



澳門特別行政區 立法會會刊

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第四屆立法會 第二立法會期 (二零一零一二零一)
IV LEGISLATURA 2.^a SESSÃO LEGISLATIVA (2010-2011)

第一組 第 IV-50 期
I Série N.º IV-50

Data: 27 de Julho de 2011

Início da reunião: 15 horas

Termo da reunião: 17 horas e 26 minutos

Local: Sala do Plenário do Edifício da Assembleia Legislativa, sito nos Aterros da Baía da Praia Grande, Praça da Assembleia Legislativa.

Presidente: Lau Cheok Va

Vice-Presidente: Ho Iat Seng

Primeiro-Secretário: Chui Sai Cheong

Segundo-Secretário: Kou Hoi In

Deputados presentes: Ho Iat Seng, Chui Sai Cheong, Kou Hoi In, Fong Chi Keong, Kwan Tsui Hang, Leonel Alberto Alves, Ng Kuok Cheong, Vitor Cheung Lup Kwan, Tsui Wai Kwan, Chan Chak Mo, Cheang Chi Keong, Au Kam San, Wong Hin Fai, Ung Choi Kun, José Maria Pereira Coutinho, Chui Sai Peng, Leong On Kei, Chan Meng Kam, Lee Chong Cheng, Ho Sio Kam, Lau Veng Seng, Lam Heong Sang, Mak Soi Kun, Chan Wai Chi, Sio Chi Wai, Ho Ion Sang, Chan Mei Yi e Tong Io Cheng

Deputados ausentes: Lau Cheok Va

Convidados:

Francis Tam Pak Yuen, Secretário para a Economia e Finanças;
Vitória Alice Maria da Conceição, Directora dos Serviços de Finanças;
Leong Lai, Directora dos Serviços de Educação e Juventude;
Ung Vai Meng, Presidente do Instituto Cultural;
Ip Peng Kin, Presidente do Conselho de Administração do FSS;
Terry Vai Hoi Ieong, Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental;
Arnaldo Ernesto dos Santos, Coordenador do GDSE;
Lou Sam Cheong, Coordenador-Adjunto do GDSE;
Iong Kong Leong, Subdirector dos Serviços de Finanças;
Cheong Kuoc Va, Secretário para a Segurança, Superintendente-geral;

Vong Chun Fat, Chefe do GSS;
Carlos Chi Un Ho, Assessor do GSS;
Cristina Ferreira, Assessora do GSS.

Ordem do Dia:

1. Apresentação, discussão e votação na generalidade da proposta de lei intitulada “Aumento do valor global das despesas orçamentais referentes ao ano económico de 2011”;
2. Apresentação, discussão e votação na generalidade da proposta de lei intitulada “Alteração ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados”;
3. Apresentação, discussão e votação na generalidade da proposta de lei intitulada “Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos”.

Sumário: Reunião presidida pelo Vice-Presidente Ho Iat Seng. Intervenções no período de Antes da Ordem do Dia dos Srs. Deputados Lau Veng Seng, Ung Choi Kun, Chan Meng Kam, Leong On Kei, Chui Sai Peng, Kou Hoi In (também em nome dos Srs. Deputados Fong Chi Keong e Cheang Chi Keong), Mak Soi Kun, Sio Chi Wai, Lam Heong Sang, Kwan Tsui Hang, José Pereira Coutinho, Au Kam San, Ng Kuok Cheong, Chan Wai Chi, Ho Ion Sang, Chan Mei Yi e Ho Sio Kam. Aprovação na generalidade das propostas de lei intituladas “Aumento do valor global das despesas orçamentais referentes ao ano económico de 2011”, “Alteração ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados” e “Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos”.

Acta:

Ho Iat Seng: Srs. Deputados.

Encarregado pelo Sr. Presidente, vou presidir à reunião de hoje.

Sendo a primeira vez que presido a este tipo de reunião, peço antecipadamente desculpa pelas possíveis falhas que possa cometer durante o processo de presidência.

Vamos iniciar a reunião de hoje.

Há três assuntos agendados para serem discutidos nesta reunião. Hoje há dezassete deputados que pediram para se pronunciar no período de Antes da Ordem do Dia. Primeiro, vou passar a palavra

ao Sr. Deputado Lau Veng Seng.

Lau Veng Seng: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

De acordo com os dados divulgados pela Polícia de Segurança Pública (PSP), nos primeiros cinco meses do corrente ano, foram participados 35 casos de furto nas Ilhas e 90 casos de furto em transportes públicos, um aumento de cerca de 50% em comparação com o período homólogo do ano passado. Esses números talvez não reflectam toda a realidade, porque alguns lesados optam por não participar os casos, pelas mais diversas razões (acham que será difícil a investigação ou sabem da complexidade dos procedimentos). Quase todos os dias surgem reportagens na imprensa sobre furtos em habitações, estaleiros de obras e veículos. Durante as épocas altas de turismo, como os meses de Julho e Agosto, juntam-se sempre multidões nas zonas turísticas e nas paragens dos transportes públicos e, faltando pessoal que salvguarde a segurança, a actuação dos carteiristas é facilitada.

São variados os meios utilizados no furto, e alguns carteiristas actuam mesmo de forma organizada. Nas zonas turísticas e dentro dos transportes públicos, fingem que são amigos e cercam o alvo, abrem as carteiras das senhoras recorrendo a utensílios afiados, e tiram os bens com pinças, ou então recorrem ao serviço de crianças, em relação às quais o sentido de alerta tende a ser menor. Segundo alguns cidadãos vítimas de furto em zonas turísticas, o furto acontece em segundos. E, quanto aos furtos em domicílios, ainda são mais atrevidos, com os criminosos a entrarem nas habitações destruindo as fechaduras ou as grades das janelas.

Reforçar o patrulhamento nas zonas turísticas e aumentar o número de guaritas da polícia

No 2.º trimestre do corrente ano, o número de visitantes atingiu os 6 milhões e 810 mil, o maior número registado desde 2008. Os problemas no domínio da segurança afectam directamente a confiança da população no Governo, e também a imagem de Macau enquanto centro internacional de turismo e de lazer. De acordo com alguns cidadãos, o patrulhamento policial nas zonas com maior incidência de crimes continua a ser muito fraco. Tendo como uma das suas atribuições a protecção dos bens públicos e privados, a PSP tem toda a necessidade de reforçar o patrulhamento naquelas zonas, e de aumentar o número de guaritas, com vista, por um lado, a fazer surtir os devidos efeitos preventivos e, por outro, a prestar apoio atempado às vítimas, caso ocorra algum crime. Ao mesmo tempo, há que reforçar a consciência da população para a conservação dos seus bens, com vista a diminuir os riscos de virem a ser alvo de furto.

Elevar a eficiência e simplificar as formalidades

Já durante o debate das LAG para este ano, afirmei que se perde muito tempo na apresentação de queixas e que, tanto as formalidades para depoimento como a investigação, são complexas, por isso é que muitos cidadãos vítimas de furto optam por não participar o mesmo à polícia, uma vez que as formalidades os afligem e lhes metem medo. E assim os criminosos vão-se divertindo e fugindo às malhas da lei. Os serviços competentes devem prestar atenção aos problemas e elevar a sua eficiência.

O processo penal e os turistas que praticam crimes

As pessoas ficam surpreendidas com os métodos utilizados na prática de furtos, mas o que mais as assusta e deixa intranquilas é a ocorrência frequente de furtos. Embora os serviços competentes tenham, recentemente, levado a cabo várias acções de combate ao crime, o certo é que, segundo as normas vigentes no processo penal, a entidade judicial não pode decretar medidas coercivas aos turistas que praticam crimes de baixa gravidade. Estes acabam por se ausentar de Macau, quando termina o respectivo prazo de permanência, não participam na investigação e nem sequer comparecem a julgamento. Nesta situação, os custos para os turistas que praticam crimes são “zero”, condição esta que acaba por ser um incentivo às organizações criminosas para se deslocarem a Macau, para a prática de furtos.

A operacionalidade da aplicação do processo sumário aos turistas, enquanto criminosos, é matéria cuja inclusão na lei deve ser ponderada.

Quanto às propostas de lei que vão ser apresentadas em 2011, o Governo da RAEM afirmou que ia apresentar, no 4.º trimestre deste ano, a proposta de lei sobre a alteração do Código de Processo Penal. Espero que os serviços competentes procedam a essa revisão tendo em conta a realidade, as alterações sociais, e o equilíbrio entre os preceitos e os princípios humanitários. Se a maioria dos crimes praticados por turistas se limitar a furto e a injúria (recente caso do guia turístico), entre outros crimes de pouca gravidade, pode ponderar-se aplicar o processo sumário, com vista a resolver os actuais problemas que se verificam com o processo penal. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ung Choi Kun, por favor.

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

Decorreu, no passado sábado, o dia de Abertura ao Público do Edifício da Assembleia Legislativa, evento que se realiza anualmente. Naquele dia, recebi diferentes visitantes, incluindo jovens das escolas primárias e secundárias. Ao conversar com esses jovens, apercebi-me de alguns problemas, por exemplo, muitos não conhecem o emblema regional colocado no edifício da Assembleia Legislativa, muito menos o seu sentido! E alguns nem sequer sabem porque é que a bandeira nacional tem que ser colocada acima da bandeira regional. Perante isto, é fácil perceber que tal se deve a profundos problemas na educação, pois em Macau não existe ainda um plano completo sobre a educação nacional, destinado à nossa juventude.

O são desenvolvimento da juventude tem a ver com o futuro desenvolvimento da sociedade, bem como com a sucessão do nobre princípio “Um país, dois sistemas”. Num encontro que teve lugar durante o período das duas Reuniões em Pequim, entre os membros da Conferência Consultiva Política do Povo Chinês de Hong Kong e Macau, o Vice-Presidente Xi Jinping sublinhou que, para a continuidade do princípio “Um país, dois sistemas”, é indispensável tomar maior atenção ao são desenvolvimento da juventude, especialmente envidando constantes esforços na educação nacional dos jovens, aumentando continuamente o reconhecimento, sentimento e responsabilidade destes para com a Pátria.

Esse é o objectivo principal da Lei n.º 9/2006 (Lei de Bases do Sistema Educativo Não Superior), ou seja, “Cultivar o espírito de responsabilidade perante a Pátria e Macau, tendo em vista o

exercício adequado dos seus direitos cívicos e o cumprimento empenhado dos seus deveres de cidadãos, cultivando valores morais dignos e o espírito democrático, no sentido do respeito pelo próximo, do desenvolvimento de um diálogo franco, do convívio harmonioso e do interesse entusiástico pelos assuntos sociais". Macau é uma região administrativa do Estado. A concretização do princípio "um país, dois sistemas" nesta cidade é o pressuposto para a aplicação do princípio "alto grau de autonomia". Enquanto o "país", por seu turno, serve como pressuposto e alicerce dos "dois sistemas". A educação nacional assume assim um papel relevante para se alcançar os objectivos de formar os jovens de Macau, conseguir o desenvolvimento a longo prazo desta cidade e cumprir o princípio "um país, dois sistemas". É de referir que o Governo da RAEM dá muita importância à educação nacional dos jovens, pois o Relatório das LAG para 2011 refere que *"pretendemos cultivar nos jovens e adolescentes o sentido de pertença e de responsabilidade, estimular a adopção de valores correctos de vida e aprofundar a sua sensibilidade patriótica e afectiva em relação à Pátria e a Macau"*. O Governo pretende então recorrer a várias formas para apoiar e incentivar o desenvolvimento da educação nacional nas escolas, por exemplo, a organização de diversas actividades de intercâmbio e treino militar.

Considero que existem ainda as seguintes insuficiências: primeiro, apesar de os serviços competentes terem divulgado, para consulta pública, o texto intitulado "Planeamento para os próximos 10 anos para o desenvolvimento do Ensino Não Superior", que tem como objectivos principais aumentar os investimentos no ensino e aperfeiçoá-lo, formar estudantes hábeis, estabelecer equipas de docentes com alto nível de profissionalização, entre outros, o certo é que podemos apenas constatar que são poucas as páginas sobre o tema da educação cívica, isto é, ainda falta um planeamento a longo prazo sobre esta matéria. Segundo, em Macau, as escolas são, maioritariamente, particulares, sendo diversa a missão subjacente à sua criação. Esta é a realidade em Macau, por isso, as escolas vão organizar os seus planos curriculares tendo em conta a realidade e os objectivos que pretendem alcançar, e a educação cívica é, geralmente, apenas uma parte integrante da disciplina de Educação Moral e Cívica. A inspecção da qualidade desta disciplina é insuficiente, o que dificulta a sua salvaguarda. Embora os serviços competentes tenham promovido a inclusão do ensino da Lei Básica, onde se demonstra a natureza fundamental do princípio "Um país, dois sistemas", na disciplina de Educação Moral e Cívica, com vista, precisamente, a fortalecer a educação cívica, o certo é que esta ainda não foi definida como uma disciplina independente, o que a impede de desempenhar o seu verdadeiro papel.

Para além disso, o motivo da geração pós-80 se ter tornado num grupo a que a sociedade presta muita atenção, deve-se, principalmente, à sua forma de expressar solicitações, desviada da racionalidade, do pragmatismo e da tolerância, existindo discrepâncias com o consenso social. De facto, todas as camadas e sectores devem dar atenção à sociedade e participar nas discussões relativas aos assuntos públicos, a fim de se aproveitar as opiniões úteis para a construção da nossa sociedade. Acredita-se que uma educação cívica sã e virtuosa poderá contribuir para uma boa formação dos residentes de Macau, logo desde pequenos, para, quando chegarem à idade da actual geração pós-80, poderem, então, analisar os problemas e dar opiniões de forma mais pragmática, racional e tolerante.

Proponho ao Governo que, em prol da promoção global da educação nacional, promova os trabalhos seguintes: 1. rever o actual

documento de consulta relativo ao "Planeamento para os próximos 10 anos para o desenvolvimento do Ensino Não Superior (2011-2020)"; dar maior importância ao planeamento sobre a educação nacional; criar, uniformemente, cursos autónomos sobre educação nacional, para os alunos de cada ciclo de escolaridade, e compilar os respectivos materiais didácticos; reforçar as acções de formação de docentes no âmbito da educação nacional; reforçar a fiscalização da qualidade dos cursos; 2. reforçar a divulgação e promoção da educação nacional junto da sociedade; maximizar o "programa de desenvolvimento e aperfeiçoamento contínuo", tendo em conta a cooperação e o intercâmbio regionais e os instrumentos de comunicação social; elevar o reconhecimento da identidade nacional dos residentes, nomeadamente dos jovens que nasceram nos anos 80, bem como as suas qualidades humanas; 3. reforçar o diálogo e a cooperação com as associações cívicas, para que possam desempenhar as respectivas funções junto das camadas de base; e promover a educação nacional junto dos jovens das diversas camadas sociais. Creio que, com a implementação da educação nacional, se poderá desenvolver o espírito de "amar a Pátria e amar Macau", formar peritos jovens para o futuro desenvolvimento desta região, em prol da salvaguarda das potencialidades de Macau como parte integrante de "um país, dois sistemas" e do seu desenvolvimento contínuo, saudável, próspero e estável, contribuindo para a prosperidade do País. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chan Meng Kam, por favor.

Chan Meng Kam: Obrigado, Sr. Presidente.

A propósito das confusões registadas durante estes sete anos nas obras de construção do Novo Terminal Marítimo da Taipa, e com vista a resolver os problemas, eu e o deputado Ung Choi Kun manifestámos as nossas opiniões através quer de intervenções antes da Ordem do Dia, quer de interpelações. O Coordenador do Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas, Chan Hon Kit, respondeu-nos, mas as suas explicações relativamente a alguns aspectos contradizem o que, na realidade, se passou. Parece mesmo que está, intencionalmente, a "esconder" qualquer coisa! Isto demonstra que determinados dirigentes do Governo não sabem bem e nem dão a devida importância à fiscalização dos deputados sobre o Governo, poder que nos é consagrado por lei, pois não respondem directamente às perguntas ou então, quando o fazem, as respostas nada têm a ver com as perguntas, dando assim origem a mais confusões. Precisamente por isso é que estamos sempre a interpelar o Governo, não é perguntar por perguntar, mas sim tentar esclarecer e procurar a verdade, no entanto, as respostas são sempre vagas. Creio que este tipo de atitude em nada contribui para a fiscalização e mútua cooperação entre o Governo e a Assembleia Legislativa, podendo mesmo afectar a transparência dos trabalhos governativos e a concretização de um dos objectivos das LAG, ou seja, a criação de um Governo transparente.

Na Intervenção Antes da Ordem do Dia do passado dia 19 de Julho e na interpeção oral subscrita por mim e pelo Deputado Ung Choi Kun, referimos que, desde 2005, ano em que se iniciaram as obras, têm sido muitos os problemas com a construção do novo terminal marítimo. Registou-se um aumento significativo dos custos com o projecto, que atingiram os 2600 milhões de patacas e, apesar da existência de um plano geral, o projecto de construção foi dividido em 5 partes principais - o terminal marítimo, o terminal provisório, o parque de estacionamento subterrâneo com a zona comercial, a ampliação das partes principais do terminal marítimo e o desenvolvimento de infraestruturas. Tendo em conta que as

diversas obras se foram iniciando umas a seguir às outras, as datas de conclusão variam. Aliás, a realidade é que as obras de construção do terminal marítimo deveriam ter acabado em 2006. Ora, se o Governo tinha planos para proceder à ampliação do terminal, não deveria ter seguido o projecto original. Se a decisão relativa à ampliação do mesmo foi tomada depois de 2006, então, as obras deveriam ter acabado em 2006. Entretanto, não foram concluídas segundo o plano previsto, por isso, foi necessário construir um terminal marítimo provisório. Não será isto uma falha na tomada de decisões?

No passado dia 20, o Coordenador Chan respondeu, através da imprensa, que o montante de adjudicação do Terminal Marítimo tinha passado de 750 milhões para 1800 milhões de patacas e, assim sendo, o reforço tinha sido de apenas 1050 milhões de patacas. Por isso, no dia 21, apresentei uma interpelação escrita, enumerando, detalhadamente, as despesas no total de 2600 milhões de patacas. Em seguida, o referido Coordenador voltou a responder para rectificar o montante de 1800 milhões para 2600 milhões de patacas. Não compreendo. Então, porque é que logo no início apresentou o valor de 1800 milhões e depois veio rectificá-lo para 2600 milhões de patacas? Trata-se de uma conta muito simples. Aquele responsável acabou, assim, por suscitar mais dúvidas entre a população.

Houve adiamentos evidentes nas obras de construção do Terminal Marítimo. As obras do Terminal Marítimo, silo-auto subterrâneo e zonas comerciais iniciaram-se em 2005 e 2006, respectivamente, e deviam ter sido concluídas e as respectivas instalações, entrado em funcionamento em 2006 e 2007. Porém, em 2006, o Governo decidiu avançar com as principais obras de ampliação do Terminal Marítimo. Então, porque é que se seguiu o projecto inicial? As obras foram suspensas a meio, e só ano passado é que foram concluídas. O que é que isto demonstra? Perante esta situação, o Coordenador Chan afirma que tudo se deve às transformações bastante rápidas que o ambiente social e económico tem sofrido nestes últimos anos. Pergunto então, afinal, o ambiente social e económico sofreu assim tantas transformações imprevisíveis nestes 2 a 3 anos, ou será que os nossos membros do Governo é que sofrem de lentidão de raciocínio e de falta de perspectivas?

No pressuposto da existência de um projecto global, as obras foram “partidas aos bocados”, ou seja, nas 5 partes que referi. Porque é que houve lapsos temporais e procedimentais evidentes que deram origem a casos de reconstrução e suspensão das obras? Face ao exposto, o Sr. Coordenador Chan entende que tudo isto tem a ver com os mecanismos de fiscalização. Esta não é a resposta para a pergunta colocada! Entende ainda que a questão de partir aos bocados as obras, levantada por nós, é apenas resultado de má interpretação do assunto por parte da sociedade. Parece que estamos num diálogo do tipo “falar em alhos e responder em bugalhos”!

É natural que situações de suspensão ou reconstrução de obras, neste caso do Terminal, impliquem desperdício do erário público. Face a esta questão, o Sr. Coordenador entende que se trata mesmo de desperdício, mas entende, ao mesmo tempo, que “*de acordo com a proporção, o desperdício foi mínimo*”, e entende ainda que algumas das edificações que foram demolidas vão ser reconstruídas. Mas gastaram-se 5 milhões de patacas com essa demolição!

O erário público é um bem que é pertença de todos, por isso, a sua maximização é o princípio a seguir. Independentemente do valor do desperdício, é sempre desperdício, ainda por cima reconhecido pelo

próprio Governo. Cinco milhões de patacas pode ser pouco para alguns dirigentes, mas para o cidadão comum é muito dinheiro. Gastaram-se cinco milhões de patacas numa demolição. Então, quanto é que se vai gastar do erário público nas obras de reconstrução? A lógica é simples: com 5 milhões consegue-se, através de diversas formas, demolir construções de diferentes preços. Se comprarmos 5 milhões de pólvora para demolir edifícios, quantos podemos demolir? Perguntas e respostas destas, não são também “falar em alhos e responder em bugalhos” e “truncar o texto para distorcer o seu sentido”?

A Assembleia Legislativa cumpre as atribuições que lhe são conferidas pela Lei Básica quanto à fiscalização da acção governativa, e os Deputados respondem perante os cidadãos, enquanto seus representantes. Tem-se registado uma melhoria nos serviços públicos desde o início do mandato deste Governo, nomeadamente na cooperação com a Assembleia Legislativa, com as respostas às interpelações escritas apresentadas pelos deputados a serem dadas com um pouco mais de rapidez, existindo ainda, no entanto, margem para melhorias. Quanto às interpelações orais, os maus hábitos herdados da história mantêm-se inalterados, por exemplo, os representantes do Governo continuam a não responder directamente às perguntas colocadas pelos deputados, ou nem sequer dão qualquer resposta. Alguém afirmou que o trabalho de interpelação oral da Assembleia Legislativa carece de seriedade, o que levou muitos colegas a manifestarem a sua insatisfação, a fazerem críticas e a apelarem ao Governo para tratar a Assembleia Legislativa de forma séria, para ajustar o seu modo de pensar e dar mais importância ao nosso trabalho. Na minha opinião, alguns dirigentes, cuja forma de pensar estagnou e que apenas pensam nos seus próprios interesses, devem abandonar os maus hábitos, devem melhorar a colaboração com a Assembleia Legislativa e inteirar-se melhor dos trabalhos desta. De acordo com a Lei Básica, existem limitações entre o poder executivo e o legislativo, cabendo à Assembleia Legislativa proceder à fiscalização do Governo, daí que se exija respeito pelo trabalho da Assembleia Legislativa e dos seus deputados. É inaceitável que alguns dirigentes assumam uma atitude de despeto pelo trabalho da Assembleia Legislativa. Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Leong On Kei, por favor.

