



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

## Comissão de Acompanhamento para os Assuntos da Administração Pública

Relatório n.º 3/VI/2019

Assunto: Acompanhamento da situação de utilização das instalações fronteiriças da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e gestão das licenças especiais dos veículos

### I. Introdução

1. A Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau é uma infra-estrutura de interligação e intercomunicação na Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau. Desde a sua entrada oficial em funcionamento, no dia 24 de Outubro de 2018, a respectiva taxa de utilização tem vindo a aumentar, porém, como é grande a diferença em relação aos objectivos previstos no plano inicial, há que elevar globalmente a eficiência dessa ponte.
2. A Comissão está muito atenta à situação de utilização da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e espera que, através das reuniões de acompanhamento, seja possível ficar a conhecer a situação de utilização das instalações no posto fronteiriço de Macau e de gestão da licença especial de veículos, no sentido de analisar as razões da baixa taxa de



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

utilização da ponte, bem como estudar a viabilidade de melhoria dos respectivos hardware e software e das instalações complementares, a fim de elevar a eficiência da utilização da ponte.

3. A Comissão reuniu-se, para o efeito, em 16 de Maio e 24 de Julho de 2019. O Secretário para os Transportes e Obras Públicas, Raimundo do Rosário, e o Director dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, Lam Hin San, estiveram presentes na reunião do dia 16 de Maio, para apresentarem os trabalhos e responderem às questões levantadas pela Comissão. Ambas as partes discutiram, em conjunto, sobre os meios para resolver os problemas.

## II. Acompanhamento dos principais assuntos e conteúdos por parte da Comissão

Nas reuniões de acompanhamento, a Comissão analisou e discutiu as questões relativas à utilização do parque de estacionamento do Posto Fronteiriço de Macau na Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, à gestão das licenças especiais de veículos e ao regime de seguro dos três locais. Os principais assuntos que foram alvo de discussão e preocupação da Comissão foram os seguintes:

### 1. Situação da utilização dos parques de estacionamento

- 1.1 Com vista à articulação com a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, na zona fronteiriça gerida por Macau são



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

disponibilizados aos visitantes e aos residentes de Macau dois parques: o Auto-silo Leste e o Auto-silo Oeste. O Auto-silo Oeste dispõe de 3089 lugares para veículos ligeiros e 2054 lugares para motociclos, destinados aos cidadãos de Macau, e o Auto-Silo Leste disponibiliza 3000 lugares para veículos ligeiros, destinados ao estacionamento dos veículos que chegam a Macau através da ponte.

No entanto, a taxa de utilização de ambos os parques de estacionamento, Auto-silo Oeste e Auto-silo Leste, não atingiu os objectivos previstos, pois há muitos lugares desocupados. Assim, a Comissão e o Governo discutiram sobre as medidas e métodos para optimização da utilização dos referidos dois parques.

1.2 Segundo a resposta dos representantes do Governo, desde a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau em Outubro do ano passado, a taxa de utilização dos dois parques de estacionamento registou uma tendência de aumento. Até Abril do corrente ano, a taxa de utilização diária do Auto-silo Leste (para o estacionamento de veículos de visitantes) atingiu uma média de 7%, isto é, estacionaram diariamente naquele parque 235 veículos particulares, e nas horas de pico estacionaram mais de 565 veículos; e quanto à taxa de utilização média diária do Auto-silo Oeste (para estacionamento de veículos de Macau), variou entre 5% e 6%. Prevê-se um aumento gradual da taxa de utilização quer da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau quer dos Auto-silos Leste e Oeste. O Governo espera assim evitar, através duma política de abertura gradual, o aumento rápido do número de veículos em circulação na ponte.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



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

1.3 No que diz respeito ao Auto-silo Leste, os utilizadores que já obtiveram a licença do *Hong Kong Transport Department* podem usar o parque através de marcação prévia. Esta marcação pode ser efectuada com uma antecedência de 30 dias, mas os procedimentos respectivos têm de estar concluídos 12 horas antes da data de utilização do auto-silo. Até 8 de Maio, a DSAT recebeu, diariamente, através do *Hong Kong Transport Department*, pedidos para utilização do auto-silo relativos a cerca de 200 a 300 veículos. Até à data, o Auto-Silo de Macau já foi utilizado, através de marcação prévia, por 11 800 veículos particulares de Hong Kong.

