



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

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Aperfeiçoamento das cláusulas dos contratos de autocarros com as duas operadoras, a fim de maximizar a qualidade dos serviços prestados ao público

Em 11 de Novembro de 2020, apresentámos uma interpelação escrita sobre a responsabilização, aplicação de multas e pedido de indemnização relativo ao acidente de autocarro na Rua do Regedor, na Taipa, e, em 15 de Dezembro de 2020, apresentámos outra sobre a prevenção de acidentes graves de viação no âmbito dos contratos de concessão dos serviços de autocarros públicos. Naquela altura, interpelámos o Governo sobre a divulgação atempada do relatório de investigação, a redução do tempo de pedido de indemnização das vítimas, se havia autocarros desgastados devido ao uso excessivo e prolongado, as razões de não estarem previstas multas para acidentes imputáveis às operadoras nas situações de lesões corporais, as razões de permitir às operadoras de autocarros prestar aluguer de veículos às concessionárias do jogo criando uma concorrência desleal e se o Governo dispunha de algum apoio para pedir indemnizações, no âmbito das acções judiciais. Lamentavelmente, as respostas dadas pelo Governo, em 23 de Dezembro de 2020 e 22 de Janeiro de 2021, não conseguiram abranger todas as questões.

Nas referidas duas respostas, o Governo limitou-se a responder: “a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) já entrou em contacto com a respectiva companhia de seguros, tendo-a exortado a alocar recursos e a proceder à respectiva preparação de forma adequada, sob a premissa de cumprir os requisitos legais”; “nos termos do contrato vigente e do contrato que entrará em vigor a partir de



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

(TRADUÇÃO)

1 de Janeiro do próximo ano (2021), os veículos afectos aos serviços de autocarros não podem ser utilizados para outras finalidades”; “a taxa de ocorrência de incidentes é um dos indicadores importantes desde a criação do regime de avaliação dos serviços gerais prestados pelos autocarros”; “nos termos do n.º 3 do artigo 14.º do contrato de concessão do serviço público de autocarros, as operadoras não podem exercer actividades alheias ao serviço concessionado sem prévia autorização do Governo”; e “na indemnização civil, já existe um regime jurídico estabelecido e um mecanismo de tratamento”.

Em Macau, têm-se registado, ao longo dos anos, acidentes de viação por negligência dos condutores de autocarros. De acordo com os dados oficiais, o número de acidentes de viação imputáveis às operadoras de autocarros, entre 2015 e 2020, tem diminuído anualmente, isto é, cerca de 45 por cento em comparação com o ano de 2019. No entanto, em 2020, registaram-se 409 acidentes de viação imputáveis às operadoras de autocarros, ou seja, uma média de 1,12 acidentes por dia. É lamentável que, nos contratos celebrados entre a RAEM e a Sociedade de Transportes Colectivos de Macau, S.A./Transmac - Transportes Urbanos de Macau S.A.R.L. (adiante designado por “contratos de autocarros com as duas operadoras”), que entraram em vigor no dia 1 de Janeiro de 2021, não se preveja ainda a aplicação de multa em caso de acidentes de viação imputáveis às operadoras, portanto, os referidos contratos não conseguem surtir os devidos efeitos dissuasores, por forma a evitar a ocorrência contínua deste tipo de acidentes.

O grave acidente de viação na Rua do Regedor, na Taipa, que teve lugar em 7 de Novembro de 2020, causou 7 feridos. Dois dias depois, a DSAT divulgou o



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

(TRADUÇÃO)

relatório preliminar da investigação, mas os problemas ainda estão por resolver e, em 4 de Dezembro de 2020, perguntámos novamente ao Governo sobre a divulgação atempada do relatório detalhado do acidente, tendo este respondido que ia acontecer dentro de alguns dias. No entanto, em relação ao acidente de autocarro na Rua do Regedor, até 9 de Junho de 2021, só foi divulgado um relatório preliminar em 9 de Novembro de 2020. Em 2 de Junho de 2021, duas crianças, colhidas por um autocarro num cruzamento entre a Rua da Serenidade e a Rua Oito do Bairro Iao Hon, ficaram feridas e foram transportadas para um hospital e, até ao dia 9 de Junho de 2021, não foi divulgado nenhum relatório sobre o acidente. Os acidentes de viação graves registados recentemente voltaram a suscitar a discussão do público sobre a qualidade dos serviços de autocarros e a razoabilidade da localização das passadeiras no bairro Iao Hon.