Leong On Kei: Obrigada, Sr. Presidente.

O novo modelo de serviços de autocarros públicos vai entrar em funcionamento a partir de 1 de Agosto, com as três empresas concessionárias a disponibilizarem mais de 430 novos autocarros para a cobertura de mais itinerários. À primeira vista, aumentaram o número e a frequência dos autocarros o que, numa primeira fase, vai resolver a dificuldade dos residentes com os transportes públicos. Mas, na prática, a frequência das carreiras diminuiu, devido à insuficiência de motoristas. Falta menos de uma semana para a entrada em funcionamento do novo modelo e já os residentes se queixam de que a frequência dos autocarros já diminuiu, aumentando, consequentemente, o tempo de espera. O Governo tem solicitado às empresas que mantenham a qualidade dos seus serviços, no entanto, devido à falta de motoristas, a frequência das carreiras diminuiu. O Governo diz que vai implementar políticas como “dar primazia aos transportes públicos” e “deslocações ecológicas”, no entanto, a dificuldade em apanhar autocarro, que é um antigo e grave problema, continua sem resolução já há muitos anos. Face à implementação do novo modelo de serviços de autocarros em Agosto, o Governo está preparado e dispõe de recursos humanos suficientes para responder às exigências de desenvolvimento dos

transportes públicos?

A nova empresa de autocarros refere que ainda faltam cerca de 20% dos motoristas, daí a necessidade de reduzir a frequência das carreiras fora das horas de ponta. Segundo informações dos motoristas, algumas carreiras percorrem quase toda a cidade, mas como faltam motoristas - neste momento são apenas 3 os motoristas para uma carreira - o tempo de espera é prolongado, portanto, o objectivo de aumentar a frequência das carreiras com a entrada em funcionamento da nova empresa de autocarros é impossível de alcançar. E a população é que continua a ter dificuldades em aceder aos transportes colectivos.

A sociedade tem exigido a optimização da qualidade dos serviços de autocarros. Como os motoristas têm que dar atenção ao trânsito nas vias públicas, e ainda manter a ordem dentro dos autocarros, acabam por ter a seu cargo várias tarefas, por isso é que sentem muito stress perante a insuficiência de recursos humanos. Este aspecto é determinante para as dificuldades de recrutamento de novos trabalhadores para o sector. Actualmente, cerca de 70% dos motoristas de autocarro no activo têm mais de 50 anos, por isso, teme-se que, após a sua aposentação, as vagas deixadas não venham a ser oportunamente preenchidas. Como faltam recursos humanos e as empresas querem, de facto, aumentar a frequência das carreiras, só lhes resta recorrer à contratação de motoristas a tempo parcial e incentivar os seus motoristas à prestação de trabalho extraordinário. Mas a população fica preocupada e com dúvidas, respectivamente, quanto à competência desses motoristas a tempo parcial, e ao facto de os motoristas no activo ficarem cansados, devido ao trabalho extraordinário. O Governo e as empresas de autocarros não podem ignorar a segurança dos passageiros, e essa medida provisória não pode ser prolongada no tempo; devem ter em consideração o desenvolvimento sustentável e a longo prazo do sector, sendo para tal necessário garantir a qualidade dos motoristas, assim como atenuar o seu stress.

Com vista à estabilização da equipa de pessoal, as empresas de autocarros implementaram sucessivas e diversas medidas, como a criação do fundo de previdência, ajustamentos salariais, etc., no entanto, é de lamentar que continue a ser tão grave a falta de motoristas. Perante esta situação, a Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL) realizou um “curso de formação para motoristas de veículos pesados para transporte de passageiros”, no sentido de responder às necessidades de mercado, o que é merecedor de elogios por parte da população. Contudo, o Governo nunca procedeu a estudos contínuos e científicos sobre as actuais e futuras necessidades do mercado, sendo de prever que, após a conclusão dos diversos empreendimentos de diversão, de grande dimensão, a necessidade deste tipo de motoristas venha a aumentar. Para além disso, depois da conclusão de outros sistemas de transportes colectivos públicos, de que forma pode o Governo assegurar a oferta de suficientes recursos humanos e a razoabilidade da sua distribuição? O Governo deve continuar com a formação, mas também negociar com as três empresas concessionárias, no sentido de definir uma política de longo prazo e de resolver, radicalmente, a falta de recursos humanos. Assim, a nova empresa de autocarros vai poder prestar serviços que facilitam a vida à população, ao mesmo tempo que se concretizam as políticas de “dar primazia aos transportes públicos” e “deslocações ecológicas”. Obrigada.

Presidente: Sr. Deputado Chui Sai Peng, por favor.

Chui Sai Peng: Obrigado, Sr. Presidente.

Recentemente, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas reuniu com a *Urban Planning Society of China (UPSC)*, responsável pelos estudos e planeamento geral da nova zona urbana, para auscultação das opiniões dos peritos sobre a respectiva proposta, no sentido de materializar os princípios do planeamento científico - “organização do Governo, participação da população e orientação dos peritos”. Nessa sessão foram apresentadas mais de 80 opiniões, incluindo a racionalização do uso dos terrenos e do espaço subterrâneo, a importância dos espaços físicos para a diversificação e desenvolvimento das nossas indústrias, a reserva de terrenos para a construção de instalações públicas, a necessidade de enviar esforços no âmbito da protecção ambiental e gestão ecológica, etc. Já existe, então, uma noção relativamente clara no que toca ao planeamento físico dos terrenos e às instalações necessárias ao futuro desenvolvimento de Macau.

É evidente que o desenvolvimento social a longo prazo exige articulação entre os vários sectores da sociedade. Estão já em curso os trabalhos de planeamento físico, aos quais os vários sectores da sociedade prestam elevada importância, mas, no que respeita ao planeamento urbanístico, parece ser necessário reforçar os respectivos estudos, nomeadamente ao nível do *software*, constituindo a definição da política demográfica uma prioridade.

O desenvolvimento diversificado das indústrias contribui para o aumento da procura de pessoal qualificado.

Com a liberalização do sector do jogo, os sectores do turismo e diversões registaram um desenvolvimento próspero. Só no sector do jogo, é necessária uma dezena de milhares de recursos humanos e, tendo ainda em conta as necessidades dos sectores afins, incluindo a hotelaria, turismo, restauração, venda a retalho, etc., regista-se uma grave insuficiência de recursos humanos, quer de trabalhadores não qualificados, quer de trabalhadores qualificados, situação esta que justifica a baixa taxa de desemprego em Macau. Olhando para os dados estatísticos disponibilizados por diferentes regiões, regista-se, então, uma divergência quanto à definição de emprego pleno. Em Hong Kong, que é o nosso vizinho e também uma região económica, o pleno emprego implica que se registre, permanentemente, uma taxa de desemprego de ou inferior a 4%. Para Singapura, essa taxa é de 3%. De acordo com a definição do *Federal Reserve Department* dos Estados Unidos da América, pleno emprego é quando a taxa de desemprego se mantém, constantemente, entre os 5% e 5,3%. Segundo dados estatísticos recentemente divulgados, a taxa de desemprego de Macau situa-se nos 2,6% e, em Macau, não existe uma definição oficial de pleno emprego. Quando se estabelece a comparação com Singapura, onde os critérios são mais elevados, a taxa em Macau é ainda bastante baixa. Como as empresas estão sempre empenhadas em recrutar trabalhadores e em Macau é permanente a falta de mão-de-obra, a luta por recursos humanos está, naturalmente, justificada.

No 12.º Plano Quinquenal do Governo Central, ficou claramente definido o posicionamento de Macau e o rumo do seu futuro desenvolvimento, que passa pela sua transformação em “centro mundial de turismo e de lazer”. Com a celebração do “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, Macau vai passar por uma fase de desenvolvimento e diversificação das suas indústrias. Assim sendo, vai continuar a precisar de recursos humanos, não só da camada de base, mas também de profissionais para a gestão de instalações de lazer de grande envergadura, para investigação na área da medicina tradicional chinesa, para as indústrias culturais e

recreativas, para o sector das convenções, etc. Tendo ainda em conta o rápido desenvolvimento económico, é necessária a cooperação, efectiva, entre os diversos sectores sociais, desde a educação, medicina, construção civil, legislação, contabilidade, restauração, tradução, logística, etc. São como elos, por isso, não pode falhar nenhum. Assim, há uma questão que merece a nossa reflexão: será que vamos dispor de profissionais em número suficiente, para satisfazer as exigências do desenvolvimento social?

Transformações da estrutura demográfica – tendência e falta de recursos humanos

O aumento da população resulta, normalmente, de causas naturais ou da imigração. Sabe-se que o aumento populacional de Macau resultante de causas naturais já se encontra numa fase estável, cuja percentagem não é alta, e nos últimos anos variou entre as 3 mil pessoas, situação que, num futuro próximo, se prevê que se venha a manter. Quanto ao aumento populacional resultante da imigração, é uma questão importante para Macau, mas muito instável.

Após o retorno à Pátria, a densidade populacional aumentou $\frac{1}{4}$. Entre 2004 e 2008, a densidade populacional registou um aumento de 96 por cento, que atingiu o seu maior pico em 2006, atingindo as 30 mil pessoas. Com o impacto do *tsunami* financeiro em 2009, a densidade populacional chegou mesmo a diminuir. Tratou-se, pois, da primeira redução registada em Macau desde 1977, ou seja, durante mais de 30 anos. E a razão disto foi o facto de, na altura, o Governo ter decidido, com toda a determinação, suspender as autorizações de trabalhar em Macau aos trabalhadores não residentes. De acordo com esses dados, Macau teve de importar força laboral para suprir as insuficiências de recursos humanos locais, uma medida de curto prazo eficaz para dar resposta às exigências decorrentes do desenvolvimento social.

Mas, numa perspectiva de longo prazo, a importação de mão-de-obra não consegue, isoladamente, resolver os problemas. Têm sido tema de debate social a possibilidade de resolução dos problemas da baixa taxa de fertilidade e da alta procura de mão-de-obra. De facto, as taxas de fertilidade e natalidade de Macau são bastante baixas. De acordo com informações actuais facultadas pela Agência Central de Inteligência (CIA) dos Estados Unidos, a taxa de fertilidade em Macau é de 0,92 e, de facto, para garantir que um local mantenha o mesmo número de pessoas, de geração para geração, a taxa de fertilidade deve atingir os 2,2. Neste momento, Macau encontra-se no último lugar, ou seja, no 223.º lugar, sendo, dos locais investigados, o único com uma taxa inferior a 1 (a seguir é Hong Kong, com 1,07). Com o actual aumento natural do número de pessoas necessárias para a conjugação com as diversas necessidades de desenvolvimento, é inevitável que surjam situações problemáticas, no futuro.

Ademais, as altas regalias sociais e o elevado grau de envelhecimento populacional são assuntos a que a população também tem dado especial atenção, sendo ainda problemas que afectam, profundamente, o desenvolvimento social. Na verdade, a esperança média de vida e a qualidade de vida da população têm aumentado bastante, os serviços médicos e as necessidades, em relação às regalias sociais, aumentam, de ano para ano, e também tem aumentado o fenómeno de envelhecimento demográfico. Segundo os dados mais recentes obtidos na Internet, a esperança média de vida das pessoas de Macau está em 2.º lugar, a nível mundial (84,41 anos), superior à do Japão – “País da Longevidade” (82,25 anos, no 5.º lugar) e à do Território vizinho de Hong Kong

(82,04 anos, no 8.º lugar). A baixa taxa de natalidade e o envelhecimento da população levam à diminuição da população activa, e daí deriva o problema do desenvolvimento lento dos sectores e da redução dos impostos, enquanto as regalias e exigências relativas aos serviços para idosos e aos cuidados médicos aumentam. Portanto, o Governo deve usar o erário público com cautela e dispor de políticas, de longo prazo, para reservar talentos, no sentido de evitar que sigamos o caminho da Grécia – “País de Bem-Estar”, e o resultado vai ser “os descendentes terem de pagar aquilo que os seus ascendentes gastaram”.

O hardware e software do planeamento urbanístico e a profundidade das estratégias previstas nas LAG

O equilíbrio entre a política demográfica e o planeamento urbanístico é uma tarefa indispensável para a estabilização do desenvolvimento de qualquer região. Neste momento, o aproveitamento dos terrenos provenientes dos novos aterros encontra-se ainda em fase de planeamento e os dados estatísticos mais recentes vão poder ser recolhidos no segundo *census* desde o retorno de Macau à Pátria, que vai ter lugar no próximo mês. O Governo pode agarrar estas oportunidades para proceder, quanto antes, a um novo estudo demográfico e definir a futura política respectiva, de forma a contribuir para otimizar a estrutura demográfica de Macau, para formar, adequadamente, elites que respondam às futuras necessidades e para implementar, de forma mais precisa, medidas ao nível da educação, habitação, trânsito, saúde, serviços sociais e planeamento do desenvolvimento económico.

Pelo exposto, hoje em dia, o Governo da RAEM encontra não apenas “oportunidades” provenientes da reconversão industrial, do apoio das políticas do Estado e da situação satisfatória financeira, mas também enfrenta “desafios” vindos da alta densidade populacional, da subida constante da taxa do envelhecimento demográfico, da falta de população activa e de formação das elites.

Desde crianças que nos inculcaram o conceito de que “Macau é uma cidade pequena onde vivem muitas pessoas”, mas, hoje em dia, a sociedade está a sofrer grandes alterações. Macau continua a ser um lugar pequeno, mas a sua população não é suficiente para responder às necessidades do seu desenvolvimento económico. Queria dizer que, independentemente da dimensão de uma região ou da sua densidade populacional - claro que isto é uma questão relativa - o mais importante é o equilíbrio entre a oferta e a procura de recursos, para que todas as necessidades sejam satisfeitas. Neste sentido, o Governo da RAEM deve estudar constantemente a relação entre a oferta e a procura dos terrenos e a densidade demográfica. Perante as actuais condições satisfatórias, apenas as boas medidas, para aumentar as fontes de receitas e reduzir as despesas, e a política demográfica contribuem para que Macau tenha estabilidade e segurança permanentes. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Kou Hoi In, por favor.

Kou Hoi In: Obrigado, Sr. Presidente.

Esta intervenção é apresentada em meu nome e em nome dos deputados Cheang Chi Keong e Fong Chi Keong.

Sr. Presidente, caros colegas.

Segundo os dados da Direcção dos Serviços de Estatística e

Censos, entraram em Macau, no passado mês de Junho, cerca de 2 milhões e 100 mil visitantes, portanto, um crescimento anual de 14,5%. No entanto, 52,4% desses visitantes não pernoveram cá. No ano passado, Macau recebeu mais de 24 milhões de visitantes, mas 52,2% não pernoveram aqui. Estes dados demonstram que, de facto, o número de visitantes é significativo, mas mais de metade não pernovera em Macau. Será isto reflexo da falta de atractividade dos produtos turísticos oferecidos?

De facto, justificar a curta estadia dos visitantes apenas com base na falta de diversificação e de atractivos é falacioso e pouco objectivo, mas uma coisa é certa: é a imagem de cidade do jogo que a maioria dos visitantes retém de Macau.

A actual estrutura do sector do turismo de Macau é, reconhecidamente, pouco diversificada, dependendo sobretudo do turismo cultural, onde estão abrangidas as visitas aos pontos turísticos, as festividades e a realização de convenções e exposições. Falta um posicionamento claro para o desenvolvimento do turismo temático, tais como viagens religiosas e comerciais, especialmente viagens de lazer para as famílias, cuja oferta é, comparativamente, mais limitada.

O número de visitantes tem aumentado sucessivamente nos últimos anos, tendo atingido os 13 milhões no primeiro semestre do corrente ano, o que representa um aumento anual de 8,3%. Estes dados podem significar boas oportunidades ou grandes desafios para o turismo de Macau, por se tratar de um sector que depende de outros, nomeadamente, dos transportes, hotelaria, restauração, venda a retalho, diversões e serviços, cuja *performance* muito influencia o grau de satisfação e a vontade de consumo dos turistas. Portanto, a experiência dos turistas é um factor primordial para a imagem de Macau. Assim sendo, o Governo tem de proceder a estudos, por forma a prolongar a estadia dos turistas em Macau.

Quanto à optimização dos recursos turísticos, com vista à diversificação do turismo e ao aproveitamento das peculiaridades de Macau, continuamos a insistir na necessidade de transformar a Avenida de Almeida Ribeiro numa “zona pedonal” e num museu ao ar livre, que exhiba as diversas fases históricas de Macau.

Os monumentos ou construções históricas de Macau que são património Mundial estão maioritariamente concentrados na zona antiga da cidade. O Governo deve ter em conta o desenvolvimento da indústria criativa e cultural, a diversificação económica de Macau e a rentabilização dos seus recursos históricos, revitalizando o mais rápido possível as zonas antigas, através do seu embelezamento e reordenamento, tudo isto para criar condições para que Macau se possa transformar num “centro de turismo e de lazer a nível mundial”.

Para além disso, sendo Macau uma cidade turística internacional e ponto de encontro das culturas ocidental e oriental, a gastronomia constitui também um atractivo para os visitantes, devido à oferta diversificada da cozinha regional e de pratos característicos de diferentes localidades. Por detrás da cultura gastronómica, pode ainda encontrar-se, em cada prato de comida, uma tradição de Macau que testemunha a História desta cidade. Na nossa opinião, o Governo deve reforçar a promoção da cultura gastronómica de Macau e apostar na sua transformação, segundo o lema “Macau-Terra de Delícias”. Devemos considerar a criação de uma Rua da Gastronomia ou de um Mercado Nocturno, onde se concentrem as vertentes da boa comida, as compras e o lazer, reforçando deste

modo os ingredientes de Macau como cidade turística.

Para a definição de Macau enquanto “centro internacional de turismo e de lazer”, é necessário que o Governo desenvolva um maior número de componentes no âmbito do turismo e do lazer, com vista a promover a construção de Macau como cidade turística de qualidade. Mas, para isso, é também importante a integração e o aperfeiçoamento dos seus recursos turísticos, no sentido de se valorizar as especificidades históricas e culturais, espalhando a beleza de Macau como cidade antiga com características modernas. Com certeza que assim se alteraria a impressão com que muitos ficam sobre Macau, ou seja, de que se trata apenas de uma cidade de jogo, prolongando-se assim a estadia dos visitantes no Território.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Mak Soi Kun, por favor.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

Faço uma pergunta na intervenção que apresento hoje, ou seja, será evitável a ocorrência de acidentes de trabalho na onda quente do desenvolvimento da indústria transformadora?

Segundo peritos e académicos, tendo em conta o rápido desenvolvimento económico registado em Macau depois do retorno à Pátria, o sector da construção civil transformou-se no segundo maior de Macau, logo a seguir ao sector do jogo. Em 2003 ocupava 3,9 por cento do PIB e, em 2006, atingiu os 13,3 por cento, e a partir de 2005 assumiu o primeiro lugar do sector secundário, ultrapassando o sector manufactureiro. Mas foi em 2007 que o seu desenvolvimento atingiu o auge. De acordo com os dados dos Serviços de Estatística, o sector da construção civil conta com cerca de 27 mil e 500 trabalhadores, estando assim intimamente ligado à vida da população, assumindo a segurança e saúde ocupacional dos seus trabalhadores um papel importante no bem-estar de inúmeras famílias.

Com os impactos do tsunami financeiro em 2009, o sector da construção civil entrou em recessão, no entanto, os acidentes de trabalho não diminuíram. Neste momento, estão a arrancar, sucessivamente, muitas obras de grande envergadura, tais como a construção do Metro Ligeiro e as 19 mil habitações públicas, o que demonstra, claramente, que o sector se encontra já em fase de recuperação. Estamos a deparar-nos com muitas novidades, nomeadamente no âmbito da construção do Metro Ligeiro, o que vai implicar a definição de critérios e exigências relativas a novas técnicas de concepção, a novos padrões artísticos, à gestão de novos procedimentos operacionais, etc., tudo novos desafios para o sector da construção civil, nomeadamente no que concerne aos acidentes de trabalho.

Não existe equilíbrio quanto ao nível dos operadores do sector da construção civil, uma situação que agrava as dificuldades no enfrentar de desafios. Alguns referem que também não existe equilíbrio no que respeita ao nível dos trabalhadores e que, em geral, o seu nível cultural é baixo. Segundo os estudos desenvolvidos por algumas entidades, relativos aos recursos humanos neste sector, o nível étário dos trabalhadores é bastante irracional, uma vez que cerca de 70 por cento têm mais de 50 anos e habilitações académicas relativamente baixas, 60 por cento frequentaram apenas o ensino

primário, ou menos, e só 1,7 por cento possui um certificado de ensino superior. Ao mesmo tempo, 70 por cento dos trabalhadores em causa não têm formação profissional, possuindo fracas noções sobre segurança no trabalho, o que facilmente origina irregularidades. Ademais, é enorme a mobilidade de pessoal e as alterações nas obras, o que faz com que o sector tenha de enfrentar mais dificuldades.

O Governo deve assumir uma postura activa e emitir instruções sobre a segurança no trabalho. O Governo anunciou que ia promover a consciencialização dos trabalhadores, através de acções educativas e de formação, designadamente, sobre o Cartão de Formação em Segurança Ocupacional para a Construção Civil, assim como cursos e seminários para os Inspectores de Segurança na Construção Civil. O Cartão de Formação em Segurança Ocupacional para a Construção Civil é um programa que já foi lançado há sete ou oito anos, no entanto, o Governo ainda não legislou sobre a matéria. Por outro lado, algumas pequenas e médias empresas não conseguem recrutar inspectores de segurança: através da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais, e mesmo recorrendo a anúncios nos jornais, durante vários dias, não aparecem candidatos. Isto revela uma discrepância entre o número de inspectores formados e as necessidades das empresas, para além de falta de visão prospectiva e de sentido de crise das autoridades, na resposta às necessidades de desenvolvimento deste sector de actividade. Por isso, o Governo deve incluir, nos processos de licitação, as modalidades indispensáveis para a segurança no trabalho, com vista a concretizar as medidas que devem ser tomadas na execução das obras.