1.4 A fim de elevar a eficiência e de facilitar a utilização do auto-silo, depois de ouvidos os Serviços de Alfândega e o Corpo de Polícia de Segurança Pública, a antecedência mínima da marcação prévia foi reduzida de 12 para 6 horas a partir de 1 de Abril do corrente ano, com vista à estabilidade da utilização do auto-silo e de modo a evitar engarrafamentos do trânsito em Macau. Se o andamento do estudo e da melhoria do sistema através das novas tecnologias for o ideal, nessa altura discutir-se-á se existem ou não condições para reduzir a antecedência da marcação prévia para uma hora, a fim de elevar a taxa de utilização do auto-silo.

## 2. Situação da gestão das licenças especiais dos veículos

2.1 Neste momento, no que respeita à circulação entre Macau e Hong Kong e vice-versa, Macau conta com 600 quotas para veículos particulares



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

transfronteiriços enquanto Hong Kong conta apenas com 300. Após a conclusão das respectivas formalidades administrativas e da obtenção da licença emitida pelo *Hong Kong Transport Department* e pelos Serviços de Alfândega de Macau, os veículos podem circular, durante o prazo de validade da licença, através da Ponte, entre as zonas urbanas de Hong Kong e de Macau.

2.2 A Comissão verificou que, actualmente, é reduzido o número de veículos de Macau que se desloca até Hong Kong através da ponte, e que os veículos de Macau que entram em Hong Kong e no Interior da China precisam de afixar em simultâneo três matrículas, situação que não acontece com os veículos particulares de Hong Kong quando entram em Macau, por isso, as exigências em relação às matrículas para os veículos das duas regiões são diferentes. Assim, a Comissão solicitou esclarecimentos do Governo.

2.3 Segundo as explicações dos representantes do Governo, a Comissão de Trabalho Conjunto das Três Regiões da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau responsabiliza-se pela coordenação da gestão e da utilização da Ponte e a Direcção de Administração da Ponte de Hong Kong-Zhuhai-Macau responsabiliza-se pela gestão directa da Ponte. Neste momento, as quotas dos veículos que circulam de Macau em direcção a Hong Kong são tratadas pela DSAT, e quanto ao número das quotas entre Macau e Hong Kong, verifica-se que o número das concedidas por Hong Kong a Macau não é reduzido. O Governo de Macau está a estudar activamente com Hong Kong as opiniões sobre o aumento das respectivas quotas.



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

2.4 Quanto à afixação de várias matrículas num veículo, segundo as explicações do Governo, Macau foi a primeira região na Grande Baía a adoptar o modelo “avançar e testar primeiro” para a implementação de matrículas electrónicas. A DSAT inventou um sistema de reconhecimento das matrículas dos três locais, que está instalado na linha fronteira do posto de Macau e funciona automaticamente para identificar os veículos que entram em Macau, por isso, os veículos de Hong Kong estão dispensados da exigência de instalar chapas de matrícula de Macau quando entram em Macau, e desde a implementação das matrículas electrónicas, não se verificou qualquer sobressalto no trânsito.

Os representantes do Governo adiantaram ainda que se pode tomar como exemplo a situação da União Europeia, onde um total de 28 países implementou a política de comunicabilidade de circulação e pôs em prática uma medida de facilitação da vida da população, isto é, basta afixar uma chapa de matrícula no veículo para este poder circular em 28 países. Por isso, o Governo de Macau está a assumir uma postura activa para tentar conquistar tratamento igual por parte do Governo de Hong Kong, no sentido de implementar o mais rápido possível tratamento igual para os veículos de Macau que circulam na zona urbana de Hong Kong, obtendo a dispensa da exigência de afixação da chapa de matrícula de Hong Kong. Porém, a concretização deste objectivo depende apenas de Hong Kong.