Nos termos da alínea 4) do n.º 1 do artigo 14.º (Obrigações da concessionária) dos novos contratos de autocarros com as duas operadoras, a concessionária está obrigada a “garantir a segurança da vida e dos bens dos passageiros e de outros utentes das rodovias”, no entanto, o artigo 15.º (Multas) não prevê nenhuma sanção relacionada com o referido artigo, sendo que, na alínea 1) do n.º 1 do mesmo artigo, é aplicada multa no valor de \$500 000,00 (quinhentas mil patacas), por cada pessoa morta em acidente de viação fatal, valor muito inferior ao da multa, se do facto resultar a morte de alguém.

Por outro lado, nos termos do n.º 1 do artigo 12.º (Assistência financeira) dos referidos contratos, “a título de assistência financeira, de forma a garantir a boa qualidade do serviço prestado ao público pela concessionária, a RAEM contribui



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

(TRADUÇÃO)

anualmente com [uma] quantia global de \$313 000 000,00 (trezentos e treze milhões de patacas)”, ou seja, o Governo paga anualmente às duas operadoras de autocarros um total de \$626 000 000,00 (seiscentos e vinte e seis milhões de patacas).

Mas, de acordo com a subalínea (1) da alínea 6) do n.º 3 do artigo 14.º (Obrigações da concessionária) dos referidos contratos, a concessionária (as duas operadoras) pode prestar aluguer de veículos pesados às concessionárias dos jogos de fortuna ou azar sem afectar a qualidade do serviço da concessão, o que leva a população a questionar que as duas operadoras de autocarros têm retirado recursos (por exemplo, trabalhadores e veículos) para o exercício das suas actividades de concessão; e que, mesmo que a subalínea (2) da alínea 6) do mesmo número preveja que, “sem prévia autorização da entidade fiscalizadora, os bens e recursos destinados à exploração do serviço concessionado, nomeadamente trabalhadores e veículos, não podem ser utilizados nessa actividade”, dado o elevado número de acidentes de viação actual, é difícil para as duas operadoras prestarem serviços de alta qualidade, por explorarem diferentes modelos de actividade.

Assim sendo, interpelo o Governo, solicitando que me sejam dadas respostas, de uma forma clara, precisa, coerente, completa e em tempo útil, sobre o seguinte:

1. O Governo deve divulgar o relatório final de investigação sobre o “Acidente de viação grave envolvendo autocarros na Rua do Regedor, na Taipa, em 7 de Novembro de 2020” e o relatório sobre o “Acidente de viação envolvendo duas crianças que foram colhidas por um autocarro num cruzamento entre a Rua da Serenidade e a Rua Oito do Bairro Iao Hon, em 2 de Junho de 2021”, a fim de



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

(TRADUÇÃO)

evitar a futura repetição de acidentes semelhantes e dos mesmos erros.

Quando é que vão ser divulgados?

2. Os actuais contratos de autocarros com as duas operadoras não conseguem surtir os devidos efeitos dissuasores, no que respeita à aplicação de multas em caso de acidentes de viação imputáveis às operadoras. O Governo deve tomar como referência o actual valor da indemnização por morte e ferimentos em Macau, com vista a aumentar o valor das multas por cada pessoa morta em acidente de viação fatal. Deve ainda alterar, quanto antes, as cláusulas dos referidos contratos, aditando multas elevadas às operadoras por cada pessoa ferida em acidente rodoviário imputável às mesmas (acidentes graves causando deficiências). Vai fazê-lo?
3. Sem prejuízo da boa qualidade dos serviços prestados ao público, as duas operadoras de autocarros podem exercer actividades alheias aos transportes colectivos públicos. Quais foram os critérios que o Governo utilizou para definir isso, por forma a evitar que, no futuro, devido à falta de recursos humanos, as operadoras de autocarros não consigam prestar serviços de alta qualidade, por explorarem diferentes modelos de actividade?

9 de Junho de 2021

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

José Pereira Coutinho