Assim sendo, perante a melhoria da situação do sector da construção civil, e com vista a evitar a ocorrência de acidentes de trabalho, o Governo deve definir estratégias para a realização da formação profissional necessária e reforçar a concretização das normas que exigem que os trabalhadores usem o Cartão de Formação em Segurança Ocupacional para a Construção Civil quando entram em estaleiros de obras, e essas normas devem ser rigorosamente respeitadas, no sentido de evitar tragédias. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Sio Chi Wai, por favor.

Sio Chi Wai: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

A intervenção que apresento hoje é sobre: ouvir a opinião pública e respeitar a participação pública na harmonização de uma sociedade de Direito.

Passaram-se quase quatro anos desde que foi anunciado, nas LAG para 2008, “*o alargamento dos canais de consulta pública para que a população participe democraticamente nos assuntos públicos*”. Assisti-se, neste interregno, ao aperfeiçoamento dos sistemas de consulta existentes e a uma participação cada vez mais concorrida do público no processo de definição de políticas e estratégias públicas. As consultas alargadas sobre os mais diversos assuntos públicos e áreas de actuação governativa tornaram-se na base da governação científica e da democratização concertada, cujos resultados são, de um modo geral, reconhecidos pela sociedade.

Porém, começa a ser preocupante o rumo que a discussão dos assuntos públicos está a seguir, à medida que aumenta a participação da população na discussão dos assuntos públicos. O acordar para a consciência cívica da população é um assunto que é de felicitar, no entanto, a meta de elevação da qualidade dos comentários para

níveis aceitáveis só pode ser alcançada quando há conhecimento e reflexão. Outro fenómeno que podemos constatar é que muitos dos cidadãos que participam na auscultação têm interesses directos na matéria, por isso, é inevitável que opinem sobre o assunto na perspectiva dos seus próprios interesses, sendo incapazes de um juízo objectivo perante os valores sociais, ou seja, ficam limitados ao plano subjectivo. Se esta atitude subjectiva e inconsciente persistir, a discussão consciente dos assuntos públicos transformar-se-á numa plataforma de oposição, de conflitos ou até em factor de instabilidade social.

Segundo Sun Yat-sen, “*a política é a administração dos assuntos relacionados com toda a população*”. Para as individualidades, as observações da população podem ser limitadas, cada pessoa faz as suas apreciações tendo em conta os seus próprios interesses. Mas isso pode dar azo a uma irracionalidade colectiva e, se o processo de tomada de decisão relativo aos assuntos públicos seguir essa irracionalidade, os interesses sociais acabarão por ser afectados. Por isso, há que atender aos interesses gerais da sociedade, há que administrar de acordo com conceitos e critérios governativos, e de forma profissional. A auscultação pública é um processo necessário à governação científica e à tomada de decisão política assente em critérios democráticos, mas deve assentar no profissionalismo, na racionalidade e no primado da lei. Na falta desses três elementos essenciais, nunca se pode falar nem de sociedade civil nem de tomada de decisão científica. Estou em crer que, através da negociação e do reforço da comunicação, será possível encontrar soluções. São muitas e diversas as solicitações sociais, mas dar importância à negociação e à tolerância é uma boa tradição de Macau que não devemos abandonar.

Neste momento o Governo deve dar importância ao reforço das capacidades de tomada de decisão, de gestão e de execução da lei, e de resolução de conflitos sociais, ter em consideração, sempre que possível, o interesse das diferentes perspectivas, mostrar justiça e eficácia no processo de tomada de decisão e equilibrar as opiniões cívicas e profissionais. No que respeita à extensão e profundidade da promoção das políticas adoptadas, ao papel que todos os órgãos consultivos desempenham, à coordenação, à harmonia e à cooperação entre os serviços públicos, o Governo deve proceder a uma avaliação global e criar um mecanismo permanente para sintetizar, periodicamente, os resultados das políticas públicas adoptadas e os efeitos das auscultações públicas efectuadas, no sentido de melhorar, constantemente, os regimes consultivos, contribuindo, assim, para consolidar a base da construção de uma sociedade harmoniosa e democrática. Os respectivos regimes podem conjugar-se, ainda, com a participação cívica, no respeito pelo Primado de Lei e pelo princípio da harmonia, com vista a alcançar, conjuntamente, os objectivos científicos e democráticos previstos nas LAG. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Lam Heong Sang, por favor.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

A população de Macau está a envelhecer. Tendo em conta as oportunidades e desafios sem precedentes daí decorrentes, o Governo da RAEM tem adoptado, nestes últimos anos, muitas políticas e medidas para tratar da questão, nomeadamente, para melhorar a vida dos idosos a nível financeiro. O Instituto de Acção Social submeteu recentemente a consulta pública, durante um mês, o documento de consulta sobre a Lei de Bases dos Direitos e Garantias dos Idosos. Pretende-se, através de regulamentação e legislação,

prosseguir com os valores tradicionais de “ajuda, respeito e carinho pelos idosos”, a fim de garantir os seus direitos e interesses.

Concordo com o rumo da acção governativa e com a intenção do Governo quanto à salvaguarda do apoio adequado aos idosos, quer em família quer em sociedade, a fim de lhes proporcionar uma vida melhor. Contudo, será necessário recorrer a uma lei avulsa? Isto merece discussão e ponderação. Na minha opinião, é necessário concentrarmo-nos na introdução de melhorias na Lei de Bases da Política Familiar, que já se encontra em vigor há muitos anos. O Governo deve assumir a responsabilidade de garantir os direitos e interesses dos idosos, bem como de maximizar as funções da família e o apoio comunitário. Estou em crer que será mais rápido e realista fazê-lo através de regulamento administrativo.

No decurso do processo legislativo, tanto da Lei de Bases dos Direitos e Garantias dos Idosos como da Lei de Bases da Política Familiar, é necessário proceder a estudos para assegurar a devida articulação entre as políticas e os direitos, deveres e necessidades dos interessados. De facto, a realidade determina a restrição de direitos, o cumprimento de deveres reflecte os valores comuns da sociedade e as necessidades desafiam, incessantemente, a capacidade dos serviços públicos, por isso, é indispensável ter em conta estas três vertentes.

Os direitos permitem liberdade de acção, através da qual uma pessoa pode dedicar-se à salvaguarda ou à procura dos seus próprios interesses. Atendendo à legitimidade dos interesses em questão, a referida liberdade de acção é então reconhecida como legítima, em conformidade com os conceitos éticos e os regulamentos vigentes. Os direitos podem ser materializados de diferentes formas e revestem-se de uma forma conceptual quando são reconhecidos ao nível dos conceitos éticos, sendo, geralmente, designados como direitos de nível moral. Quando se revestem de uma forma regulamentar e são reconhecidos pelos regulamentos em vigência, são geralmente designados como poderes legais, isto é, poderes que são garantidos por lei. Os direitos revestem-se de uma forma substantiva quando possibilitam o usufruto de benefícios e, nesse caso, são designados como direitos materiais. São vários os direitos: direitos de nível moral, poderes legais e direitos materiais, não sendo, em geral, possível, usufruir plenamente de todos. Isto significa que apenas uma parte dos direitos de nível moral é transformada em poder legal, por via da regulamentação, e que nem todos os poderes legais são transformados em direitos materiais.

Os deveres representam o lado oposto dos direitos e ambos coexistem num sistema de relações de interesse. E se existem direitos, certamente são acompanhados de deveres, e vice-versa. Não é possível definir apenas os direitos sem se fixarem os correlativos deveres, e vice-versa. Numa perspectiva formal, o dever corresponde a uma restrição de acção, isto é, à privação da liberdade de acção, enquanto ao nível dos interesses, os deveres correspondem aos interesses de outros e da comunidade social.

Normalmente, entende-se por necessidade a situação de dependência de alguém por algo ou por um objecto, por outras palavras, o Homem, para manter a sua continuidade e desenvolvimento pessoal, vai buscar dependências externas que são, formalmente, dependências fisiológicas e psicológicas em relação ao ambiente externo, ou seja, a necessidade é uma característica do ser humano. O nível de satisfação das necessidades tem uma relação directa com a qualidade de vida, e é grande a diversidade das necessidades humanas, que podem ser subdivididas em diversas

categorias, como sejam, o vestuário, a alimentação, a habitação, os transportes, o conhecimento, a aprendizagem, a medicina, etc., para além das de ordem material e espiritual. Podem até existir necessidades diversas, consoante a idade e o sexo.

De facto, independentemente da sua forma legislativa, a Lei de Bases dos Direitos e Garantias dos Idosos merece o nosso reconhecimento, desde que estes saiam beneficiados. Passo agora à apresentação de umas simples opiniões sobre esta lei, para referência de todos.

Primeiro, o Governo deve ter em atenção a relação entre a criação e a revisão das leis. Neste momento, existem várias leis e regulamentos sobre os direitos e garantias dos idosos com pressupostos e fundamentos diferentes, por isso, é difícil proceder ao respectivo ajustamento. Para além disso, estão sempre a aparecer diplomas legais com natureza e conteúdos semelhantes, o que pode dar lugar a conflitos ou até a discrepâncias entre articulados, provocando situações de confusão e dilema, tanto para o Governo como para a população, podendo assim obter-se o resultado inverso do pretendido;

Segundo, não deve assumir-se como intenção legislativa que a lei apenas protege os idosos depois de estes abandonarem a família ou de serem abandonados por esta, caso contrário, em vez de uma boa lei de protecção da terceira idade, teremos uma lei nociva;

Terceiro, a velhice é uma etapa da vida, portanto, os idosos não devem ser parte vulnerável. O Governo deve prestar apoio psicológico aos mais velhos, ajudando-os a aceitar e a ultrapassar esta fase da vida, uma vez que não é suficiente disponibilizar, apenas, ajuda material. Em relação ao sistema de apoio, o núcleo familiar é fundamental, portanto, há que demonstrar que o papel da família é muito importante. Quanto ao apoio aos bairros comunitários, devem ser implementadas medidas e plataformas para prestar amparo aos idosos, e para que estes possam desenvolver as suas capacidades. Quanto às funções das instituições cívicas e do Governo, as primeiras devem ter capacidade para resolver os problemas urgentes, em vez de servirem apenas para conceder apoio aos carenciados, porque essa responsabilidade deve caber ao Governo. Este deve desempenhar a função de última linha de defesa dos direitos dos idosos, intervir com o objectivo de preencher as insuficiências de apoio aos familiares, e as medidas e políticas a adoptar devem ter como objectivo consolidar e reforçar os laços familiares, em prol do aperfeiçoamento das funções da família.

Quarto, os idosos devem ser um recurso precioso numa sociedade que se depara com o envelhecimento da sua população. Quanto aos serviços de apoio aos idosos e às famílias, devem ser criados planos que prevejam a prestação de serviços por assistentes sociais, com concessão de incentivos, para que os idosos possam “ajudar os outros, ajudando-se a eles próprios”, assunto que merece a nossa ponderação.

Quinto, o Governo deve tentar descobrir os vazios relativos aos actuais serviços de apoio aos idosos, com vista a colmatá-los urgentemente, avaliar os recursos necessários, e saber quais as tarefas que devem ser realizadas pelo Governo e as que cabem às associações cívicas.

Há que realçar que “respeitar, acarinhar e ajudar os idosos” não pode ser apenas um *slogan*, deve antes ser uma atribuição social. O Governo não deve ser o único responsável por essas tarefas, deve,

antes pelo contrário, desenvolvê-las recorrendo à cooperação de indivíduos, famílias e sociedade, para que os idosos possam ter alguém de quem dependam e que deles cuide, bem como usufruir de assistência médica e de oportunidades para continuarem a desenvolver as suas capacidades, a aprender e, por fim, a serem felizes. Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, por favor.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Nestes últimos anos, têm sido adiados muitos processos de adjudicação de vários serviços e obras públicas, devido não só à interposição de recursos e acções judiciais, bem como a litígios, o que acaba por afectar o interesse público.

Há alguns anos, o Governo tomou a iniciativa de instalar parquímetros para motociclos, que se encontram suspensos há mais de um ano, devido a um processo judicial em curso. Não existe uma calendarização que indique quando vão poder funcionar novamente, por isso, não se avança com a instalação daquele tipo de parquímetros. Em 2007, uma empresa de navegação solicitou, junto do tribunal, a interposição de uma providência cautelar, o que resultou na suspensão, durante mais de um mês, do funcionamento do novo terminal marítimo provisório na Taipa. No ano passado, registou-se um litígio decorrente da apresentação de propostas relativas à adjudicação dos serviços públicos de transportes colectivos rodoviários, o que resultou na interposição de uma acção judicial. E só depois de ter já passado cerca de um ano é que o novo modelo de serviços de autocarros vai entrar em funcionamento. O processo de adjudicação do projecto do Sistema de Metro Ligeiro, um dos principais meios de transporte no futuro, foi suspenso há mais de um mês, devido a um recurso interposto por um dos participantes no respectivo concurso público.

Por forma a salvaguardar a participação justa nos concursos públicos para adjudicação de obras e serviços públicos, há toda a necessidade de criar um mecanismo de queixas racional e justo. Os conflitos e até recursos judiciais relativos à adjudicação de obras, bem como de serviços públicos, têm vindo a aumentar. Sabe-se que os casos menos graves demoram meses a resolver e que os mais complexos chegam a demorar anos, e isso só impede a concretização das obras e serviços. E quando os planos se deparam com obstáculos, o interesse público é que acaba por ser prejudicado.

Porque é que surgem tantos conflitos? Na minha opinião, o Governo tem a responsabilidade séria de retirar conclusões, de aprender com os ensinamentos, e de proceder a estudos sobre o mecanismo de concessão de obras e serviços públicos, nomeadamente sobre o processo de abertura dos concursos públicos e conteúdo das propostas, por forma a minimizar conflitos desnecessários. O Governo tem de ponderar e dispor de alternativas, caso surjam conflitos ou recursos judiciais, aquando da abertura de concursos públicos, para poder então, de imediato, adoptar medidas e apresentar alternativas, em prol da redução dos prejuízos. Deve implementar-se um mecanismo de queixas justo, evitando abusos, e, para isso, há que proceder a estudos sérios, tudo em prol da salvaguarda do interesse público. Obrigada.

Presidente: Srs. Deputados.

Passada uma hora, temos ainda sete deputados que pediram para se pronunciar mas que ainda não falaram. O Sr. Deputado Ng Kuok

Cheong sugeriu prolongar o período de Antes da Ordem do Dia. Vamos fazer uma votação para decidir se prolongamos o referido período.

(Votação em curso)

Presidente: A sugestão do Sr. Deputado Ng Kuok Cheong está aprovada.

O Sr. Deputado José Coutinho tem a palavra.

José Pereira Coutinho: Após o estabelecimento da Região Administrativa Especial de Macau (RAEM), as receitas, principalmente as do Jogo, não pararam de aumentar, batendo todos os recordes anteriores. Não obstante vivermos hoje num reino de tanta fartura, a maioria dos cidadãos de Macau, principalmente os provenientes das classes mais desprotegidas, tais como os idosos, deficientes e famílias monoparentais, e mesmo as famílias da classe média, têm tido enormes dificuldades em manter o seu nível de qualidade de vida.

Perante estas situações, o Governo, em vez de atacar directamente os principais problemas que afligem as diversas camadas sociais, opta por distribuir cheques bancários como principal forma de atenuar o descontentamento social e de camuflar a permanente incompetência na resolução dos principais problemas dos cidadãos. E não há quem possa ajudar os cidadãos, razão pela qual, o meu Gabinete de Atendimento aos Cidadãos não tem parado de receber avalanches de queixas dos cidadãos, na sua maioria, quase sempre frustrados quando precisam de contactar com alguns serviços públicos.

O caso mais actualizado, que passamos a denunciar, tem a ver com a grosseira incompetência e irresponsabilidade de alguns serviços públicos, os quais nem a Lei Básica respeitam.

Como é do domínio público, o Governo, após mais de vinte anos de permanente esquecimento ou desleixo na revisão dos regimes dos prémios e subsídios na administração pública, finalmente publicou, no dia 28 de Março de 2011, a Lei n.º 2/2011, relativa ao regime do prémio de antiguidade e dos subsídios de residência e de família. Contudo, este novo regime é um regime fraccionado do anterior, que continua a existir por culpa da Secretaria para a Administração e Justiça, deixando para trás, talvez à espera de mais vinte anos para serem revistos, os restantes subsídios. Ou seja, ficou para trás, *ad aeternum*, a actualização dos subsídios de funeral, nascimento e casamento, que também não são alterados, como disse, há mais de vinte e dois anos.

Em conformidade com a nova legislação proposta pelo Governo e nos termos do seu n.º 2 do artigo 10.º, não têm direito ao subsídio de residência aqueles que habitem em moradia do património da RAEM ou de qualquer outra pessoa colectiva de direito público, ou que recebam mensalmente subsídio para arrendamento ou equivalente.

Face à entrada em vigor desta nova disposição legal, o meu Gabinete de Atendimento aos Cidadãos começou a receber uma avalanche de queixas de trabalhadores no activo, quer das forças de segurança pública quer pessoal civil, aposentados e pensionistas, muitos deles viúvos e viúvas, contra o facto de os serviços competentes terem deixado de conceder as mil patacas de subsídio de residência que muitos deles vinham recebendo há mais de uma ou duas décadas.

Os serviços competentes justificaram os cortes dos subsídios de residência, porque os idosos habitam em casas sociais do Instituto de Habitação ou da Obra Social do CPSPM, como se os idosos tivessem começado a residir nas moradias a partir de hoje, dia 27 de Julho de 2011. Durante décadas, com enormes sacrifícios, os idosos sempre pagaram as suas rendas com base nos subsídios que recebiam do Governo.

Porém, de um dia para o outro, sem aviso e sem qualquer tipo de explicação do Governo, não só deixaram de receber as mil patacas de que tanto precisam para pagar as rendas, como terão de apertar ainda mais o “cinto das calças”, indo às suas míseras pensões de aposentação e sobrevivência para conseguir pagar todos os meses as suas rendas de casa.

É simplesmente vergonhoso que em Macau, num reino de tanta fartura, o Governo prefira ir às “tigelas dos mendigos” para satisfazer o capricho de alguns dos seus responsáveis máximos. Para muitos idosos, estas mudanças drásticas nas magras receitas vão afectar a sua saúde. Muitos destes idosos sofrem de doenças coronárias e de outras doenças que necessitam de permanentes cuidados médicos. Estes idosos arrendaram as referidas casas há mais de duas dezenas de anos, tendo sempre recebido o subsídio de renda de casa desde 1989. Os queixosos, que na sua maioria são idosos, alegam que deram o melhor da juventude para a administração pública de Macau e nunca pensaram que, no final das suas vidas, quando menos forças têm, viessem a ser tratados sem o mínimo respeito pela sua dignidade humana. Os idosos sentem que são tratados como “trapos” pelo Governo de Macau, que esqueceu que deram o melhor da sua juventude, empenho e dedicação para o desenvolvimento do Macau de hoje.

Os idosos chamam a atenção do Governo para ter, pelo menos, o mínimo de respeito pelos direitos adquiridos em relação ao subsídio de residência. Os idosos sempre receberam os subsídios de residência de uma forma legal e legítima antes do estabelecimento da RAEM, por via do artigo 98.º da Lei Básica. Esta importante disposição legal refere que os vencimentos, subsídios e benefícios não podem ser inferiores à data do seu estabelecimento. Os idosos acham muito estranho que o Governo, durante anos seguidos, tenha promovido tanta publicidade da Lei Básica e venha, neste momento, atropelar grosseiramente a lei fundamental.

Na realidade, o antigo regime de subsídios de família e residência data de 1989, tendo o valor de mil patacas para o subsídio de residência sido actualizado em 1995 e concedido, indistintamente, a todos os arrendatários das casas sociais e da Obra Social da PSP.

Aquando da discussão na especialidade da nova Lei n.º 2/2011, o Governo havia referido que a revisão do arcaico sistema de subsídios tinha por principais objectivos não só actualizar o montante dos subsídios, como também simplificar os procedimentos burocráticos, uma vez que eram complexos e burocráticos.

Mas o mais anedótico e alvo de chacota pública tem a ver com o facto de o subsídio de residência ser neste momento atribuído a todos os trabalhadores, quer no activo quer aposentados e pensionistas, mesmo que tenham casa própria e não tenham a cargo o pagamento da mesma, ou seja, mesmo que esta não esteja sujeita a encargos de amortização.

Faço recordar ter sido o único deputado a votar na especialidade

contra o disposto no n.º 2 do artigo 10.º, por eventual incompatibilidade com a lei fundamental, e de ter previsto com antecedência as consequências catastróficas para os idosos, viúvos e viúvas, aposentados e pensionistas, e famílias mais desprotegidas e com poucos recursos financeiros. E hoje ficou provado. A quem pedir responsabilidades? Que moral tem o Governo perante os cidadãos depois de cometer tais barbaridades? Finalmente, esperemos que o bom senso comum do Chefe do Executivo venha, no mais curto espaço de tempo, repor a justiça social.

Presidente: Sr. Deputado Au Kam San, por favor.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

A Assembleia Popular Nacional aprovou, em Março de 2008, as propostas de lei sobre a reforma dos órgãos do Conselho do Estado e a reforma do sistema e serviços administrativos, apresentadas pelo Governo Central, visando a primeira, como um dos seus principais objectivos, a melhoria do bem-estar da população, através do reforço e da integração da gestão social com as respectivas áreas dos serviços públicos. O destaque dessa reforma incide, sobretudo, nas alterações introduzidas ao nível das atribuições e no ajustamento das relações entre os diversos Ministérios, tentando pôr assim em execução um sistema ministerial com atribuições bem definidas e mais abrangentes, mas sem sobreposições. Essa reforma bem pode servir de espelho para Macau.

Uma boa governação, a simplificação das estruturas e a elevação da eficácia administrativa são os motivos da esperança que os residentes vêm depositando no Governo, tanto antes como após o estabelecimento da RAEM. Porém, após o estabelecimento da RAEM, em vez da simplificação, tem-se assistido a um empolamento cada vez mais grave das estruturas, mormente com o engrossar das reservas financeiras, na sequência da liberalização do jogo. Basta passar em revista o alargamento por que passaram algumas entidades públicas, para se ficar a saber quão grave é a situação.