2.5 Nas reuniões de acompanhamento, a Comissão também discutiu os



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

elevados custos de 30 mil patacas para as quotas dos veículos de Macau, uma vez que estes custos não existem para os veículos de Hong Kong. Segundo a resposta dos representantes do Governo, a exigência da cobrança de trinta mil patacas, a título de custos das formalidades, para a obtenção da matrícula de Hong Kong, deve-se aos elevados custos administrativos que incluem o apoio na requisição da permissão para circulação na zona proibida (*Closed Area Permit*) e do título internacional de circulação e ainda os custos administrativos assumidos pela DSAT. Na prática, os donos dos veículos de Macau não necessitam de se deslocar pessoalmente a Hong Kong para tratar destas formalidades. O apoio no tratamento destas formalidades exige grande quantidade de recursos humanos, a falta destes recursos é grave, e a consulta e a verificação dos documentos leva tempo, portanto, são estes os principais factores que justificam os elevados custos administrativos.

Em relação a esta explicação, a Comissão sugeriu a distinção entre as taxas cobradas pelo Governo de Macau e as cobradas pelo Governo de Hong Kong. Por exemplo, passarem a ser os proprietários dos veículos a deslocar-se pessoalmente a Hong Kong para tratar dos pedidos de emissão da permissão de circulação na zona proibida e do título internacional de circulação, e serem também eles a assumir essas despesas, a fim de evitar que a sociedade fique a pensar que é o Governo de Macau que cobra essas despesas. Também se pode recorrer a métodos económicos para ajustar a entrada em Hong Kong dos veículos com matrícula de Macau, tomando como referência a prática dos países vizinhos, isto é, da Malásia e de Singapura. Segundo os representantes

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*



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

do Governo, vão ser efectuados estudos aprofundados sobre o assunto.

2.6 Além disso, a Comissão também discutiu a viabilidade da exploração de carreiras directas entre Macau e o Aeroporto de Hong Kong através da ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau. Segundo a resposta do Governo, o assunto já foi discutido com Hong Kong, mas como a criação de carreiras tem a ver com o Governo de Hong Kong e com a Autoridade do Aeroporto de Hong Kong, ainda não se chegou a uma conclusão.

### 3. Circulação e inversão de marcha dos veículos de Macau na grande ponte

3.1 O número de quotas dos veículos de Macau que podem entrar em Hong Kong é limitado, e neste momento permite-se que os veículos de Hong Kong invertam o sentido da marcha em Macau. Alguns deputados sugeriram ao Governo que estudasse com Hong Kong a reprodução deste método, lutando quer pelo acesso de veículos de Macau, que não têm matrícula de Hong Kong, à Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, quer pela medida de permissão de inversão do sentido da marcha depois da largada de passageiros no posto de Hong Kong. Ao mesmo tempo, sugeriram ao Governo que estudasse com Hong Kong a viabilidade de construção de parques de estacionamento e de reserva de lugares de estacionamento para os veículos de Macau.

3.2 Segundo os representantes do Governo, o Governo de Macau já



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

apresentou aos serviços competentes de Hong Kong as propostas de autorização de circulação na ponte de veículos só com matrícula de Macau e de permissão do regresso de veículos a Macau após a largada de passageiros no posto fronteiriço de Hong Kong. Segundo a resposta de Hong Kong, as respectivas instalações complementares ainda não foram aperfeiçoadas. Ambas as partes vão manter-se em contacto para continuar a discutir soluções viáveis, mas, por enquanto, ainda não existe uma data para a conclusão das referidas instalações. A proposta de construção de parques de estacionamento no posto fronteiriço de Hong Kong e de permissão de estacionamento para os veículos de Macau ainda está em fase de discussão, e como vai ser preciso tempo quer para se chegar a um consenso entre as partes quer para a conclusão das correspondentes obras, o Governo dará informação, em tempo oportuno, quando houver novidades.

#### 4. Situação da implementação do regime de seguro das três regiões

4.1 A Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau estabelece uma ligação transversal entre Hong Kong, o Interior da China e Macau. Quando os veículos circulam em segmentos diferentes da ponte, estão automaticamente sujeitos ao cumprimento da legislação da correspondente jurisdição. Em todos os locais em causa, a legislação define que o proprietário ou o motorista tem de adquirir seguro automóvel legalmente válido. No entanto, a apólice



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

automóvel de um dos locais não consegue satisfazer ao mesmo tempo as leis em vigor nos três locais, assim, antes de utilizar a ponte, o proprietário ou o motorista deve adquirir previamente seguro automóvel legal de duas ou três regiões.

