravamento da moldura sancionatória das contravenções relativas ao desrespeito pela obrigação de parar ou de não dar cedência à passagem de peões, poderá ou não reduzir ou reprimir a ocorrência das mesmas?
3. Tendo em vista um ambiente de tráfego com circulação livre, desimpedido e seguro, qual a sua opinião sobre a revisão dos valores das multas aplicadas às infracções administrativas, nomeadamente os valores das multas aplicadas ao estacionamento ou paragem ilegal, à entrada ilegal no corredor exclusivo de transporte público e de autocarros, à não cedência de passagem face à saída de autocarro do local de paragem, à prática de infracção ou à não remoção de veículo imobilizado, por causa de avaria ou acidente, na ponte ou nos viadutos de acesso bem como à execução de obras viárias sem autorização ou sem cumprimento das respectivas condições?
4. Qual a sua opinião sobre o alargamento do âmbito do uso obrigatório do cinto de segurança para os passageiros do assento da retaguarda dos automóveis ligeiros, os condutores e passageiros do banco da frente dos automóveis pesados e todos os passageiros dos veículos que transportam crianças em idade escolar?
5. Qual a sua opinião sobre a proibição do uso da função “mãos-livres” do telemóvel ao condutor de automóvel pesado durante a condução?
6. Qual a sua opinião sobre a medida que proíbe ou restringe o condutor a, durante a condução, utilizar equipamento de vídeo na parte dianteira do habitáculo do veículo?
7. Face à situação do tráfego rodoviário da RAEM, deve ou não, na sua opinião, ser proibida por completo a circulação de veículos com motor eléctrico, autoequilibrados nas vias públicas?
8. Na sua opinião, quais as regras de circulação que devem ser definidas para melhor salvaguardar a segurança do utilizador de cadeira de rodas motorizada e dos outros utilizadores das vias rodoviárias?
9. Na sua opinião, para melhor salvaguardar a segurança do utilizador de velocípedes e de outros utilizadores das vias rodoviárias, como se devem aperfeiçoar as regras de circulação deste veículo?
10. Qual a sua opinião sobre a obrigação de desligar o motor quando o automóvel está parado mais de 3 minutos?
11. Na sua opinião, será apropriada a revisão geral das disposições fiscalizadoras respeitantes aos exames de pesquisa de álcool, nomeadamente o aumento do valor da multa aplicada pela recusa ao exame de pesquisa de álcool por ar expirado ou por exame médico?
12. Se o infractor praticar determinadas contravenções previstas na Lei de Trânsito Rodoviário, pela segunda vez dentro do prazo de 2 anos, independentemente de ser ou não a mesma contravenção, considera-se reincidência, daí que se agrave a sanção. Na sua opinião, este novo regime sancionatório é apropriado? Qual a sua opinião sobre a clarificação de “motivos atendíveis” para a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução?
13. Qual a sua opinião sobre a clarificação do âmbito dos “motivos atendíveis” que permite decidir a suspensão da execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução?
14. Na sua opinião, será apropriada a conversão das contravenções com carácter penal estipuladas pela Lei do Trânsito Rodoviário em infracções administrativas?
15. Qual a sua opinião sobre a introdução do sistema de pontuação a aplicar nas infracções relativas à segurança rodoviária e sobre as infracções nele previstas e respectivas consequências?

## Bibliografia

1. “Comparação de dados estatísticos do trânsito”, publicada pelo CPSP, no período compreendido entre 2008 e 2018.
2. A legislação em vigor da RAEM e de outros países ou territórios (vide a página electrónica relativa ao tema: [www.dsat.gov.mo/LTR](http://www.dsat.gov.mo/LTR)).

### (1) Macau

Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário)  
Regulamento do Trânsito Rodoviário, aprovado pelo Decreto Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril  
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  
Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005  
Regulamento do Serviço Público de Parques de Estacionamento, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 35/2003 (Serviço Público de Parques de Estacionamento)

### (2) Interior da China

Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China  
Regulamento de Implementação da Lei de Segurança Rodoviária da República Popular da China  
Normas do Procedimento de Tratamento das Infracções da Segurança Rodoviária  
Lei de Prevenção e Controlo da Poluição Atmosférica da República Popular da China  
Regulamento de Obtenção e Utilização da Carta de Condução de Veículos Motorizados

### (3) Hong Kong

Capítulo 374 do *Road Traffic Regulations*  
Capítulo 374A do *Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) Regulations*  
Capítulo 374F do *Road Traffic (Safety Equipment) Regulations*  
Capítulo 374G do *Road Traffic (Traffic Control) Regulations*  
Capítulo 228 do *Summary Offences Ordinance*  
Capítulo 611 do *Motor Vehicle Idling (Fixed Penalty) Ordinance*  
Capítulo 375 do *Road Traffic (Driving-Offence Points) Regulations*

### (4) Região de Taiwan

Regras de Segurança Rodoviária  
Uso prioritário de rodovias pelos transportes colectivos e metodologia de uso exclusivo  
Regulamento de Gestão e Sanção do Trânsito Rodoviário  
Metodologia de Gestão do Ralenti dos Veículos Motorizados Parados

### (5) Singapura

Lei do Trânsito Rodoviário (Capítulo 276)







[www.dsat.gov.mo/LTR](http://www.dsat.gov.mo/LTR)