Macau é uma cidade pequena, por isso, todo o trabalho legislativo devia recair exclusivamente sobre a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Justiça (DSAJ). Só que, por se prever, com a liberalização do jogo, um volume de trabalho legislativo acrescido, o Governo manteve o Gabinete para os Assuntos Legislativos (GAL), herdado da administração portuguesa, que passou a designar-se como Gabinete para os Assuntos do Direito Internacional (GADI). Apesar de se tratar já em si de uma situação esquisita, o certo é que, sob a “magia” da Secretária Florinda Chan, nasceu mais uma entidade com atribuições exclusivas em matéria de revisão dos cinco grandes códigos, que é o Gabinete para a Reforma Jurídica (GRJ), com o estatuto de equipa de projecto e nível de Direcção de Serviços. Só que os resultados desses trabalhos de revisão tardam a aparecer. O problema não reside no facto de ter ou não ter sido apresentado trabalho, já que a criação de serviços ou organismos públicos pode nada ter a ver com eficácia, reside, sim, no facto de o III Governo ter criado a Direcção dos Serviços para a Reforma Jurídica e Direito Internacional, na sequência da fusão das duas equipas de projecto - o Gabinete para a Reforma Jurídica (GRJ) e o Gabinete para os Assuntos do Direito Internacional (GADI). O Governo Central adopta o sistema de grandes Ministérios, mas o seu Território tem cerca de 9 milhões e 600 mil quilómetros quadrados! E em Macau, uma terra com uma área que não ultrapassa os 30 quilómetros

quadrados, os trabalhos de produção legislativa são assegurados por duas entidades. Isto constitui uma afronta ao Governo Central sob o escudo do princípio “um país, dois sistemas”. Para além disso, da Direcção dos Serviços de Identificação (DSI) nasceu também o Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Tudo demonstração do “excelente mérito” da tutela da Administração e Justiça.

Mas a tutela da Economia e Finanças também não fica atrás. Algumas das funções da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL) passaram para um serviço específico responsável pela autorização de importação de mão-de-obra - o Gabinete para os Recursos Humanos (GRH). Um gabinete que não desenvolveu qualquer estudo sobre os recursos humanos, mas que muito contribuiu para a importação de grande quantidade de mão-de-obra. Os trabalhadores locais queixam-se de que são despedidos por causa dos trabalhadores importados, um problema que a DSAL tem de encarar, mas do qual se descarta, pois, depois da criação do GRH, aquela afirma que nada tem a ver com a importação de trabalhadores. E o GRH passa a vida a fazer-se despercebido em relação ao incumprimento da Lei de Bases da Política de Emprego. Ou seja, passam a bola um para o outro, brincando com os residentes! Quanto ao combate ao branqueamento de capitais, a Autoridade Monetária de Macau (AMCM) deve ter em mãos informações financeiras, nomeadamente, sobre o branqueamento de capitais, etc., o que só seria benéfico para aumentar a eficácia da fiscalização sobre a gestão financeira. Mas o mais engraçado foi o Governo ter criado o Gabinete de Informação Financeira e, assim sendo, a AMCM só gere as finanças e não as informações financeiras.

Antes da criação da RAEM, todos entendiam que a Polícia Judiciária (PJ) e a Polícia de Segurança Pública (PSP) deviam fundir-se, mas depois da criação dos Serviços de Polícia Unitários (SPU), aquelas duas polícias têm-se mantido intactas, ao longo destes 11 anos. Não contribuem para a segurança, no entanto, no que respeita à comparação entre os salários do respectivo pessoal, o espectáculo e as cenas ridículas não param de aumentar.

E quanto ao aumento de serviços públicos na tutela dos Transportes e Obras Públicas, é o maior e melhor espectáculo de magia de todos. Antes do retorno à Pátria, foi já curiosa a criação do gabinete de coordenação de grandes empreendimentos, apesar de existir a DSSOPT, que é a principal responsável pelas infra-estruturas da cidade. Mas após a criação da RAEM, aquele gabinete de coordenação manteve-se, tendo o seu nome sido alterado para Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas (GDI). A DSSOPT gere as infra-estruturas e o GDI, como é evidente, vai também gerir as infra-estruturas! Então, em Macau, a criação de leis compete a dois serviços, e são também dois os serviços responsáveis pelas infra-estruturas de Macau. Como é evidente, o Secretário Lau entendeu que tudo isto era ainda insuficiente, vai daí, decidiu criar mais uns servicinhos. Em primeiro lugar, retirou a parte dos transportes e trânsito da DSSOPT para criar a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) e, de seguida, tendo em conta as necessidades do Metro Ligeiro, criou, com base na DSSOPT e no GDI, o Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes (GIT). A DSAT foi já criada há muito tempo, no entanto, tendo em conta que os trabalhos relativos ao tráfego são assegurados por diversos serviços (planeamento do trânsito e vias rodoviárias cabem à DSSOPT, enquanto a gestão do tráfego cabe ao Departamento de Trânsito da PSP) e que existe nepotismo, a criação da DSAT acabou por não conseguir resolver os problemas do tráfego. Basta olhar para tudo o que continua por resolver, nomeadamente, as dificuldades em apanhar autocarro e táxi. Tudo isto contraria a missão atribuída a

Macau pelo Governo central, ou seja, a de se transformar num Centro de Turismo e de Lazer a Nível Mundial. O melhor resultado que o GIT conseguiu foi a concessão directa de grande quantidade de obras às empresas previamente indicadas, ultrapassando as limitações sobre a utilização do erário público consagradas nos actuais diplomas legais de Macau. De facto, a sua contribuição tem sido meritória!

Os assuntos relativos aos correios e telecomunicações foram sempre da responsabilidade de uma direcção, no entanto, criou-se uma outra, a Direcção dos Serviços de Regulação das Telecomunicações (DSRT), que em nada contribuiu para elevar a eficácia administrativa, antes pelo contrário, levou ao caos, nomeadamente na resolução do problema das antenas públicas. E quanto à protecção ambiental, o ex-Conselho do Ambiente, perante os fortes apelos do público, alegou ser apenas um conselho e não dispor nem de recursos humanos, nem de competências, nem sequer de instrumentos jurídicos suficientes para resolver os problemas ambientais. Passou então a Direcção dos Serviços para a Protecção Ambiental (DSPA), mas, desde a sua criação, ainda não se viram resultados, isto para não falar dos problemas com a Central de Incineração. Só perante a questão do abandono de lâmpadas fluorescentes e economizadoras de energia é que a referida Direcção alegou a necessidade de uma auscultação “sobre o planeamento da protecção ambiental de Macau” e de um estudo “sobre a actual situação ecológica e as melhores medidas para o tratamento dos resíduos especiais de Macau”, mas, neste entretanto, aquela Direcção só tem ignorado, por completo, a resolução do problema dos resíduos tóxicos.

Os serviços públicos de um país tão grande como a China Continental, com uma área de cerca de 9,6 milhões de km², são necessariamente de grande dimensão, para uma melhor e mais racional distribuição dos recursos e controlo da gestão, a nível macro. Mas sendo Macau uma região pequena, com uma área de apenas cerca de 30 km², as suas estruturas deveriam ser de pequena dimensão, no entanto, só se criam e aparecem mais e mais serviços públicos, que parecem surgir como metástases. Assim sendo, não é difícil perceber porque é que numa região tão pequena como Macau, com uma população de apenas cerca de 500 mil pessoas e que já tinha 18 000 funcionários públicos antes do retorno de Macau à Pátria, com o acelerado aumento registado ao longo destes 11 anos, tenha esse número já ultrapassado a barreira dos 22 000, isto sem contabilizar os trabalhadores das empresas adjudicatárias e os contratados à tarefa. O aumento de pessoal e o empolamento nefasto da estrutura burocrática produzem efeitos semelhantes aos da “*Lei de Parkinson*”, que em nada contribuem para elevar a eficácia administrativa, antes pelo contrário, dão origem ao surgimento de mais fenómenos de encobrimento recíproco entre os dirigentes.

A estrutura dos serviços públicos de uma Nação tão grande como a China não podem deixar de ser de grande dimensão, com vista a melhorar a vida da população e à necessária integração e gestão dos serviços. Porém, uma cidade tão pequena como Macau está sempre a aumentar a estrutura dos seus serviços, os quais designa de divisão funcional especializada, contrariando a orientação do Estado quanto à reforma administrativa. Mas não deixa de ser uma bonita designação! O Director dos Serviços de Administração e Função Pública, José Chu, em cumprimento das instruções do Chefe do Executivo, respondeu, em 5 de Dezembro de 2008, a uma interpelação minha, admitindo que “a divisão funcional especializada muitas vezes dificulta a comunicação e a articulação necessárias entre os serviços públicos, assim como pode levar os

organismos, na procura da sua própria eficiência, a lesar objectivos comuns e a ignorar os interesses globais. Mas, ao mesmo tempo, do ponto de vista das políticas e dos serviços, com a divisão funcional especializada, a interconexão e a articulação entre as diferentes políticas poderão ser negligenciadas, e a integridade dos serviços prestados poderá ser comprometida, levando a que a definição e a execução das políticas não respondam totalmente às questões complexas. Por outro lado, os serviços prestados podem não satisfazer completamente as necessidades da população”.

Quando é que podemos acabar com esta burocracia, para que em Macau reine a claridade? Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ng Kuok Cheong, por favor.

Ng Kuok Cheong: O Regime de Poupança Central, que funciona nos termos do Regulamento Administrativo n.º 31/2009, foi já formalmente activado no ano passado. E, segundo as LAG para 2011, o Governo deve apresentar, ainda este ano, a proposta de lei sobre o Regime de Previdência Central, para as contas individuais de poupança central de centenas de milhares dos nossos residentes passarem a ser geridas, permanentemente, pelo Governo da RAEM. Mas, tratando-se de um sistema permanente de apoio aos idosos, se as referidas contas não renderem juros ou sofrerem desvalorização, aquele sistema perde todo o sentido. A propósito disto, interpelei o Governo no passado mês de Janeiro.

E em resposta à minha interpelação, o Governo respondeu, por escrito, no dia 27 de Fevereiro deste ano, afirmando que os depósitos das contas individuais não rendem juros porque o Regime de Poupança Central é apenas uma medida transitória para o Regime de Previdência Central e, assim sendo, só depois de efectuada essa transição é que terão os aderentes, nos termos das normas regulamentares definidas por lei, o direito a optar, como forma de valorização, pelo depósito bancário ou pela compra de fundos ou acções.

A proposta de lei do Regime de Previdência Central, que figura na lista das “Propostas de Lei do Governo da RAEM para 2011”, publicada sob a forma de Apêndice ao Relatório das Linhas de Acção Governativa, deveria ter sido entregue a esta Assembleia Legislativa no segundo trimestre deste ano, mas esse compromisso não foi honrado. Por isso mesmo é que interpelei o Governo, em 17 de Junho deste ano, mas ainda continuo à espera de uma resposta. De acordo com as informações mais actualizadas, os juros do Regime de Poupança Central vão ser atribuídos em Setembro deste ano, mas a apresentação da proposta de lei do Regime de Previdência Central está ainda por concretizar. A par da atribuição de juros, há ainda que envidar esforços para assegurar a actualização do sistema jurídico.

Na minha opinião, devem ser atribuídos juros aos participantes do Regime de Poupança Central, uma vez que este mais não é do que um sistema de garantia da vida pós-aposentação, pois, se tal não se verificar, os montantes depositados sofrerão desvalorização. Uma delegação liderada pelo Chefe do Executivo deslocou-se este ano a Singapura, para tomar conhecimento do funcionamento do sistema de previdência central em vigor naquela Cidade-Estado, no qual se prevê a atribuição de juros sobre os montantes depositados nas contas individuais e se define que a taxa de juro anual não pode ser inferior a 2,5%. O Governo da RAEM sabe bem que é necessário definir, expressamente, a atribuição de juros aos participantes do Regime de Poupança Central, com vista a garantir a valorização dos montantes depositados, por exemplo, garantir que a taxa de juro

anual não seja inferior a 2,5%.

Para além da distribuição de juros, não se pode permitir que o sistema jurídico se mantenha nesta situação de desactualização. Segundo o relatório das LAG para 2011, devia ser criado o Regime de Previdência Central e a respectiva proposta de lei deveria ter sido apresentada à Assembleia Legislativa no 2.º trimestre deste ano. Esse prazo já passou e o compromisso continua por concretizar. O Governo vai apresentar, quanto antes, a proposta de lei para criação do Regime de Previdência Central?

Quanto às medidas complementares àquele Regime, o Governo deve solicitar às grandes concessionárias exclusivas do sector do jogo, do abastecimento de água e electricidade, dos transportes marítimos, terrestres e aéreos, das telecomunicações, etc. que criem regimes de previdência adequados para os seus trabalhadores, para que, aquando da implementação do Regime de Previdência Central, aqueles possam integrá-lo e proceder às respectivas contribuições. Também há que pensar e planear sobre as formas como os profissionais das áreas da saúde, educação, comunicação social e assistência social vão poder integrar e contribuir para o Regime de Previdência Central. Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chan Wai Chi, por favor.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Entre as fábulas de Esopo, há uma que conta o seguinte: era uma vez um lobo que caminhava ao longo de um riacho, que corria montanha abaixo, quando avistou um cordeirinho que estendia a cabeça para beber a água que corria, um pouco mais para baixo. O lobo disse para consigo: “Este cordeiro não me vai escapar de forma alguma. Não vou ficar sem a minha refeição. Mas desta vez vou ser civilizado, vou arranjar uma razão para justificar ao cordeiro que tem de ser comido”. O lobo arreganhou os dentes e dirigiu-se ao cordeiro: “- Como é que tens a ousadia de vir sujar a água que estou a beber?” Ao que o cordeiro respondeu: “- Sujar? Tu é que estás aí em cima, e a água corre de cima para baixo, portanto, não sou eu que estou a sujar a tua água.” Então, o lobo logo atirou com outro pretexto: “- Fica a saber que, há cerca de um ano, andaste a falar mal de mim.” Mas o cordeiro retorquiu: “- Como poderia falar mal do senhor, se há um ano ainda não tinha nascido?”. Furioso, o lobo rematou: “- Não me respondas! Se não foste tu, foram os teus pais!!” Não tendo mais como culpar o cordeiro, o lobo mais nada disse, pulou sobre o pobre animalzinho e devorou-o. Mas, antes de morrer, o cordeirinho disse: “Os mostrengos arranjam sempre vários pretextos para poderem argumentar”.

Há dias, a imprensa publicou um comentário intitulado: “A consulta pública sobre a Taipa Pequena é brincar com a população. Um total de 1700 opiniões contra as construções em altura foi dado como desaparecido, e os Serviços de Transportes e Obras Públicas alegam que os critérios podem ser diferentes, consoante os casos”. O comentário refere que, nessa auscultação, o Governo é suspeito de violação da opinião pública, por ter considerado um total de 1700 opiniões contra o referido projecto como um documento anexo a uma opinião. Para além disso, o Governo recusa aceitar a opinião pública e dizima as vozes contrárias, de forma a que, no resultado da consulta pública, o número de opiniões a favor ultrapassasse o dobro das opiniões contra. O objectivo do Governo é bem claro, e a Taipa Pequena está condenada. No mesmo artigo, faz-se ainda referência às afirmações do Chefe do Departamento de Planeamento Urbanístico, Lao Long, de que os critérios para recolha e tratamento

das opiniões variam de consulta para consulta pública. O mesmo responsável acrescentou ainda que, no futuro, serão divulgados os dados sobre esta auscultação, mas frisou que não seria realizada qualquer conferência de imprensa para explicação do sucedido. As opiniões recolhidas serão analisadas pelo departamento competente seguindo o processo normal dos procedimentos, o respectivo relatório de análise estará finalizado este ano e, de seguida, haverá lugar à divulgação das conclusões. Do total das 880 opiniões recolhidas, frisou aquele responsável que mais de 500 apoiam o referido projecto de desenvolvimento, cerca de 200 são contra, enquanto as restantes não expressavam uma posição definida, tratando-se apenas de opiniões diversas sobre o projecto, como, por exemplo, propostas sobre a melhoria do processo de audiência. Relativamente à insatisfação manifestada pela Associação Novo Macau, sobre o método de contagem das opiniões adoptado pelo Governo, Lao Long salientou que é do agrado do Governo ver os cidadãos manifestarem as suas opiniões sobre os projectos do Governo através do seu voto, e sublinhou ainda que a entidade responsável pela vertente técnica dá mais importância às opiniões concretas que podem ser submetidas a estudo e análise. O Chefe de Departamento afirmou ainda que o Governo adopta sempre critérios diferentes na recolha e tratamento das opiniões do público, e que, daquela vez, os votos recebidos da associação em causa foram tratados como anexo, porque, segundo o mesmo responsável, muitas das propostas têm muitas assinaturas e, no sentido de melhorar futuras auscultações, o Governo vai retirar os devidos ensinamentos do incidente.

A propósito da construção de um arranha-céus na Taipa Pequena, a Associação Novo Macau procedeu, recentemente a uma recolha de opiniões da população, tendo entregado ao Governo o original de mais de 1700 opiniões. Mas como todas as opiniões foram metidas e entregues num único envelope, o Governo contou-as como se se tratasse de apenas uma. Mais ainda, entre as 1700 opiniões, estão incluídos votos a favor do projecto em causa, votos em branco e votos que não foi possível classificar. Mas, mesmo assim, o Governo conseguiu tratá-las como uma opinião. Isso é estranho! E o pior é que recorreu a explicações ridículas para transformar falsas razões em verdades. Isto é completamente absurdo!

Mas o que interessa é que a população sabe muito bem o que de facto se está a passar com essa auscultação do Governo sobre a Taipa Pequena, seja ela verdadeira ou falsa. E mais ainda, está a tomar atenção ao relatório ambiental facultado pelo promotor, pois pode ter havido falta de imparcialidade na sua elaboração. Seja como for, o projecto da Taipa Pequena terá de avançar em conformidade com a lei, isto é, terão de ser cumpridas as cláusulas da concessão inicial, que não podem ser alteradas à mínima arbitrariedade, nem deve ser permitido recorrer a pretextos para avançar com o processo de troca de terrenos, para assim se obterem mais proveitos.

Os pretextos podem ser inúmeros, mas verdade só há uma!

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ho Ion Sang, por favor.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Caros colegas.

Com a publicação das normas respeitantes ao cálculo dos rendimentos das contas individuais do Regime de Poupança Central,

ficou definida a forma de cálculo e atribuição dos rendimentos resultantes das contas individuais, estando assim reunidas as condições, conforme declarações prestadas pelo Fundo de Segurança Social, para que esses rendimentos venham a ser atribuídos no próximo mês de Setembro. Essa informação fez despertar a atenção do público para o ponto de situação da implementação do sistema de segurança social a dois níveis, especialmente no que concerne ao regime de previdência central.

O certo é que já nas LAG para 2011 se previa a apresentação da proposta de lei sobre o Regime de Previdência Central à Assembleia Legislativa, no 2.º trimestre do corrente ano. Mas estando já a presente sessão legislativa em contagem decrescente, é quase um dado certo que o Governo vai deixar de honrar mais um dos seus compromissos, apesar de um governante ter asseverado, numa sessão de interpelação oral, que a proposta de lei que regula o regime jurídico do Fundo de Previdência Central ia ser submetida à apreciação desta Assembleia durante o 2.º trimestre deste ano. Para além de lamentar o sucedido, parece-me que os governantes não estão, de facto, interessados em honrar os seus compromissos. Assim sendo, questiona-se como é que este Governo vai implementar o princípio de “Governo transparente”, que tanto tem vindo a ser sublinhado, quer nas LAG quer nas declarações públicas!

Ademais, o Governo afirmou expressamente que o actual Regime de Poupança Central (regulado pelo Regulamento Administrativo n.º 31/2009) era uma medida transitória, para a criação dos alicerces que vão servir de base à constituição de um futuro Regime de Previdência Central Não Obrigatório. Mas é necessário estabelecer, quanto antes, este regime. Devem ser ponderadas ao detalhe todas as questões, como por exemplo, a gestão de contas individuais, a proporção das contribuições a efectuar pelas partes, as aplicações financeiras e a capitalização do valor das contribuições. Para além disso, há que estudar a forma de integração de alguns fundos privados de pensões, já estabelecidos por empresas privadas, no Regime de Previdência Central, e ainda incentivar os indivíduos e as empresas a aderirem ao regime, através de medidas como a isenção de imposto profissional e de imposto complementar, para trabalhadores e empregadores, respectivamente. Há que estabelecer mesmo um padrão para a criação dos fundos privados de pensões, para referência de trabalhadores e empregadores, simplificando assim o processo e reduzindo os custos da sua criação. A par disso, deve ainda o Governo da RAEM proceder a transferências para o Regime de Previdência Central, tendo em conta a situação financeira do cofre público e o desenvolvimento social, para que a população de Macau consiga melhores garantias de sobrevivência após a sua aposentação.

Para além disso, como é sabido, o Índice de Preços no Consumidor tem-se situado, desde Setembro de 2010, num nível alarmante, sempre superior a 3%, tendo no passado mês de Junho atingido um valor ainda mais elevado, correspondente a um aumento anual de 5,65%. Face à constante subida da taxa de inflação, a população não pode deixar de se preocupar com a eventual desvalorização das contas individuais do Regime de Poupança Central, que transitará para o Regime Central de Previdência Não Obrigatório. Por isso, há quem peça ao Governo para adoptar as medidas adequadas e necessárias, ponderando, por exemplo, a rentabilização das contas, com vista a proporcionar garantias de aposentação aos residentes. Na realidade, as regiões vizinhas dispõem de uma experiência rica na gestão de avultados capitais dos ditos “fundos centrais de previdência”, através de empresas internacionais altamente credíveis que, sob fiscalização rigorosa,

procedem a aplicações financeiras relativamente seguras, de baixo risco, podendo os residentes, com base nas instruções emitidas, escolher os portfólios que entendam adequados, para manter ou então rentabilizar as contas do Fundo de Previdência.

O Governo lançou uma série de medidas, como sejam, a aprovação da Lei n.º 4/2010 (Regime de Segurança Social), a injeção de capital nas contas individuais do Regime de Poupança Central, e a preparação da criação do Regime Central de Previdência Não Obrigatório, tendo afirmado ainda que ia impulsionar a transição gradual deste regime para um regime obrigatório, tendo em conta a realidade social. Deste modo, deu-se um passo na construção do sistema de segurança social a dois níveis, mas numa perspectiva geral, existem ainda insuficiências e margem para aperfeiçoamento. Por exemplo, falta um regime de seguro universal para os cuidados de saúde; as regalias de assistência médica limitam-se a determinados grupos e a pessoas portadoras de doenças graves; as instalações dos serviços sociais, de reabilitação, do ensino especial, entre outros, são manifestamente insuficientes; faltam garantias em termos de habitação, a qualidade da educação está por melhorar, etc. Todas estas questões devem merecer a devida e séria atenção do Governo. Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Chan Mei Yi, por favor.