Porém, os regimes de seguro de Guangdong, Hong Kong e Macau, são diferentes e as exigências em relação aos valores mínimos do seguro também são diferentes. A legislação de Hong Kong exige um valor mínimo de seguro não inferior a 100 milhões para a cobertura de acidentes, no Interior da China o valor mínimo exigido é de 122 mil yuan e em Macau esse valor varia em função do tipo de veículo, por exemplo, para os veículos ligeiros ou motociclos pesados é de 1,5 milhões de patacas. Por isso, durante a discussão, houve um deputado que sugeriu a criação de um mecanismo de seguro uniforme para os três locais, isto é, uniformizar as condições dos seguros e as taxas, no sentido de fundir os regimes de seguro dos três locais, evitando desse modo o surgimento de caos nas indemnizações em caso de acidente, devido às diferenças do valor mínimo de seguro.

4.2 Segundo as respostas dos representantes do Governo, os donos dos veículos ou motoristas, antes de usar a ponte, devem adquirir previamente o seguro automóvel dos dois ou três locais. No entanto, para facilitar a vida aos donos e aos motoristas de Guangdong, Hong Kong e Macau, as entidades que fiscalizam os seguros em Hong Kong, no Interior da China e em Macau (*Insurance Authority*



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

de Hong Kong, *Guangdong Association Of Insurance Industry* e Associação das Seguradoras de Macau) chegaram ao consenso de que os donos dos veículos de qualquer um dos locais e os motoristas podem, através das instituições de seguros locais, adquirir seguro automóvel das outras regiões, através de serviços "one stop".

## 5. Outros assuntos

5.1 No decurso da discussão, a Comissão verificou que as carreiras entre Macau e o posto fronteiriço da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau na ilha artificial eram poucas e que o tempo de espera era longo, pelo que sugeriu ao Governo que reduzisse o número das paragens e acelerasse a circulação, para que os passageiros cheguem mais depressa ao destino.

5.2. Segundo os representantes do Governo, as duas carreiras que estabelecem a ligação entre a zona onde fica o posto fronteiriço de Macau e a zona urbana de Macau ou a zona urbana da Taipa cumprem os objectivos previstos, o *design* dos itinerários dessas duas carreiras foi bem-sucedido, a carreira número 101X funciona durante 24 horas e o número de passageiros das referidas duas carreiras excede 10 mil por dia. Após ponderação e avaliação do plano de subvenção dos transportes públicos e depois da alteração dos contratos de autocarros, tentar-se-á alcançar um equilíbrio entre os passageiros e o Governo, e será estudado o ajustamento das

*[Handwritten signatures and initials in the right margin]*



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

paragens de autocarros.

5.3 Segundo alguns Deputados, após a entrada em funcionamento da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, não foi impulsionado o desenvolvimento da logística entre Macau, o Interior da China e Hong Kong. O centro de logística ainda não está concluído, por isso, o sector logístico espera que o Governo o apoie e discuta as estratégias de exploração comercial, para acelerar o desenvolvimento do sector logístico. Segundo a resposta dos representantes do Governo, neste momento já foram reservados terrenos para a construção de um centro logístico no posto fronteiriço localizado na Ilha artificial, a DSSOPT está a definir as respectivas plantas de condições urbanísticas, e, por enquanto, ainda não existe uma calendarização.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

### III. Balanço

Através dos trabalhos de acompanhamento, a Comissão ficou a saber da situação de utilização do Auto-Silo do Posto Fronteiriço de Macau na Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e da gestão da licença especial de veículos. Os representantes do Governo responderam activamente às opiniões e sugestões da Comissão. A Comissão espera que o Governo, com base nas opiniões auscultadas, consiga melhorar os trabalhos internos e reforçar a comunicação e coordenação com Guangdong e Hong Kong, resolvendo em conjunto os problemas na utilização da ponte e respondendo eficazmente às solicitações da



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

sociedade.

A Comissão propõe que o presente relatório seja remetido ao Governo para referência.

24 de Julho de 2019

A Comissão,

Si Ka Lon  
(Presidente)

Zheng Anting  
(Secretário)

Cheung Lup Kwan Vitor

Vong Hin Fai

José Maria Pereira Coutinho



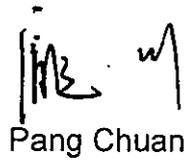
澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa



Chui Sai Peng José



Leong On Kei



Pang Chuan



Lao Chi Ngai



Lei Chan U



Sou Ka Hou