Melinda Chan Mei Yi: Obrigada, Sr. Presidente.

O célere desenvolvimento social resultou num rápido crescimento económico, na subida do Produto Interno Bruto e num aumento exponencial da população residente, aumentando directamente o volume de resíduos sólidos que necessitam de tratamento. Segundo os dados relativos aos Resíduos Sólidos Recolhidos e Reciclados, Segundo o Tipo - 2010, divulgado pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, de entre os resíduos sólidos tratados, 164 780 toneladas constituem resíduos domésticos e 89 438, comerciais e industriais, um aumento de mais de 25% comparativamente a 2003, pois esses resíduos passaram de pouco mais de 200 000 toneladas, em 2002, para 254 218 toneladas, em 2010. Trata-se de um trabalho que é assegurado por mais de 5 mil trabalhadores, cujas agruras não são reconhecidas pela sociedade, pois o sector enfrenta falta de recursos humanos, de fiscalização e de apoio. Proponho, então, a título de solução:

Apoio na formação para elevar as competências do pessoal

A limpeza é uma vertente indispensável em qualquer sociedade, e o seu âmbito é bastante abrangente, desde os serviços e organismos públicos, até às instituições privadas e famílias. Se bem que se trate de um serviço que exige esforço físico, o certo é que, para muitos, não passa de um trabalho simples, comparativamente com outras profissões, razão pela qual não se exigem habilitações elevadas. Contudo, com o surgimento de construções modernas e de grandes hotéis, exige-se cada vez mais profissionalização, mormente pelo facto de o pessoal de limpeza ter de trabalhar em circunstâncias que implicam alguns riscos, como, por exemplo, o manuseamento de máquinas de limpeza nas paredes exteriores das construções e a utilização de insecticidas, trabalhos esses que exigem alguma formação. A organização desses cursos de formação exige formadores qualificados, instalações físicas modernas e adequadas, e espaços suficientes para a aprendizagem. Como a esmagadora maioria das empresas de limpeza é de média e pequena envergadura, coloca-se a questão de como vão estas conseguir suportar os encargos daí decorrentes. Por isso, deve ser o Governo a apoiá-las na

organização dessa formação, de forma a elevar o nível de qualidade dos serviços que prestam, criando-se assim condições para a preparação de gestores e para o lançamento da imagem de cidade limpa, em articulação com as necessidades do desenvolvimento social.

Regime de certificação profissional para reconhecimento da qualificação profissional

É grande a competição por recursos humanos no sector da limpeza, pois, como envolve tarefas que exigem longas horas de trabalho e grande esforço físico, são elevadas tanto a fuga de trabalhadores como as dificuldades em atrair jovens para essa área. Para alterar a situação, é necessário reforçar as acções de formação e de especialização, criando um regime de certificação profissional para os diferentes tipos de limpeza, tais como limpeza das fachadas exteriores dos edifícios, limpeza de interiores, saneamento e desinfecção, etc., o que só contribuirá para uma especialização dos serviços de limpeza e para o reconhecimento da qualificação dos respectivos trabalhadores, ao mesmo tempo que pode servir de padrão para efeitos de promoção e de subida de categoria.

Criação de um regime de fiscalização

Neste momento, devido à inexistência de um departamento próprio para a fiscalização dos serviços de limpeza e para desenvolvimento do sector, a qualidade dos serviços prestados varia de empresa para empresa. A limpeza é um serviço que não pode ser descurado, por estar em causa a vida e a saúde dos residentes, por exemplo, será que os equipamentos utilizados para a limpeza das fachadas exteriores de edifícios altos obedecem aos padrões de segurança? E nos períodos em que se verifica proliferação de doenças contagiosas, será que os desinfectantes utilizados são os adequados? Por conseguinte, o Governo da RAEM deve definir regras rigorosas de fiscalização e deve ainda criar um departamento especializado para gerir esse serviço que, ao mesmo tempo, disponibilize apoio ao desenvolvimento do sector.

Desde o retorno à Pátria que os diversos sectores têm vindo a especializar-se, por isso, é altura de o sector da limpeza fazer o mesmo. Para além disso, a limpeza define o nível de civilização e desenvolvimento de qualquer cidade. Para que Macau se transforme numa cidade internacional de cultura e de turismo, há que contar com os serviços de limpeza, sector ao qual o Governo da RAEM deve disponibilizar os devidos apoio e importância. Obrigada.

Presidente: Sra. Deputada Ho Sio Kam, por favor.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Caros colegas.

Olá a todos!

A intervenção que apresento hoje diz respeito à melhor preparação do trabalho do Planeamento para os Próximos 10 Anos para o Ensino Não Superior e à criação conjunta do brilhante futuro nesta área em Macau.

Fiquei muito contente ao perceber, há pouco, que muitos deputados abordaram também este planeamento.

O programa nacional de desenvolvimento e reforma da educação

de médio e longo prazo (2010-2020) salienta, logo no início, a educação enquanto base de qualquer plano de longo prazo, daí a importância da educação na estratégia de desenvolvimento do país. No caso de Macau, a educação reveste-se de igual relevância. Se considerarmos os primeiros dez anos que se seguiram ao estabelecimento da RAEM como uma fase para consolidação de alicerces, nomeadamente, mediante a publicação da Lei de Bases do Sistema Educativo não Superior e a implementação dos 15 anos de escolaridade gratuita, os segundos dez anos serão então a fase de ouro do processo de transformação qualitativa. Por isso é que, ao longo dos últimos anos, a população tem vindo a apelar à definição de planos educativos de médio e longo prazo, em consonância com o desenvolvimento sustentável, para assegurar a formação de quadros e a manutenção da estabilidade de Macau.

Para corresponder às aspirações da sociedade, foi finalmente publicado, no início do ano, o Planeamento para os Próximos 10 Anos para o Ensino Não Superior (2011-2020), que contém quatro orientações, cinco políticas fundamentais e oito pontos relevantes, os quais foram geralmente bem acolhidos. No entanto, a sociedade, sobretudo o sector educativo, tem ainda quatro observações a apresentar em relação ao 1.º texto de consulta, a saber: 1) falta de um calendário de execução; 2) falta de objectivos por fases; 3) falta de avaliação por fases; e, por último, 4) falta de indicadores para a área educativa. Segundo a Direcção dos Serviços de Educação e Juventude, durante a 1.ª fase de auscultação, que durou dois meses, foram recebidas 564 sugestões. O texto revisto foi submetido à discussão do Conselho de Educação para o Ensino Não Superior, do qual faço parte. Após ter procedido a uma leitura atenta do mesmo, entendo que há ainda algo a aperfeiçoar relativamente aos quatro aspectos referidos, isto porque não correspondem às expectativas expressas nos 564 pareceres, nomeadamente, quanto à calendarização e à definição de objectivos e indicadores, por forma a permitir o acompanhamento e a avaliação atempados do dito Planeamento, em prol do desenvolvimento da educação em Macau.

Face a temas importantes, tais como a garantia de verbas afectas à educação, os resultados do ensino, etc., o texto revisto continua a ser dominado por descrições literárias do tipo “elevar até ao nível desejado”, “assegurar o desenvolvimento sustentável”, “promover o sucesso na aprendizagem e diminuir a taxa de reprovação dos alunos dos ensinos primário e secundário geral”, “aumentar a taxa de inscrição no ensino secundário complementar”, etc., que não se comparam às do programa nacional correspondente, em que as referências são do tipo “generalizar o ensino secundário complementar assegurando uma taxa de inscrição de 90%”, “garantir que o aumento das verbas afectas à educação seja significativamente superior ao das receitas correntes”, “aumentar o peso das despesas afectas à educação no PIB, que deverá atingir 4% em 2012”, etc. Assim, sugiro aos Serviços de Educação que, assumindo uma atitude séria e responsável, ponderem cautelosamente sobre estas questões, antes da concretização do Planeamento para os Próximos 10 Anos, tendo em conta os quatro elementos que referi.

Como é sabido, a educação é garantia do desenvolvimento sustentável de Macau, razão pela qual o referido Planeamento se reveste de primordial importância. O “Quadro geral do pessoal docente” é apenas um passo para a elevação da qualidade do ensino, e a concretização do Planeamento irá contribuir para a elevação global do nível dos alunos e para a formação de quadros distintos. Solicito sinceramente ao Governo que dê a devida atenção ao assunto e reforce o diálogo com o sector educativo, com vista a que sejam melhores as perspectivas para a educação em Macau.

Obrigada.

Presidente: Srs. Deputados.

Já todos os deputados se pronunciaram. Srs. Deputados, façam o favor de esperar um pouco no vosso lugar. As autoridades vão entrar no hemiciclo.

(Entraram no hemiciclo o Secretário para a Economia e Finanças Tam Pak Yun e outros)

Presidente: Srs. Deputados.

Primeiro agradeço, em nome da Assembleia Legislativa, a presença do Sr. Secretário e dos seus colaboradores.

A primeira matéria agendada para hoje é a apresentação, discussão e aprovação na generalidade da proposta de lei intitulada «Aumento da Despesa Total do Orçamento para o Ano financeiro de 2011». Foi colocado, em cima da mesa de cada um dos deputados, um novo texto entregue pelo Governo e em que se registam as modificações mais recentes da proposta de lei. Os Srs. Deputados façam o favor de verificar as novas alterações.

Em seguida vou pedir ao Sr. Secretário para fazer a apresentação da proposta de lei.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente, Exmas. Sras. e Srs. Deputados.

Para a satisfação, no segundo semestre do ano, dos encargos decorrentes da atribuição de um apoio pecuniário aos residentes da Região Administrativa Especial de Macau (RAEM) e da execução de outras medidas governamentais em prol do desenvolvimento económico e social, torna-se necessário proceder a uma alteração ao orçamento de 2011, pelo que o Governo da RAEM apresenta a presente proposta.

A alteração orçamental implica o reforço das verbas da despesa, no montante total de \$3 299 005 600.00 (três mil, duzentos e noventa e nove milhões, cinco mil e seiscentas patacas), com recurso a igual montante ao saldo orçamental da Lei do Orçamento de 2011. Nas respectivas despesas, enunciam-se as seguintes acções:

1. O apoio pecuniário a atribuir aos residentes da Região Administrativa Especial de Macau, para reduzir o impacto da inflação junto da população, no valor de \$1 789 005 600.00;

2. O Regime de Poupança Central - reforço das verbas afectas para o ano de 2011, no valor de \$1 380 000 000.00;

3. Programa de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento Contínuo, no valor de \$130 000 000.00;

Exmo. Sr. Presidente, Exmas. Sras. e Srs. Deputados, termino aqui a minha apresentação.

Muito obrigado a todos.

Presidente: Agora vamos entrar na discussão na generalidade. Os Srs. Deputados façam o favor de se pronunciar.

Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, por favor.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

Lendo o documento colocado em cima da mesa, constatei que o conteúdo da versão actualizada é mais reduzido do que o da versão anterior, porque lhe foram retirados vários pontos. Acho que há necessidade de fazer as respectivas modificações e concordo com o novo conteúdo proposto.

Presidente: Há mais deputados que querem expressar as suas opiniões? O Sr. Secretário quer dar mais explicações?

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Não, Sr. Presidente.

Presidente: Se não houver mais opiniões, vamos proceder à votação na generalidade da proposta de lei em causa.

(Votação em curso)

Presidente: Está aprovada.

Em seguida, vamos passar à segunda matéria agendada para hoje. Srs. Deputados, façam o favor de esperar um pouco no vosso lugar, aquando da mudança das autoridades.

(Saíram do hemiciclo alguns colaboradores do
Secretário para a Economia e Finanças Tam Pak Yun,
e entraram no hemiciclo outras autoridades)

Presidente: Srs. Deputados.

A segunda matéria agendada para hoje é a apresentação, discussão e aprovação na generalidade da proposta de lei intitulada «Modificação do “Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados”». Primeiro, vou pedir ao Sr. Secretário para fazer a apresentação da referida proposta de lei.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Obrigada, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente, Exmas. Sras. e Srs. Deputados.

Sendo a promoção da opção pela aquisição de veículos ecológicos uma das providências integradas na política geral da protecção ambiental, o Governo da RAEM pretende conceder um benefício fiscal aos indivíduos que comprem veículos ecológicos, com o objectivo de reduzir a emissão de gases e melhorar a qualidade do ar. Para o efeito, o Governo apresenta a presente proposta, cujas alterações essenciais abrangem as seguintes situações:

Os veículos ligeiros eléctricos e a maior parte dos veículos pesados com destino específico estão isentos do respectivo imposto, portanto, como veículos ecológicos são definidos apenas os veículos ligeiros que reúnam as normas ecológicas de emissão de gases poluentes;

Verificando-se mudanças constantes nas marcas e nos modelos dos veículos ecológicos que reúnem as normas ecológicas, propõe-se que a definição de veículos ecológicos que gozam do benefício fiscal seja feita nos termos do despacho do Chefe do Executivo, a publicar

neste contexto no Boletim Oficial da RAEM;

A aquisição dos veículos amigos do ambiente pode beneficiar da redução correspondente a 50% do imposto calculado conforme a tabela de taxas do Regulamento do Imposto Sobre Veículos Motorizados, sendo o limite máximo de sessenta mil patacas;

Decorridos dois anos sobre a entrada em vigor da lei, o Governo procederá à revisão da medida em causa.

Exmo. Sr. Presidente, Exmas. Sras. e Srs. Deputados, termino aqui a minha apresentação.

Muito obrigado a todos.

Presidente: Obrigado, Sr. Secretário.

Em seguida, vamos entrar em discussão na generalidade. Sr. Deputado Au Kam San, por favor.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

Em princípio, concordo com a presente proposta de lei, uma vez que acho que as respectivas alterações podem contribuir para a protecção ambiental. No entanto, parece-me que as medidas tomadas só são aplicadas aos automóveis ligeiros – não sei se entendi mal – o que, a meu ver, é idiota, num Território onde o número de motos que circulam nas estradas é maior do que o número de automóveis ligeiros. Segundo os dados publicados pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em Maio de 2011, em Macau circulam noventa e um mil seiscentos e seis automóveis ligeiros, enquanto o número de motos registado no mesmo período é de cento e sete mil setecentos e doze. Sendo assim, queria pedir explicações sobre as razões que levaram as autoridades a tomarem essa decisão.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chan Wai Chi, por favor.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Estou de acordo e apoio totalmente a proposta de lei em discussão, a qual promove a protecção do ambiente, guardando, no entanto, certa dúvida, em relação ao âmbito nela definido, da aplicação da medida de redução dos impostos para a importação de veículos motorizados ecológicos, os quais são veículos que satisfazem as exigências ecológicas em termos da quantidade de gases que sai do tubo de escape. Queria perguntar porque é que na lista de veículos motorizados ecológicos, a cuja importação se atribui redução de impostos, não se encontram automóveis pesados e motos. Actualmente, é autorizada a importação, em Macau, de motos movidas a electricidade, as quais não emitem nenhum gás quando andam nas estradas. Portanto, são óptimas para a protecção ambiental. Todavia, para a utilização das referidas motos, é preciso equipamentos próprios para o carregamento de electricidade, ou seja, é necessário estabelecer postos de carregamento. Por outro lado, os preços deste tipo de motos também são mais caros. É curioso que na presente proposta de lei não se verifique nenhuma redução de impostos para a importação deste tipo de motos. Acho que isto não faz sentido numa cidade onde circulam mais motos do que

automóveis ligeiros. Segundo os dados publicados pela Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em Maio de 2011, em Macau circulam noventa e um mil seiscentos e seis automóveis ligeiros, enquanto o número de motos registado no mesmo período é de cento e sete mil setecentos e doze. Sabe-se que a poluição provocada pelo gás que sai do tubo de escape das motos é mais grave do que no caso dos automóveis ligeiros. Sugiro que se ajustem as políticas do Governo relativamente aos benefícios fornecidos aos veículos ecológicos, nomeadamente às motos desenhadas propriamente para a protecção do ambiente, de modo a aperfeiçoar o projecto de promoção de utilização de veículos ecológicos, assim como a melhorar a qualidade do ar de Macau.

Obrigado.

Presidente: Sra. Deputada Ho Sio Kam.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

A presente proposta de lei sobre a redução de impostos para a importação, em Macau, de veículos motorizados ecológicos tem como objectivo a promoção de um ambiente de baixo carbono, ideal para um centro mundial de turismo e lazer. Segundo o estipulado nesta proposta de lei, os benefícios atribuídos, de redução de 50% de impostos, não podem exceder o limite de sessenta mil patacas. Com o intuito de perceber se a redução dos impostos pode impulsionar verdadeiramente a compra dos referidos automóveis, queria saber quais são os preços de um automóvel ligeiro ecológico. Queria também obter informações referentes às medidas concretas tomadas pelo Governo para o controlo da poluição causada pelos gases emitidos através do tubo de escape dos veículos motorizados. Queria perguntar qual é o respectivo calendário. É importante que se acelere, tal como afirma o próprio Governo, os respectivos estudos e a definição de normas jurídicas para o controlo efectivo do respectivo fenómeno, pois o problema da poluição do ar de Macau é de tal forma grave que preocupa a população local.

Obrigada.

Presidente: Sra. Deputada Kwan Tsui Hang, por favor.

Kwan Tsui Hang: Obrigada, Sr. Presidente.

O conteúdo da presente proposta de lei é a introdução de uma alteração ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, de modo a estimular a compra de automóveis ecológicos, diminuindo a poluição provocada pelos gases que saem do tubo de escape. Duvido, porém, do efeito que possa ser produzido para a protecção ambiental através da redução do imposto cobrado à importação dos referidos automóveis. Sem dúvida, é com boa intenção que o Governo elaborou a proposta de lei em análise, porém, a grande fonte da poluição do ar de Macau são os automóveis com fins comerciais, ao passo que os automóveis ligeiros sem fins comerciais, embora sejam numerosos, são utilizados sobretudo no fim-de-semana ou nos feriados. Prevê-se, portanto, um fraco efeito para a protecção do ambiente, falando-se da redução de apenas 1%, 5% ou 10% dos gases emitidos. Perante esta situação, queria perguntar quais são as medidas que o Governo adoptará para o controlo de gases emitidos pelos automóveis com fins comerciais. Por outro lado, acho que é importante a elaboração de outras medidas que se articulem com a nova medida em estudo, de modo a

alcançar a finalidade de combate à poluição. Por exemplo, deve-se pensar nos automóveis substituídos pelos novos veículos motorizados ecológicos, uma vez que se estes automóveis continuarem a circular na cidade de Macau, a referida medida estimula mas é o crescimento do número de veículos motorizados. Neste sentido, é talvez importante o estabelecimento de uma regra que exija a eliminação dos antigos automóveis depois de adquirido o novo veículo ecológico. Sem medidas articuladas, penso que os recursos públicos serão desperdiçados com as mudanças introduzidas, beneficiando apenas os comerciantes de automóveis ecológicos. Sei que este não é um problema que possa ser resolvido apenas na área da Economia e Finanças, limitando-me a expressar aqui as minhas opiniões.

Obrigada.

Presidente: Já quatro deputados se pronunciaram. Queria pedir ao Sr. Secretário para dar a respectiva resposta.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Obrigado, Sr. Presidente.

Queria pedir ao Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi Leong, para dar as respectivas respostas.

Presidente: Faça o favor.

Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi Leong: Obrigado, Sr. Secretário.

Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Em seguida, vou responder às perguntas e opiniões apresentadas pelos Srs. Deputados.

Os Srs. Deputados prestaram atenção à exclusão de motos da lista de veículos motorizados ecológicos, a cuja importação se atribui redução de impostos. Para esclarecer as respectivas dúvidas, farei o seguinte esclarecimento: tomámos esta decisão porque já concedemos benefícios fiscais às motos movidas a outros combustíveis em substituição de combustíveis petrolíferos, nomeadamente às motos eléctricas, por um lado, e, por outro, entendemos que já tínhamos adoptado, em 2008, medidas específicas para controlar a poluição produzida pelos gases emitidos pelas motos, através do estabelecimento do regime a que devem obedecer as motos novas aquando da sua importação, e em que se fixam limites para a emissão de gases poluentes, proibindo a importação de motos com motores de combustão interna a dois tempos. Dispomos, na realidade, de um conjunto de medidas destinadas à redução do impacto ambiental, exercido pelas emissões de gases de veículos motorizados que circulam nas estradas do Território, sendo uma delas a redução das taxas de imposto para a importação de automóveis ligeiros ecológicos. Em resposta à pergunta apresentada pela Sra. Deputada Ho Sio Kam, afirmo que já elaborámos um calendário para a execução das tarefas, planeadas em três etapas diferentes: na primeira etapa, de 2008 a 2010, elaborámos o Regulamento Administrativo n.º 1/2008, em que se prevê o novo regime a que devem obedecer as motos novas aquando da sua importação, e em que se fixam limites para a emissão de gases poluentes, estando em processo de legislar, como também um Regulamento Administrativo semelhante, mas que regulamenta sobretudo a importação de automóveis novos. A criação dos respectivos regulamentos administrativos tem como objectivo a

introdução, em Macau, de veículos motorizados de melhor qualidade, especialmente no que diz respeito ao impacto ambiental que provocam. Iniciou-se, no ano passado, a elaboração da proposta de lei sobre as modificações feitas ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, a qual hoje está em discussão na generalidade na Assembleia Legislativa. No ano passado, desenvolvemos também estudos relativos aos diferentes tipos de veículos motorizados ecológicos, incluindo automóveis ligeiros, motos e outros meios de transportes colectivos, de modo a detectar quais são as variedades mais adequadas para a realidade de Macau, trabalho esse que, neste momento, já está concluído. Para além das medidas tomadas para o controlo da qualidade dos veículos motorizados novos em termos ecológicos, ainda foram realizados estudos sobre a instalação de filtro no tubo de escape dos veículos movidos a gasóleo, que se encontram a circular na RAEM. Desencadeámos em 2010 os trabalhos planeados para a segunda etapa, a qual consiste na selecção dos veículos motorizados ecológicos que se adequem às realidades de Macau, na preparação de instalações para apoiar o funcionamento destes veículos, tal como a implantação de postos para o carregamento da electricidade. Procedemos também a estudos sobre a elaboração de diplomas legais para o controlo das emissões de gases poluentes pelos veículos motorizados, de modo a eliminar veículos velhos, prejudiciais para a qualidade do ar de Macau, necessidade essa que foi abordada há pouco pela Sra. Deputada Kwan Tsui Hang. Neste momento, já obtivemos resultados dos últimos estudos, estando com a esperança de que no próximo ano, o mais tardar, se implemente um conjunto de medidas que visa a eliminação dos veículos velhos. A promulgação dos respectivos diplomas legais virá a preencher uma lacuna existente na legislação da RAEM, visando a fiscalização do estado das emissões de gases do tubo de escape dos duzentos mil veículos motorizados existentes, e contribuindo para o melhoramento da qualidade do ar de Macau. Na terceira etapa, que se iniciará no próximo ano e durará vários anos, vamos continuar a promover a utilização de novos modelos de veículos motorizados ecológicos, procurando promulgar, no próximo ano ou o mais tardar em 2013, o diploma legal em que se estabeleça limite para as emissões de gases poluentes pelos veículos motorizados que se encontrem a circular na cidade de Macau, de modo a articular-se com outras medidas, eliminando veículos velhos que emitam gases muito poluentes, e protegendo, desta maneira, a qualidade do ar do Território.

Presidente: O Sr. Secretário quer dar explicações à Sra. Deputada Ho Sio Kam, a qual mencionou a necessidade de redução dos respectivos impostos para estimular a compra dos veículos motorizados ecológicos?

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Como é natural, os veículos motorizados ecológicos podem ser mais caros do que os veículos movidos a combustíveis petrolíferos, portanto, queríamos encorajar mais cidadãos a substituir o seu veículo velho por um novo modelo ecológico, fornecendo-lhes benefícios fiscais. Na opinião do Governo, esta medida pode produzir alguns efeitos positivos.

Presidente: Sr. Deputado José Pereira Coutinho, por favor.

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Colegas, Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

Sendo a criação de uma cidade de baixo carbono o objectivo a alcançar a longo prazo... de Macau, que se pretende transformar

num centro mundial de turismo e lazer, penso que a maior parte dos deputados e cidadãos vai apoiar a presente proposta de lei. Porém, queria chamar a atenção para vários aspectos. Primeiro, para construir uma cidade de baixo carbono, a concessão de benefícios para encorajar os cidadãos a utilizar veículos motorizados ecológicos é apenas uma medida que pode ajudar a dar um passo muito pequeno rumo à meta final. Seria indispensável que o Governo elaborasse um projecto global com um conjunto de medidas, as quais se articulassem para atingir o referido objectivo. Por exemplo, há um plano a longo prazo que vise a substituição dos existentes veículos das entidades públicas por veículos motorizados ecológicos? O facto é que nunca ouvi planos destes. Nas estradas de Macau, todos os dias circulam grandes camionetas cheias de turistas, as quais emitem grande quantidade de gases que poluem constantemente o ambiente do Território, fenómeno esse que as autoridades não vêem. Trata-se de uma falha na execução da lei, e quem sofre são os residentes de Macau. Por exemplo, para além do Governo, as empresas do Jogo e as companhias de autocarros também devem utilizar veículos movidos a electricidade. Não sei se o Governo fez o respectivo pedido, fornecendo-lhes também benefícios fiscais. Lembro-me de que foram realizadas, no Dia Mundial do Ambiente, grandes conferências em que se desenvolveram discussões sobre a possibilidade de utilização de autocarros ecológicos. Foi fundada, há pouco tempo, uma nova companhia de autocarros, com a compra de cento e tal autocarros. Pergunto porque é que o Governo da RAEM não aproveitou esta oportunidade para introduzir autocarros ecológicos, criando um exemplo para mostrar aos cidadãos de Macau a vantagem da utilização deste tipo de veículos. Na minha opinião, para alcançar o objectivo definido, é insuficiente a promulgação da presente proposta de lei, em que nem sequer são atribuídos benefícios a motos, como referiram alguns colegas. O Governo também deve financiar as mini-empresas que se dediquem à venda de veículos motorizados ecológicos. No entanto, até agora, não se vê a adopção desta medida pelo Governo. A meu ver, a redução de 50% de impostos não é suficientemente atractiva para levar os cidadãos a comprar veículos motorizados ecológicos, uma vez que é bastante inconveniente utilizar veículos eléctricos, os quais são também muito caros. Para dizer com franqueza, poucos habitantes vão fazer mesmo essa opção. Muitos cidadãos manifestaram a dúvida sobre a razão que levou a definir o respectivo benefício. Antes de finalizar o meu discurso, volto a repetir que o Governo da RAEM e as companhias de autocarros devem servir como modelo na utilização de veículos motorizados ecológicos.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sra. Deputada Chan Mei Yi, por favor.

Melinda Chan Mei Yi: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Apoio a presente política, adoptada pelo Governo, de reduzir os respectivos impostos, com vista a encorajar a utilização de veículos motorizados ecológicos. Guardo, porém, certa dúvida sobre a qualidade destes veículos importados, questionando se se trata de veículos ecológicos mais actualizados, ou veículos de desenho ultrapassado, abandonados por outros países e regiões. Queria aproveitar esta ocasião para perguntar ao representante da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, qual é o critério estabelecido para a importação dos referidos veículos motorizados ecológicos. Actualmente, a União Europeia já adoptou a norma 5, enquanto que em Hong Kong também se segue a mesma norma e, quando muito,

segue-se a norma Euro 4. Ouvi dizer que os veículos motorizados ecológicos importados em Macau são da segunda ou terceira fases da norma definida pela União Europeia. O Governo elaborou a proposta de lei, pretendendo gastar os recursos públicos na redução de impostos. Sendo assim, temos que prestar atenção ao efeito que se permite obter, dando importância à qualidade dos veículos motorizados ecológicos importados.

Obrigada.

Presidente: Sr. Deputado Chui Sai Peng, por favor.

Chui Sai Peng: Obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, queria exprimir a minha atitude de apoio em relação à intenção do Governo na elaboração da presente proposta de lei. Queria apenas chamar a atenção para vários pontos. O primeiro ponto tem a ver com a necessidade de comunicação com a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, a qual manifestou, em tempo anterior, o desejo de controlo do crescimento do número de veículos motorizados. Assim sendo, é preciso coordenar a política de encorajamento da utilização de veículos motorizados ecológicos, tomada pela secretaria para a Economia e Finanças, e a política da primazia dos meios de transporte colectivos, adoptada pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, pois temos que garantir que a redução dos impostos para a importação de veículos motorizados, ainda que sejam ecológicos, não levará ao aumento do número de veículos motorizados que circulam nas estradas da RAEM. O outro ponto toca na possibilidade da tomada de política de carácter punitivo, aumentando o imposto cobrado aos veículos motorizados não ecológicos, fazendo subir o preço dos veículos não ecológicos, de modo a influenciar a decisão feita pelos cidadãos na escolha do modelo de veículos motorizados. Não sei se o Governo já considerou esta possibilidade, e se nos pode revelar o seu ponto de vista. Concordo com a Sra. Deputada Ho Sio Kam que manifestou, há pouco, a preocupação com o preço dos veículos motorizados ecológicos, que é alto mesmo com a redução dos impostos. A mesma deputada está igualmente preocupada com a possibilidade de os comerciantes que vendem os respectivos veículos ficarem beneficiados com a referida medida, não baixando os preços dos mesmos veículos, ainda que os impostos tenham baixado. No fundo, queria perguntar que outras medidas é que o Governo vai adoptar para levar mais consumidores a comprar veículos motorizados ecológicos.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Mak Soi Kun, por favor.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário.

Apoio a presente proposta de lei, a qual representa mais um passo dado para a protecção ambiental de Macau. Queria simplesmente pedir mais informações sobre as investigações realizadas pelo Governo para a elaboração da presente proposta, nomeadamente investigações sobre o modelo de consumo dos cidadãos de Macau. Para algumas pessoas, os automóveis ligeiros não são objectos indispensáveis. Se o princípio da primazia dos meios de transporte colectivo for bem implementado, muitos residentes nem sequer querem comprar carro, porque a despesa para o estacionamento é bastante cara. A posse de um carro de uso privado tem a ver, de certo

modo, com a necessidade de ostentação. Neste sentido, alguns consumidores procuram automóveis luxuosos de grande capacidade e que forneçam maior segurança. Sendo a intenção da promulgação da presente proposta de lei a promoção da protecção ambiental e o encorajamento da compra de veículos motorizados ecológicos, é preciso tomar medidas articuladas para alcançar a referida finalidade, como, por exemplo, deve-se aconselhar os cidadãos a não comprarem automóveis de grande capacidade, isto é, de 3000 ou 4000 de cilindrada. Tem de se constatar uma coisa: os consumidores vão comprar os veículos motorizados ecológicos por causa da redução dos impostos? Também é de igual importância o descobrimento dos factores que possam ajudar a diminuir a vontade dos consumidores de comprar automóveis de grande cilindrada. Para além disso, queria chamar a atenção para a circulação, nas estradas de Macau, de motos com motores de combustão interna a dois tempos, ainda que o diploma legal que proíbe a importação dos mesmos veículos tenha sido promulgado há vários anos. Perante esta situação, não acham que se deve tomar medidas, nomeadamente, através da redução ou isenção dos respectivos impostos, para o encorajamento da substituição destas motos pouco ecológicas por veículos ecológicos? É de saber que os automóveis pesados, utilizados para o transporte colectivo e nas obras de construção civil, são importantes fontes de poluição, às quais precisamos de prestar atenção. Concordo com o Sr. Deputado Chui Sai Peng: a maneira fundamental para a solução do problema é o aperfeiçoamento do sistema do transporte público. De qualquer maneira, tomo a atitude de apoio relativamente à presente proposta de lei, a qual representa a tomada de medidas concretas para a protecção ambiental.

Obrigado.

Presidente: Primeiro, queria pedir ao Sr. Secretário para responder às perguntas.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Sr. Subdirector, por favor.

Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi Ieong: Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Queria partilhar aqui convosco informações referentes a vários aspectos.

Ao atribuir benefícios fiscais à importação de veículos motorizados ecológicos, claro que temos que prestar atenção à qualidade destes veículos, de modo a garantir o efeito positivo produzido para a manutenção da qualidade do ar do Território, bem como da saúde dos seus habitantes. Para isso, tendo tomado como referência normas seguidas nas regiões vizinhas, nomeadamente em Hong Kong, procedemos, através da publicação do despacho do Chefe do Executivo, à definição dos automóveis ligeiros ecológicos, os quais precisam de satisfazer os critérios no que diz respeito à eficiência de combustíveis (isto é, número de quilómetros a percorrer com um litro de gasolina) e à emissão de gases poluentes, designadamente sob a forma de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogénio, sendo os nossos limites 50% mais rigorosos de que os limites definidos pela União Europeia na quarta fase. Quanto aos preços dos veículos motorizados ecológicos, os automóveis de 1200 a 3000 de cilindrada custam, segundo a lista proporcionada pela respectiva entidade de Hong Kong, de cem mil a centenas de milhares de dólares de Hong Kong. Isto é, os preços variam muito e há marcas e modelos mais baratos. Neste momento, está no processo de legislar... o Regulamento Administrativo que visa a fixação de

limites para a emissão de gases poluentes a que devem obedecer os automóveis novos aquando da sua importação. Houve também bastantes deputados que prestaram atenção à poluição provocada pelos automóveis pesados movidos a gasóleo, quer sejam autocarros, quer sejam camiões que transportam mercadorias. O facto é que concluímos, no ano passado, os estudos sobre os filtros utilizados para diminuir o grau de poluição dos gases emitidos pelos referidos veículos, tendo definido critérios para as peças acessórias que visem a mesma finalidade. Esperamos que, num futuro próximo, se possa promover, junto dos cidadãos de Macau, a utilização destes filtros destinados à diminuição da poluição causada por veículos movidos a gasóleo, nomeadamente, através da atribuição de subsídios pelo Fundo para a Protecção Ambiental e a Conservação Energética. Tal como referi, estamos a esforçar-nos por definir limites para a emissão de gases poluentes por veículos motorizados que se encontrem a circular nas estradas de Macau, elaborando novos diplomas legais, os quais, neste momento, fazem falta ao Território. Chamo a atenção para a necessidade de utilização dos filtros mencionados, destinados a veículos movidos a gasóleo, para satisfazer as novas exigências definidas nos futuros diplomas legais, as quais serão mais do que limites colocados à emissão de fumo negro. O que mencionei é um conjunto de medidas tomadas para controlar a emissão de gases poluentes por veículos motorizados. Em resposta à pergunta do Sr. Deputado Chui Sai Peng, informo que, no início do ano corrente, foi criado um grupo transdepartamental que assegura a realização dos trabalhos de comunicação e coordenação entre vários serviços governamentais, no que diz respeito à introdução de veículos motorizados ecológicos e ao controlo da emissão de gases poluentes por veículos motorizados, sendo membros deste grupo os representantes do Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético, da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental, da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego e da Direcção dos Serviços de Finanças. É de saber que foi elaborada, por este grupo transdepartamental, a presente proposta de lei sobre a redução dos impostos para a importação de automóveis ligeiros ecológicos. São estas as informações que queria fornecer.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Queria pedir à Sra. Directora dos Serviços de Finanças para dar explicações sobre a redução das taxas dos impostos.

Directora da Direcção dos Serviços de Finanças, Vitória Alice Maria da Conceição: Queria informar que a decisão do âmbito da redução de 50% dos impostos para a importação de automóveis ligeiros ecológicos foi tomada tendo em consideração a medida adoptada pelo Governo de Hong Kong, que atribui uma redução de 5%, com o limite superior de setenta mil dólares de Hong Kong. O cálculo do limite superior de sessenta mil patacas foi feito da seguinte maneira: no caso de um automóvel ligeiro ecológico cujo preço de mercado é de quatrocentos mil dólares de Hong Kong, o imposto cobrado é de cento e doze mil patacas, aproximadamente. E, portanto, a redução será de sessenta mil patacas. Chamo também a atenção para o facto de que é relativamente baixa a taxa fiscal definida para a importação, em Macau, de veículos motorizados.

Presidente: Sr. Deputado Lam Heong Sang, por favor.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Na minha opinião, a presente proposta de lei não é suficientemente forte para poder produzir os efeitos desejados na

promoção de automóveis ligeiros ecológicos. Tal como referiu a Sra. Directora dos Serviços de Finanças, é muito baixa a taxa fiscal definida para a importação, em Macau, de veículos motorizados, sendo a taxa mais alta de quarenta e tal por cento. Assim, porque é que não aumentamos todos os impostos da importação de automóveis, registados na tabela anexada - aqui não se vê a respectiva tabela - para mais de 10%. Assim, fica mais realçada a redução de 50% de impostos para a importação de automóveis ligeiros ecológicos. Sugiro também a substituição do limite superior de sessenta mil patacas pelo limite superior de oitenta mil ou cem mil patacas. Penso que a mesma ideia já foi apresentada pelo Sr. Deputado Chui Sai Peng. Para além disso, queria apontar para a possibilidade de se exigir a utilização de veículos ecológicos nos casos em que gozem do benefício, previsto no Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, de isenção de impostos para a sua importação, isenção essa que pode ser atribuída nomeadamente pela Direcção dos Serviços de Turismo (são os veículos com a placa de matrícula de fundo preto, em que estão registados números amarelos). A ideia é que podemos procurar diminuir o número de veículos motorizados que produzem grande poluição através da cobrança de mais impostos. Peço ao Sr. Secretário para ponderar este assunto, uma vez que não é simples a aprovação das propostas de lei referentes à modificação das taxas dos impostos. Como o foco de atenção da discussão de hoje tem sido colocado na questão da protecção ambiental, tendo o Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi Ieong, fornecido muitas informações, queria chamar a atenção para os assuntos relacionados directamente com a cobrança de impostos, que é o conteúdo da proposta de lei que se pretende aprovar hoje no hemiciclo. Espero que as autoridades possam considerar as minhas sugestões. São estas as minhas opiniões.

Presidente: Sr. Deputado Au Kam San, por favor.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

Em comparação com a Lei n.º 5/2002, em que se atribui o benefício de isenção dos impostos na transmissão de veículos motorizados novos, que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, a presente proposta de lei concede apenas a redução de 50% dos impostos a automóveis ligeiros que utilizem gasolina ecológica. Sei que não se verifica, na RAEM, grande utilização de veículos motorizados que utilizem exclusivamente energias alternativas como combustíveis, tais como veículos movidos a electricidade, sendo uma das razões para esta tendência a carência de instalações para o carregamento de electricidade. Sendo assim, passados nove anos desde a promulgação da referida lei, em 2002, o mesmo diploma legal não produz efeitos nítidos na promoção da utilização dos referidos veículos. Não sei se a elaboração da presente proposta de lei representa uma tentativa do Governo de encorajar os cidadãos a continuar a utilizar veículos movidos a gasolina ecológica, em vez de fazer um maior esforço para a promoção dos veículos movidos a electricidade. Queria pedir esclarecimento às autoridades em relação a este aspecto. Queria saber se a elaboração da presente proposta de lei representa, no fundo, uma desistência da promoção dos veículos movidos a electricidade, graças à constatação, pelo Governo, da impossibilidade da implementação do respectivo projecto. Há muitas variedades de veículos motorizados ecológicos, inclusivamente os veículos movidos a energia nuclear. Parece-me que, na presente proposta de lei, se mencionam apenas automóveis ligeiros movidos a

gasolina ecológica. Peço aos representantes governamentais para fornecerem mais informações sobre este aspecto. Segundo a Lei n.º 5/2002, artigo n.º 6, n.º 1, alínea n.º 9, estão isentas do imposto previsto as transmissões de veículos motorizados novos destinados ao transporte de passageiros para uso exclusivo da actividade de agências de viagens e turismo ou de empreendimentos declarados de utilidade turística, desde que o respectivo movimento o justifique. De acordo com esta estipulação, as empresas do jogo podem adquirir grande quantidade de camionetas para o transporte de clientes, gozando do benefício de isenção de impostos. E portanto estas camionetas têm placa de matrícula de fundo preto, em que estão registados números amarelos. Não sei se é mesmo assim e não sei se o Governo ouviu a opinião dos cidadãos em relação à atribuição desta isenção, enquanto as empresas de jogo estão a obter grandes lucros. Queria pedir o esclarecimento do Governo, perguntando se este assunto foi levado em consideração na elaboração da presente proposta de lei em que se introduzem modificações às respectivas normas.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Lee Chong Cheng, por favor.

Lee Chong Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário.

Acho muito bom que, em vez de falarmos somente com o Sr. Secretário, estarem presentes no hemisfério os representantes de vários serviços públicos, aquando da discussão das alterações introduzidas no regime fiscal sobre veículos motorizados. Assim, podemos pedir informações sobre a adopção de outras políticas que estão em articulação com a medida tomada na presente proposta de lei. Primeiro, queria exprimir a minha opinião em relação ao benefício de isenção de impostos, atribuído à aquisição, pelas grandes empresas do jogo, de autocarros destinados ao transporte de clientes. Acho que, do ponto de vista ecológico, se deve abolir este tipo de benefícios, estabelecendo, pelo contrário, uma taxa de imposto mais elevada, porque se trata de veículos prejudiciais para o ambiente. Não estamos a ver, no entanto, nenhuma medida tomada pelo Governo para a regulamentação deste assunto. Espero que Sr. Secretário e o representante da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental possam ponderar este assunto com cuidado. Já apresentei estas opiniões várias vezes, nomeadamente ao Director dos Serviços de Turismo, o qual, porém, não me conseguiu dar a respectiva resposta. Não sei qual é o órgão público que pode opinar relativamente a este problema. Li, repetidamente, a proposta de lei em discussão, tendo constatado que, afinal de contas, não são os automóveis ligeiros ecológicos que estão em causa, nem foi feita a definição de veículos motorizados ecológicos, e o que se menciona é apenas as tendências de utilização destes veículos. O que concretamente se prevê na proposta de lei são os critérios colocados aos combustíveis derivados do petróleo quanto à emissão de gases poluentes. Ou seja, o que está em discussão não é a promoção da compra de veículos movidos a energias ecológicas, tais como veículos movidos a electricidade ou a gás natural, os quais são pouco utilizados em Macau, talvez por causa da carência dos equipamentos de apoio. Não sei se a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego pediu uma opinião à Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental na atribuição da licença à nova companhia de autocarros. Não percebo porque é que não lhe é exigida a utilização de veículos motorizados ecológicos, de modo a satisfazer as necessidades ecológicas, uma vez que a aquisição dos respectivos veículos

também gozou do benefício da isenção de impostos. Pois, não compreendo... Porque é que não se aproveita esta ocasião para fazer a experiência de utilizar veículos movidos a electricidade ou a gás natural, estabelecendo os respectivos postos para o carregamento de electricidade? Queria questionar como são as políticas de protecção ambiental, nas quais se integra a presente medida de redução de impostos para a importação de automóveis ligeiros considerados mais ecológicos. Queria obter mais informação sobre este assunto. Há pouco, o Subdirector da Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental falou dos critérios sobre a eficiência de combustíveis e a emissão de gases poluentes. Queria saber se os automóveis ligeiros das grandes marcas satisfazem os critérios definidos, os quais ocupam grande parte do mercado de carros importados. Reparem bem que não estou a referir-me aos automóveis ligeiros de luxo! Para os seus donos, a redução de sessenta mil patacas de imposto significa até uma redução de glória... Se os automóveis ligeiros importados, nomeadamente das marcas japonesas, que a maior parte da população utiliza, satisfizerem os critérios definidos no que diz respeito a gases poluentes emitidos, o que se faz efectivamente com a promulgação da presente proposta de lei é a redução dos impostos para a importação de automóveis ligeiros, contrário ao propósito inicial da protecção ambiental. Se assim for, devemos antes aumentar as taxas do imposto cobrado aos automóveis pouco ecológicos. Todavia, se a maior parte dos carros que se costuma importar não satisfizerem os critérios definidos, que medidas é que se tomam para tratar dos automóveis de modelos antigos, perante a introdução de carros de modelos mais ecológicos? Julgo que esta medida de redução de impostos faz parte de um conjunto de medidas que visam o controlo da poluição do ar da RAEM, provocada pela circulação dos veículos motorizados, admitindo que é fundamental a relação entre os critérios definidos na proposta de lei e as condições reais dos automóveis normalmente importados, no que diz respeito à eficiência de combustíveis e à emissão de gases poluentes. Apesar de tudo, em princípio, apoio a presente proposta de lei, uma vez que representa uma tentativa de promoção da utilização de automóveis ligeiros mais ecológicos.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ung Choi Kun, por favor.

Ung Choi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Hoje reunimo-nos aqui na Assembleia Legislativa para a apreciação na generalidade da proposta de lei que introduz modificações ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, com vista a encorajar a utilização de veículos motorizados ecológicos, promovendo as “deslocações ecológicas”, assim como criando um ambiente de baixo carbono, tal como referiu o Sr. Secretário na nota justificativa e na apresentação da presente proposta de lei. O conteúdo da proposta de lei é relativamente simples. No entanto, se só nos limitarmos a analisar o sistema tributário, sem abordar a questão da protecção ambiental nem a dos carros existentes em Macau, parece que estamos a isolar o problema do contexto em que se encontra inserido. Acho injusto, para com o Sr. Secretário e os outros representantes governamentais, fazer perguntas sobre assuntos que talvez não sejam da sua responsabilidade. Por exemplo, na exposição da nota justificativa, o Sr. Secretário mencionou o desenvolvimento, no futuro, de projectos que visam a eliminação dos veículos velhos, altamente prejudiciais para o ambiente de Macau. Estando ausentes da reunião de hoje as

respectivas autoridades, não posso pedir a ninguém para fornecer informações sobre a eliminação dos veículos velhos. Há pouco, houve colegas que fizeram perguntas sobre as variedades de veículos motorizados ecológicos que o Governo pretende promover, e esses veículos são de baixo carbono, veículos movidos a gásóleo ou veículos eléctricos? Queria saber se a política tomada para a regulamentação do trânsito da RAEM continua a ser a de primazia do transporte colectivo. Quando olhamos para a RAEHK, percebemos a distância existente entre as duas Regiões Administrativas Especiais, em termos dos critérios definidos para o controlo da poluição do ar. Em 2006, foram aplicados à Companhia de autocarros “The Kowloon Motor Bus Co.”, de Hong Kong, os critérios da norma Euro 4 para o controlo da qualidade de gásóleo, definidos pela União Europeia, tendo sido introduzidos na mesma Companhia, em 2010, os critérios da norma Euro 5, definidos pela U.E. A partir de 2007, nas bombas de gasolina de Hong Kong, apenas se vende ao público o gásóleo que satisfaz os critérios da norma 5, que a U.E. definiu. No caso de Macau, em Agosto do corrente ano, o Governo vai atribuir licença a três companhias de autocarros, introduzindo duzentos e quarenta e cinco autocarros, parte dos quais ainda não foram comprados. Aqueles que foram recentemente adquiridos satisfazem os critérios da norma Euro 3, definidos pela União Europeia, tratando-se, portanto, de critérios pouco rígidos em comparação com Hong Kong. Na conferência internacional sobre a protecção ambiental, realizada há poucos dias em Macau, foram apresentados alguns modelos de veículos eléctricos, os que estão a ser utilizados em Zhuhai, onde circulam dezenas de autocarros movidos exclusivamente a electricidade. Nesta circunstância, quais são as políticas que o Governo da RAEM deve adoptar? Será que se pode promover a utilização dos veículos ecológicos, simplesmente com a promulgação de uma proposta de lei sobre a redução dos impostos para a importação dos mesmos? Acho que é muito importante a eliminação de carros velhos. Muito embora hoje estejam ausentes do hemiciclo as autoridades competentes, tenho que perguntar quais são as medidas que serão tomadas para atingir este objectivo. Também queria fazer perguntas sobre a regulamentação da qualidade dos autocarros destinados ao transporte de clientes, pertencentes às grandes empresas do jogo. A outra questão que queria abordar tem a ver com o papel do Governo, como modelo para os cidadãos na utilização de veículos motorizados ecológicos. Queria pedir explicações sobre estes aspectos. Sr. Secretário, sei que estes podem não ser assuntos situados na sua área, mas se puder dar as respectivas informações, tanto melhor. Posso revelar que já comprei um veículo movido a gasolina e a electricidade, que é mais ecológico do que veículos movidos a gasolina ecológica. No entanto, se se tratasse de um veículo movido só a electricidade, estava preocupado. Tal como referiram alguns colegas, em Macau, não há equipamentos que apoiem a utilização de veículos movidos a electricidade. Queria perguntar ao Governo o que podem fazer os cidadãos que compreem veículos movidos a electricidade, se estes veículos não chegarem a ser divulgados, e como consequência, não houver postos para o carregamento de electricidade.

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário.

Talvez possa responder primeiro às perguntas.

Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi Ieong: Sr. Secretário, Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Em seguida, vou responder, de forma resumida, às perguntas dos Srs. Deputados. Tal como já referi, iniciámos no ano passado estudos sobre diferentes veículos motorizados ecológicos, tendo constatado que vários tipos de veículos, nomeadamente veículos movidos a electricidade, são convenientes para serem utilizados na cidade de Macau. Na segunda etapa destes estudos, debruçámo-nos sobre a análise de equipamentos necessários para apoiar a utilização de veículos ecológicos. Sublinho que são o alvo dos nossos estudos os automóveis ligeiros, os táxis, os autocarros e as motos. Furneci também informações sobre a elaboração de um Regulamento Administrativo em que se prevêem critérios para a importação de automóveis, em Macau, Regulamento Administrativo esse que faz parte de um conjunto de políticas que visam o melhoramento da qualidade do ar de Macau. Penso que já falei da qualidade exigida aos carros importados, os quais, quer estejam isentos de impostos quer não, precisam de satisfazer os critérios da norma Euro 4, definidos pela União Europeia. Para gozar dos benefícios previstos na presente proposta de lei, os automóveis ligeiros novos importados precisam de satisfazer as exigências no que diz respeito à eficiência de combustíveis e à emissão de gases poluentes, designadamente sob a forma de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogénio, sendo os nossos limites 50% mais rigorosos do que os limites definidos pela União Europeia na norma Euro 4. Em resposta à pergunta do Sr. Deputado Lee Chong Cheng, afirmo que, de entre os automóveis ligeiros que se encontram a circular nas estradas de Macau, só um terço satisfaz os critérios mencionados. É por isso que há necessidade de encorajar os cidadãos a comprar veículos movidos a combustíveis mais eficientes e de baixa emissão de gases poluentes. Senão, o benefício seria atribuído a todos consumidores que comprem carro. É de saber que os nossos critérios foram definidos tendo em consideração normas seguidas nas regiões vizinhas, nomeadamente em Hong Kong. O outro assunto abordado pelos Srs. Deputados tem a ver com a eliminação dos veículos motorizados velhos, nomeadamente, os autocarros, camiões e motos. Estudos sobre este assunto estão a ser realizados pela Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental. É de esperar que os mesmos estudos possam estar concluídos nos finais do ano corrente. Com vista a melhorar a qualidade do ar de Macau, ainda vamos promover a cooperação regional. Por fim, volto a realçar que esta medida de redução de impostos para a importação de automóveis ligeiros ecológicos é apenas uma das medidas que formam um conjunto de estratégias que visam o controlo da poluição do ar do Território. As outras medidas são os estudos sobre a situação de emissão de gases poluentes pelos veículos que se encontram a circular em Macau, e pelos veículos novos importados, assim como a análise da qualidade de combustíveis derivados do petróleo, a elaboração de políticas para a eliminação de veículos motorizados velhos, a introdução de novas variedades de veículos motorizados ecológicos e a promoção da instalação de filtro no tubo de escape dos veículos movidos a gásóleo, de modo a melhorar a situação de alta emissão de gases poluentes.

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Sr. Presidente.

Concordo com a opinião do Sr. Subdirector de que a proposta de lei que está a ser discutida hoje, na Assembleia Legislativa, é apenas uma das medidas que visam a protecção ambiental, sobretudo no que diz respeito à regulamentação da utilização de veículos motorizados. O efeito produzido pela presente medida precisa de ser ampliado pela implementação de muitas outras medidas destinadas à concretização da mesma finalidade. Acho úteis as opiniões expressas pelos Srs. Deputados, nomeadamente, sobre o benefício fiscal atribuído aos autocarros das grandes empresas do jogo, utilizadas

para transportar clientes, as quais vamos ponderar com cuidado, tendo em conta a política global definida para a regulamentação do mesmo assunto.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Sio Chi Wai, por favor.

Sio Chi Wai: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

A proposta de lei que hoje discutimos procura introduzir modificações ao Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, de modo a promover a utilização de automóveis ligeiros com motor de baixa emissão, com vista a diminuir o grau de poluição do ar pelos veículos motorizados. É evidente que a adopção desta medida pelo Governo da RAEM vai ao encontro das tendências mundiais no que diz respeito à protecção ambiental. Todos conhecem as vantagens que os veículos movidos a electricidade têm para o controlo da poluição do ar. Queria, porém, chamar a atenção para o facto de a bateria destes veículos ser de vida limitada, durando cerca de dez anos. Isto quer dizer que dez anos depois, deparar-nos-emos com outro problema da protecção do ambiente: precisamos de tratar das baterias fora de uso dos veículos eléctricos. Tal como os produtores dos veículos eléctricos, os países onde se produzem os mesmos veículos, assim como a região europeia, também o Governo da RAEM precisa de realizar estudos para o tratamento dos referidos objectos. Muitos veículos motorizados ecológicos de que hoje falamos são movidos a energias mistas, sendo a bateria uma delas. Seja como for, estas baterias um dia precisam de ser substituídas. Sendo assim, na altura da promoção da utilização destes veículos, o Governo da RAEM precisa de ponderar as políticas específicas para tratar dessas baterias. Senão, uma vez que se tiver o problema da poluição do ar resolvido, surgirá outra questão também de difícil resolução, que é, exactamente, o tratamento das baterias dos veículos eléctricos, as quais constituem um tipo de resíduo sólido.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado José Pereira Coutinho, por favor.

José Pereira Coutinho: Obrigado, Sr. Presidente.

Também vou ser conciso. Fiz várias perguntas, a uma das quais a Sra. Directora e o Sr. Secretário responderam, indicando o critério usado para a definição do âmbito da redução dos respectivos impostos, e explicando que a presente medida é apenas uma das medidas tomadas que visam o melhoramento da poluição do ar de Macau. Também fiz perguntas sobre o benefício fiscal fornecido aos autocarros das grandes empresas do jogo, destinados ao transporte de clientes, sobre a possibilidade de utilização de veículos motorizados ecológicos pelas entidades públicas, pelas companhias de autocarros, pelas agências de viagens, pela CEM e pela companhia de água “*The Macao Water Supply Co.*”. Queria saber se o Governo pediu às companhias de autocarros para utilizarem veículos ecológicos, e se a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental aconselhou o Governo a comprar veículos ecológicos para os órgãos governamentais. O facto é que as entidades públicas e privadas estão sempre a comprar carros. Estas são questões que coloquei há pouco, porque muitos cidadãos querem obter as respectivas respostas. O Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, porém, não

respondeu a nenhuma destas perguntas, tendo-se limitado a falar simplesmente da realização de estudos. Aconselho às autoridades que se preparem suficientemente antes de virem à Assembleia Legislativa, uma vez que os deputados costumam fazer perguntas sobre assuntos muito concretos, aos quais os cidadãos de Macau prestam grande atenção. Peço ao Sr. Director para responder às minhas perguntas sobre os veículos do Governo, das agências de viagens, das grandes empresas do jogo, e das companhias de autocarros. Espero que desta vez o Sr. Director possa dar uma resposta aceitável.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Sr. Deputado Cheung Lup Kwan, por favor.

Cheung Lup Kwan: Sr. Presidente, Sr. Secretário, colegas.

A proposta de lei de hoje visa a protecção do ambiente, portanto, tal como na apreciação do Plano de Participação Pecuniária no Desenvolvimento Económico, penso que nenhum deputado se atreve a contrariar, pois, nestes casos, as opiniões opostas seriam consideradas como ultraje ao bom senso. Em relação à protecção ambiental, na sociedade de Macau há dois tipos de ideias: umas pessoas defendem e outras acham que não é preciso tomar medidas ecológicas, visto que o universo tem as suas próprias regras, fazendo uma mudança profunda em cada sete milhões ou setenta milhões de anos, tendo aparecido, assim, a Terra e o ser humano. Chamo a atenção para a necessidade de se ponderar as consequências quando o Governo quer encorajar os cidadãos a comprar veículos motorizados ecológicos. Tal como referiu o Sr. Deputado Sio Chi Wai, há grandes problemas com o tratamento de baterias fora de uso dos veículos eléctricos, cuja utilização hoje o Governo promove, concedendo benefícios fiscais. Estas baterias em si constituirão uma grande fonte de poluição, mais grave do que os gases poluentes que perturbam a população neste momento. Se agora os cidadãos forem levados pelo Governo a comprar estes veículos eléctricos e, se daqui a dois ou três anos surgirem problemas com a bateria, a qual pode durar pouco tempo, eles vão ter com o Sr. Secretário pedindo ajuda, dizendo que foi o Sr. Secretário que disse para eles comprarem estes veículos. A solução vai ser problemática. Sendo assim, as autoridades precisam de ponderar o assunto com cuidado, antes de apelar à população para comprar veículos eléctricos. É de saber que as medidas ecológicas não produzem sempre efeitos de protecção ambiental. Tomando como exemplo o caso de Hong Kong, os proteccionistas ecológicos pediram aos cidadãos para utilizarem menos sacos de plástico, os quais deixaram de ser oferecidos gratuitamente nas compras. Contudo, segundo os dados publicados recentemente, ao mesmo tempo que se registou a diminuição da utilização de sacos de plástico tradicionais, os resíduos sólidos de plástico aumentaram 27%, e isto é porque os sacos de plástico mais resistentes e volumosos, que se têm adoptado para substituir os sacos de plástico comuns, são abandonados com frequência, constituindo, assim, outro tipo de resíduos sólidos de plástico. Em relação aos autocarros das grandes empresas do jogo, destinados ao transporte de clientes, estes observam muito bem as regras ecológicas. Passo todos os dias no Terminal e tenho verificado que todas estas camionetas desligam os motores, enquanto esperam pela chegada de clientes. Portanto, acho que este assunto não é um problema grave que requeira solução urgente. Pelo contrário, a utilização de veículos eléctricos pode causar mais problemas. Na China, algumas fábricas param a produção para poupar electricidade, de modo a atingir objectivos ecológicos. Ora, a descida da produção significa a diminuição do ordenado, e quem sofre é a população. Imaginem a

quantidade de electricidade necessária se, em Macau, todos os veículos forem eléctricos. Para gerar electricidade, as companhias de electricidade precisam de gastar petróleo e gás, o que é inevitável. Sendo assim, a utilização de veículos eléctricos pode causar a subida do preço da electricidade e do petróleo. Queria lembrar-vos de que cada decisão do Governo tem grandes implicações e, portanto, têm que ponderar muito bem as consequências. Agora o Governo está a promover, através da redução dos respectivos impostos, a utilização de veículos eléctricos, os quais são muito caros, custando um *Lexus* cerca de setecentos ou oitocentos mil dólares de Hong Kong. Se se comprasse estes carros, tinha de se preparar mais uma bateria para a substituição, senão o problema seria grande. O facto é que cada medida pode trazer vantagens e desvantagens. Não sou grande especialista ecológico, nem faço nada de especial para a protecção do ambiente. Cabe às autoridades fazer considerações e tomar a decisão final.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ho Ion Sang, por favor.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Tal como reconheceram os representantes governamentais há pouco, a presente proposta de lei, que visa a modificação do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, é apenas uma das medidas ecológicas tomadas na vertente do controlo da qualidade do ar do Território. Estou, de certo modo, preocupado com as políticas ecológicas da RAEM. Lembro-me de que ainda em 2006, o Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético publicou um calendário para a implementação do projecto sobre a introdução, no sistema do transporte colectivo de Macau, de veículos movidos a gás natural. Neste projecto, previa-se a concretização gradual do mesmo projecto a partir do ano de 2008. Em Abril de 2009, o Governo da RAEM encarregou o Instituto de Engenharia de Automóveis da China de estudar o referido projecto, tendo pedido, em 2010, ao *Institute for the Development and Quality* da Universidade de Macau para realizar estudos sobre veículos motorizados ecológicos, o que foi referido, há pouco, pelo Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental. No entanto, não foi concretizado, até hoje, o projecto de introdução, no sistema do transporte colectivo de Macau, de veículos movidos a gás natural. Nem foram publicados os resultados dos mencionados estudos. Os autocarros novos que vão começar a circular nas estradas de Macau a partir de 1 de Agosto satisfazem apenas os respectivos critérios ecológicos da norma Euro 3, definidos pela União Europeia. Estou preocupado com a situação de promoção da utilização, em Macau, de veículos motorizados ecológicos, enquanto não se fornecem informações necessárias. Os cidadãos não sabem qual é o tipo de veículos que devem comprar: veículos movidos a electricidade, a gás natural ou a várias energias? Se se comprar veículos movidos a electricidade, onde é que estes são carregados de electricidade? Haverá o problema da poluição pelas baterias dos veículos eléctricos? Sem se ter estas questões esclarecidas, a elaboração e promulgação da presente proposta de lei representa apenas uma pose feita pelo Governo, para revelar que a Administração Pública está a prestar atenção à protecção ambiental. No décimo segundo Plano Quinquenal Chinês, o Governo Central definiu critérios para a poupança das energias e a redução das emissões de escape. Penso que Macau também precisa de respeitar estes critérios. A meu ver, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental não vai conseguir

grandes efeitos com a promulgação da presente proposta de lei. A minha preocupação baseia-se no seguinte fundamento: mesmo com a implantação da política de primazia dos meios de transporte colectivo, o número de veículos motorizados existentes na RAEM já atingiu os duzentos mil. Não sei se a promulgação da presente proposta de lei vai contribuir para a diminuição ou o aumento dos veículos motorizados. De facto, é atractiva a redução dos impostos, embora se possam fornecer condições ainda melhores, tal como referiram alguns colegas. Talvez haja cidadãos com dinheiro, que possuem já sete carros, e que vão comprar o oitavo sob encorajamento do Governo. Neste sentido, a presente medida contribuirá para o aumento do número total de veículos motorizados, o que é contrário à vontade de protecção ambiental. Pelo exposto, questiono se agora é o momento mais adequado para fazer a respectiva promoção, pois o que se pode verificar é a não utilização de autocarros suficientemente ecológicos, a inexistência de modelos ecológicos para todos os tipos de veículos motorizados, e a inexistência de medidas articuladas, nomeadamente a inexistência de diplomas legais que assegurem os assuntos relacionados com a eliminação de veículos motorizados velhos. Penso que podemos elaborar medidas mais atraentes que encorajem os cidadãos a abandonar o seu veículo velho aquando da compra do carro novo ecológico, oferecendo-lhes subsídios. Acho que se deve aproveitar a ocasião da promoção de veículos motorizados ecológicos para eliminar os veículos motorizados velhos. Sou também de opinião de que o Governo deve realizar campanhas de sensibilização para a divulgação das medidas planeadas para o combate à poluição do ar de Macau pelos veículos motorizados, de modo a respeitar os respectivos princípios definidos no décimo segundo Plano Quinquenal Chinês. Estas medidas não são claras tanto para os deputados, como para os cidadãos da RAEM. Apesar de tudo, apoio a presente proposta de lei que visa a modificação do Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados, proposta de lei esta que, porém, precisa de estar articulada com outras medidas ecológicas. Senão, não pode produzir grandes efeitos. Espero que o Governo considere as minhas opiniões.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Chan Wai Chi, por favor.

Chan Wai Chi: Obrigado, Sr. Presidente.

Depois de ouvir a explicação das autoridades, fico apenas com a ideia de que já foram realizados muitos estudos. Na realidade, desde o tempo da Comissão para a Protecção Ambiental... a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental já existe há muito tempo. E é altura para mostrar os resultados conseguidos no combate à poluição e no melhoramento do ambiente de Macau, não podendo limitar-se a falar dos trabalhos de investigação. Ouvimos falar, desde há muito tempo, da elaboração do Regulamento Administrativo para a regulamentação das emissões de escape pelos veículos motorizados, o qual, no entanto, até agora não foi entregue à Assembleia Legislativa. Não percebo porque o Governo não pede às companhias de autocarros para comprarem veículos que satisfaçam os critérios da norma Euro 4, definidos pela União Europeia, para serem utilizados a partir de 1 de Agosto do ano corrente, uma vez que, segundo saiba, é da conta da Administração Pública todas as despesas necessárias para o funcionamento das respectivas companhias. Nesta situação, os meios de transporte colectivo públicos devem retribuir os apoios financeiros recebidos, fazendo algo para a protecção ambiental. Penso que a qualidade do ar da RAEM pode melhorar bastante com a utilização, pelas referidas

companhias dos autocarros, de veículos que satisfaçam os critérios da norma Euro 4, definidos pela União Europeia. É uma questão técnica... a última questão sobre a qual queria pedir explicações, aproveitando a presença do Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental. Na nota justificativa, fala-se da definição de automóveis ligeiros ecológicos, os quais são os automóveis ligeiros que satisfazem as exigências quanto às emissões de escape, nomeadamente, veículos movidos a gasolina ecológica, o que permite a redução de 1%, 5% ou 10% de gases emitidos. Eu e vários colegas procurámos durante muito tempo, designadamente na rede, não tendo conseguido, todavia, informações sobre este tipo de gasolina. Nas bombas de gasolina só podemos pedir gasolina com chumbo, gasolina sem chumbo ou gasolina aditivada com substituto do chumbo, não podendo, porém, pedir gasolina ecológica, pois os empregados não percebem o que é isto. Queria pedir ao Sr. Subdirector para dar as respectivas explicações.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Au Kam San, por favor.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Queria continuar a insistir nas perguntas que fiz há pouco, às quais, porém, não foram atribuídas respostas. Passados nove anos após a promulgação da Lei n.º 5/2002, em que se atribui o benefício de isenção dos impostos na transmissão de veículos motorizados novos, que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, chegou à Assembleia Legislativa a presente proposta de lei que concede a redução de 50% dos impostos a automóveis ligeiros que utilizem gasolina ecológica. O Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental deu a explicação de que a medida que hoje discutimos é apenas uma das medidas tomadas para o melhoramento da qualidade do ar de Macau. No entanto, parecem-me confusos os objectivos definidos pela Administração Pública para a protecção ambiental. Perante os fracos efeitos produzidos pela Lei n.º 5/2002, em vez de procurar proporcionar equipamentos de apoio para atrair a adesão dos consumidores, o Governo virou-se para a promoção, através da concessão da redução dos respectivos impostos, da utilização dos automóveis ligeiros movidos a gasolina ecológica, pedindo às companhias de abastecimento de gasolina para vender também gasolina ecológica, para além de gasolina sem chumbo, gasolina aditivada com substituto do chumbo e gasóleo. Nesta circunstância, pergunto se o Governo, no fundo, quer impulsionar a utilização de veículos motorizados, que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, ou promover veículos movidos a combustíveis derivados do petróleo, mesmo que sejam mais ecológicos. Parece um planeamento bastante confuso, e não se trata de uma questão que possa ser esclarecida com a resposta de que a presente proposta de lei faz apenas parte de um conjunto de medidas ecológicas. Por outro lado, há ainda discussões sobre a vantagem e desvantagem da utilização de gasolina ecológica, a qual é produzida a partir de cana-de-açúcar, milho ou álcool. Os opositores desta fonte de energia lembram que a produção deste tipo de gasolina implica o desperdício de cereais, agravando a situação de carência desta matéria-prima, fundamental para a sobrevivência do ser humano. Neste caso, pergunto porque é que o Governo não reúne todos os esforços, fornecendo equipamentos necessários, de modo a promover a utilização de veículos motorizados, que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo. Sendo um deputado, acho que tenho a responsabilidade de pedir a explicação do Governo sobre as razões que o levaram a adoptar esta nova medida.

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário, por favor.

Subdirector dos Serviços de Protecção Ambiental, Vai Hoi

Ieong: Em jeito de resposta às perguntas dos Srs. Deputados, darei as seguintes explicações.

Primeiro, queria esclarecer um ponto, que é sobre a chamada gasolina ecológica: nunca enfatizámos, na nota justificativa, a promoção da utilização de gasolina ecológica. O que está escrito no referido documento é: automóveis ligeiros ecológicos movidos a gasolina, os quais devem satisfazer as exigências quanto à emissão de gases poluentes, designadamente, sob a forma de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogénio, sendo os nossos limites 50% mais rigorosos de que os limites definidos pela União Europeia na norma Euro 4. Sem dúvida, para a purificação do ar de Macau, o ideal seria utilizar veículos motorizados que utilizem exclusivamente energias alternativas aos combustíveis derivados do petróleo, para os quais a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental assume uma atitude aberta. O resultado dos estudos realizados na primeira fase também aponta para a adequação da utilização, em Macau, de veículos eléctricos. No entanto, actualmente em Macau ainda faltam equipamentos que possam apoiar o funcionamento destes veículos. Perante a situação de que, no Território, ainda se utilizam predominantemente automóveis movidos a gasolina, queremos estimular a utilização de automóveis ligeiros mais ecológicos, de modo a controlar a poluição do ar da RAEM. A Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental tem desenvolvido estudos, cooperando com a Universidade de Tsinghua, sobre o tratamento ecológico dos objectos electrónicos fora de uso, incluindo as pilhas e baterias. Nos estudos da segunda fase sobre os equipamentos e peças acessórias dos veículos motorizados ecológicos, também se têm realizado estudos sobre as baterias. Agradecia as opiniões dos Srs. Deputados e vamos ponderar o assunto com cuidado, evitando o aparecimento de outra fonte de poluição. Em resposta à pergunta do Sr. Deputado José Pereira Coutinho, o qual prestou atenção à questão da utilização de veículos motorizados ecológicos pelas entidades públicas, pelas companhias de autocarros, pelas agências de viagens, pela CEM e pela companhia de água “The Macao Water Supply Co.”, para servir como modelo neste aspecto... para outros serviços governamentais, a Direcção dos Serviços de Protecção Ambiental está a pensar comprar um veículo movido a electricidade. Há sempre o problema da falta de equipamentos para apoiar a utilização destes veículos, e ainda precisamos de fazer algumas provas. Tal como mencionei, vamos promulgar um Regulamento Administrativo em que se estabeleçam critérios, definidos pela União Europeia, para os novos carros importados, quanto às emissões de escape. Para os veículos em circulação, promoveremos a instalação, no tubo de escape dos veículos movidos a gasóleo, de um filtro para o melhoramento das condições de escape. A par disso, estamos a realizar estudos para a preparação de diplomas legais que visem a regulamentação da situação das emissões de escape dos veículos motorizados que se encontram a circular nas estradas de Macau.

Obrigado.

Presidente: O Sr. Secretário quer dar algumas explicações?

Secretário para a Economia e Finanças, Tam Pak Yun: Não, não quero.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Srs. Deputados.

Os Srs. Deputados têm mais opiniões a expressar em relação à presente proposta de lei?... Se não houver, vamos fazer a votação na generalidade. Vamos à votação.

(Votação em curso)

Presidente: Está aprovada.

Agradeço a presença do Sr. Secretário e dos demais representantes governamentais.

Srs. Deputados,

Vamos descansar um pouco. Daqui a quinze minutos vamos iniciar a discussão sobre a terceira matéria agendada para hoje.

(Intervalo)

Presidente: Srs. Deputados.

Agora vamos iniciar a discussão da terceira matéria agendada para hoje.

Antes do início da discussão, apresento aqui, em nome da Assembleia Legislativa, as boas-vindas ao Sr. Secretário e aos seus colaboradores.

A terceira matéria agendada para hoje é a apresentação, discussão e aprovação na generalidade da proposta de lei intitulada “Regime jurídico da videovigilância em espaços Públicos”.

Primeiro vou pedir ao Sr. Secretário para fazer a apresentação da respectiva proposta de lei.

Secretário para a Segurança, Cheong Kuoc Vá: Obrigado, Sr. Presidente.

Exmo. Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Permitam-me, em nome do Governo, apresentar a proposta de lei sobre o regime jurídico da videovigilância em espaços públicos.

É necessário dotar, de forma contínua e permanente, as Forças e Serviços de Segurança com os mais modernos e sofisticados meios de auxílio à prevenção e repressão da criminalidade, reforçando-lhes, por um lado, a capacidade técnico-operacional e permitindo-lhes, por outro, uma maior e melhor racionalização dos recursos humanos utilizados.

O recurso às novas tecnologias não é só uma inevitabilidade, mas uma necessidade. Tal sucede com o uso da videovigilância — que significa a captação, gravação e tratamento de imagens e sons captados em tempo real por sistemas de vídeo e de fotografia em circuito fechado, através de câmaras fixas, ou através de qualquer outro sistema ou meio técnico análogo. Face a este cenário, o Governo da RAEM, ciente das características geográficas, demográficas e sociais de Macau, e das mutações a que a cidade tem vindo a ser sujeita, tornando-a mais vulnerável a incidentes de segurança e de ordem pública; e ciente que tem necessidade de

adoptar medidas que visem a prossecução do bem-estar social e o sentimento de segurança e tranquilidade da população, entende que se justifica, pelas razões aduzidas, o recurso à videovigilância na RAEM.

Com efeito, o uso de tecnologias audiovisuais pode interferir com direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos (designadamente: o direito à imagem, o direito à palavra, o direito à privacidade e à reserva da intimidade privada, o direito à liberdade de circulação).

No caso concreto, encontramos-nos perante a protecção de pessoas e bens e a segurança e ordem públicas *vis-a-vis* o direito de privacidade e de reserva da vida privada dos titulares dos dados, que podem ser afectados pela recolha de imagens (incluindo a protecção dos dados pessoais).

Ponderados os direitos e valores fundamentais conflituantes, procurámos estabelecer o equilíbrio desejado, recorrendo a princípios basilares que enformam o nosso ordenamento jurídico e que são reiterados na proposta de lei: - o princípio da legalidade; - o princípio da exclusividade; - o princípio da proporcionalidade; - o princípio da intervenção mínima. É neste quadro garantístico que entendemos ser tempo oportuno de legislar sobre o recurso à videovigilância para que, de uma forma legalmente enquadrada, possamos tirar partido das virtualidades que ela nos oferece, mas sempre em pleno respeito por aqueles valores fundamentais. Procurou-se igualmente assegurar uma boa articulação com a legislação em vigor nesta matéria, a Lei Básica da RAEM, o Código Civil e em particular a Lei n.º 8/2005. Assim, a recolha, tratamento, registo e conservação dos dados recolhidos, no âmbito da presente proposta de lei, deve observância estrita às normas de protecção de dados pessoais e de segurança da informação previstas na Lei n.º 8/2005.

Podemos, por isso, afirmar sem pejo, que a nossa proposta de lei é uma proposta moderna e de vanguarda, ao procurar um justo equilíbrio entre a necessidade de garantir um espaço de liberdade e segurança para a população de Macau e o respeito pelos direitos e liberdades fundamentais dos seus cidadãos, e ao assegurar a necessária coerência jurídica do nosso ordenamento jurídico.

Srs. Deputados.

Colocamo-nos à inteira disposição de V. Exas. para os esclarecimentos que entenderem obter e a proposta lhes suscitar.

Muito obrigado.

Presidente: Obrigado pela apresentação, Sr. Secretário.

Em seguida vamos iniciar a discussão na generalidade. O Sr. Deputado Ng Kuok Cheong tem a palavra.

Ng Kuok Cheong: Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

A notícia da elaboração e promulgação da proposta de lei “Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos” tem preocupado cidadãos que prestam muita atenção à defesa dos direitos humanos fundamentais, os quais querem saber se nesta proposta de lei se prevêem estipulações que violem o seu direito à privacidade. Sendo deputado da Assembleia Legislativa, tentei acalmar estes cidadãos, dizendo-lhes que, ao contrário do que pensam, a elaboração e

promulgação desta proposta de lei servem antes para proteger o direito à privacidade. Sabe-se que a videovigilância existe sempre, sem ou com a promulgação da proposta de lei “Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos”. Neste caso, a respectiva lei virá a impor regras, definindo os objectivos, o âmbito de aplicação do respectivo sistema, assim como a utilização dos dados recolhidos, permitindo aos cidadãos que verifiquem se foi violado o seu direito à privacidade. Sendo assim, a preocupação com a protecção do direito à privacidade não deve constituir uma razão que contrarie a promulgação da presente proposta de lei. Tenho pena de que este trabalho tenha sido concluído tão tarde, embora o Governo tenha prometido entregar a proposta de lei à Assembleia Legislativa no segundo trimestre do ano corrente. Por causa disso, apresentei uma interpretação oral, à qual ainda não foi atribuída resposta. Porém, agora já não é necessário, uma vez que a respectiva proposta de lei já chegou hoje ao hemiciclo. Depois de a ler, fiquei com certa reserva relativamente ao seu conteúdo. Vou, portanto, apresentar as minhas opiniões aqui, na discussão na generalidade. A meu ver, se na realidade existe o sistema de videovigilância (claro que há sempre liberais que se opõem à instalação deste sistema, apresentando as suas razões), que foi instalado para garantia da segurança pública, o seu funcionamento precisa de ser regulamentado por diploma legal. Sendo assim, a presente proposta de lei tem a sua razão de existir. No entanto, temos que verificar se a supervisão relativa ao sistema de videovigilância é suficientemente efectiva. É pena que hoje não esteja aqui presente o representante do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Não sei se as autoridades presentes podem dar a respectiva resposta. No artigo n.º 5 da proposta de lei estão definidas as finalidades da videovigilância. No entanto, como é que os cidadãos podem saber se estas normas estão a ser cumpridas? Ou seja, se os cidadãos suspeitarem do incumprimento destas regras pelo órgão público competente, o Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais está dotado de competência supervisora para intervir no respectivo assunto, verificando se o âmbito definido está a ser desrespeitado? No artigo n.º 27 da mesma proposta de lei, estipula-se que os interessados possam pedir o acesso às gravações à entidade responsável pelo tratamento dos dados, através da respectiva autoridade pública. Queria saber se, no Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais, existe o respectivo mecanismo que assegure o fornecimento deste serviço, a pedido dos interessados, isto é, o serviço de ir buscar a cassette ao respectivo órgão das FSM. Queria pedir ao director do referido Gabinete para explicar como é este mecanismo, qual é o procedimento seguido, nomeadamente, quanto tempo é necessário para conseguir a cassette, pois, na proposta de lei em causa, nenhum destes pormenores está explícito... nem está presente no hemiciclo nenhum representante do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Não sei se outros representantes governamentais podem esclarecer como pode ser concretizada a norma registada na referida estipulação. Por exemplo, se o cidadão suspeitar que a câmara perto do seu quarto filma o que está a acontecer lá dentro, o que não é permitido pela lei, como é que ele pode pedir auxílio ao referido Gabinete: escrevendo uma carta ou deslocando-se pessoalmente a esse Gabinete? Há alguma limitação para a apresentação de queixa em termos de tempo? Enfim, qual é o procedimento que ele deve seguir para poder verificar a respectiva cassette... Há muitos destes pormenores que os cidadãos querem saber. Não sei se as autoridades lhes podem transmitir confiança, fazendo os respectivos esclarecimentos... No caso de suspeita de instalação de câmaras fora do âmbito definido no artigo n.º 5, o cidadão também se pode dirigir ao mesmo Gabinete para pedir ajuda? E este Gabinete vai fazer a apreciação do assunto? Há ainda outro tipo de dúvidas relativas ao conteúdo da presente proposta de lei, as quais têm precisamente a ver com a questão de justiça. No artigo n.º

14, está disposto que as imagens e sons recolhidos nos termos da presente lei podem constituir meios de prova em processo penal ou contravencional, nas diferentes fases processuais. Acredito que as informações recolhidas pelo sistema de videovigilância são sempre aproveitadas, nomeadamente para a investigação dos casos importantes, mesmo antes da publicação da presente proposta de lei. Depois da promulgação da lei, as respectivas informações podem ser aproveitadas publicamente, segundo a lei. Acho que deve ser assim: logo que se constatar a utilidade de determinadas informações, as mesmas vão ser bem guardadas nos respectivos serviços para servir como provas. É exactamente neste ponto que se toca na questão da justiça - agora já não é a privacidade que está em causa. Há dois níveis de justiça. Num deles, reivindicamos a justiça no tratamento de cidadãos diferentes. Segundo o estipulado no artigo n.º 14, a polícia pode sempre servir-se das informações recolhidas para apresentar acusações aos infractores da lei, sem necessitar da denúncia dos cidadãos nem da presença dos polícias. Na sociedade, há sempre queixas sobre a existência de injustiças na apresentação de acusações pelos polícias: as multas nunca são atribuídas aos condutores de um Mercedes-Benz, mas sim a um veículo velho e podre. Por exemplo, numa cassette com informações recolhidas através do sistema de videovigilância, estão registados crimes praticados por cento e tal pessoas. Pergunto se todas estas pessoas são acusadas, ou só parte delas são acusadas, e qual é o critério para a selecção dos acusados. Como normalmente só os serviços competentes é que têm acesso a estas gravações, quem é que vai verificar a existência ou não de justiça neste nível? O outro nível da justiça tem a ver com a igualdade no aproveitamento, pelo polícia e pelos cidadãos, das informações registadas nas cassetes, as quais servirão como provas nas acusações. As autoridades (claro que as autoridades não são inimigos, também apoiamos o Governo na acusação das ilegalidades) podem aproveitar as respectivas informações quando quiserem, uma vez que a cassette está na sua mão, situação essa que não se verifica com um cidadão. É possível que ele peça para verificar a respectiva cassette para provar a sua inocência. E pode acontecer que, quando o réu conseguir, através de um advogado, a autorização do juiz para verificar a cassette, a respectiva gravação já foi eliminada, pois tinha ultrapassado o prazo de sessenta dias de conservação de dados. É neste sentido que a polícia e os cidadãos não são iguais perante a lei. Espero que, na discussão na generalidade, os representantes governamentais possam dar respostas às minhas perguntas sobre a protecção do direito à privacidade, assim como sobre a questão de justiça em dois níveis, quando as informações recolhidas servem como provas nas acusações. Esperamos que se possa melhorar o respectivo mecanismo para a protecção da privacidade, de modo a reforçar a confiança dos cidadãos, que os residentes disponham do mecanismo que lhes permita utilizar informações recolhidas pelo sistema de videovigilância para provar a sua inocência, caso sejam acusados, e que haja mecanismos de supervisão que possam impedir injustiças na selecção de casos de irregularidades, aos quais se apresentem acusações.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Tong Io Cheng, por favor.

Tong Io Cheng: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

Para dizer com franqueza, estou bastante preocupado com a presente proposta de lei sobre o regime jurídico da videovigilância

em espaços públicos. Penso que ninguém gosta de ser vigiado e filmado durante vinte e quatro horas, ainda que se trate de lugares públicos. No entanto, graças à utilidade deste tipo de sistema na manutenção da segurança pública e no combate à criminalidade, provada pelas experiências, as razões da protecção do direito à privacidade não são suficientemente fortes que possam impedir a instalação do respectivo sistema, o que não significa que a população não esteja com receio da vigilância. O primeiro aspecto a que precisamos de prestar atenção tem a ver com o âmbito da instalação de câmaras. Segundo o que está estipulado na proposta de lei, para a vigilância do trânsito, o sistema de videovigilância pode ter cobertura sobre toda a cidade de Macau. Se assim for, penso que os residentes ficam bastante preocupados. Não sei qual é o procedimento seguido em outros países e regiões para conseguir a maior eficácia para a manutenção da segurança pública... Deve-se anunciar a localização das câmaras para produzir o efeito dissuasivo, ou deve-se manter o segredo sobre os lugares onde se instala o respectivo sistema, de modo a apanhar os infractores da lei, os quais não sabiam que estavam a ser vigiados? Não sei se o Governo estudou a diferença entre estas duas maneiras em termos do efeito produzido, nem sei qual é a opção tomada pelas autoridades. Por outro lado, no caso de o Governo não publicar os lugares onde estão instaladas câmaras para vigilância, como é que a população pode saber que a sua vida privada está a ser filmada, de modo a ter as respectivas reacções? Neste caso, a verdade só se revelará quando o cidadão constatar a publicação da sua vida privada, pedindo indemnizações por causa disso. Nessa altura, a situação vai ser complicada. Em último lugar, queria pedir esclarecimento sobre o artigo n.º 13, em que se dispõe que sejam avaliados os riscos e as necessidades de controlo dos locais sujeitos a videovigilância, em especial se os meios a utilizar são os necessários, adequados e proporcionais à finalidade pretendida. Queria saber se a avaliação é feita antes da instalação ou depois da instalação das câmaras. Se for depois da instalação, queria saber qual é o intervalo que se faz para a realização da respectiva revisão. Acredito que estas são informações que podem contribuir para acalmar a população.

Obrigado, Sr. Secretário.

Presidente: Sr. Deputado Mak Soi Kun, por favor.

Mak Soi Kun: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário.

Tendo em conta o objectivo da transformação de Macau num centro mundial de turismo e de lazer, é importante a manutenção da segurança pública, a qual também é uma das condições indispensáveis para a criação de uma cidade ideal para se viver. Segundo alguns académicos, é alta a taxa de criminalidade dos países e regiões economicamente desenvolvidos. A meu ver, é necessário utilizar meios de alta tecnologia para manter, com eficácia, a segurança e a ordem pública de Macau como cidade internacional. É um problema... a questão da privacidade. No entanto, pensando melhor, sendo Macau um Território tão pequeno, somos reconhecidos em toda a parte, sendo identificados com facilidade mesmo em Zhuhai. Já perdemos, desde cedo, a nossa privacidade. Acho que, se respeitarmos a lei, não há necessidade de guardar segredos. Por outro lado, há ainda muitos diplomas legais que nos protegem, tais como a Lei da Protecção de Dados Pessoais. Presto muita atenção à possibilidade de revelação dos dados pessoais pelos trabalhadores que, no processo de recolha e conservação, têm contacto com as informações privadas. O Sr. Secretário disse muito

bem: temos que apoiar medidas que sirvam para o bem da população, equilibrando os interesses e os prejuízos. Apoio o Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos, porque é um regime que protege os interesses públicos, chamando a atenção, porém, para a necessidade de definir bem a competência e o procedimento de recolha, tratamento e conservação de informações pessoais. No artigo n.º 8 da lei em discussão, intitulado “Entidade responsável pelo tratamento”, e, no artigo n.º 17, intitulado “Acesso aos dados pelas forças e serviços de segurança”, determinam-se os indivíduos que podem ter acesso às informações. Queria perguntar ao Sr. Secretário se os trabalhos de instalação, reparação e manutenção do referido sistema são assegurados pelo pessoal das FSM, ou são adjudicados a companhias privadas. Na proposta de lei está previsto um conjunto de regras que determinam as entidades que possam ter contacto com os dados pessoais. No caso de adjudicação, os empregados das companhias privadas também têm acesso às respectivas informações, ainda que a lei não lhe confira a respectiva competência. Se estes empregados comunicarem aos amigos o que viram nas cassetes, este comportamento é considerado como desrespeito pelas normas jurídicas? Acho que é extremamente importante a supervisão do comportamento dos trabalhadores que tenham contacto com as informações, quer sejam empregados das companhias privadas, quer sejam funcionários das FSM. Segundo a proposta de lei em análise, parece-me que todo o pessoal das FSM é dotado da competência de ter contacto com as informações recolhidas. Sendo assim, é muito difícil o trabalho de supervisão. Seria complicado se as informações pessoais fossem reveladas. Sugiro que se considere, na apreciação na especialidade, a possibilidade de restringir quem tem competência de conservação e utilização de informações a um grupo pequeno de indivíduos, a uma comissão, por exemplo, para além de se elaborar instruções claras sobre o poder e a responsabilidade, o procedimento rigoroso para o acesso a informações, assim como o mecanismo de supervisão efectiva. Todos estes pormenores têm de ser ponderados com muita atenção.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Ho Ion Sang, por favor.

Ho Ion Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Sendo Macau um centro mundial de turismo e de lazer com os seus pontos turísticos inscritos na Lista do Património Mundial, é fundamental a garantia da segurança pública, considerada como condição indispensável para uma cidade ideal para se viver. Hoje em dia, a sociedade de Macau está a tornar-se cada vez mais complexa, e há necessidade de se tomar medidas mais eficazes e actualizadas, de modo a fazer frente a crimes praticados com modalidades renovadas, em cada dia que passa. Por exemplo, há pouco tempo apareceram bombas falsas num ponto turístico do NAPE e no Edifício de Centro Internacional de Macau. Trata-se de crimes novos que não tinham acontecido antes em Macau. Nesta circunstância, tem que se intensificar a estratégia da polícia, reforçada cientifico-tecnologicamente, o que, aliás, está previsto nas Linhas de Acção Governativa do ano corrente. Não são uma novidade as câmaras do sistema de videovigilância. Em Abril de 2009, foi anunciado o plano de instalar em Macau quatrocentas destas câmaras para a vigilância do trânsito. Queria saber se as duzentas câmaras que se pretendem instalar agora no Território, nomeadamente nos postos fronteiriços, fazem parte das quatrocentas câmaras, anunciadas na data indicada,

para serem instaladas junto das vias públicas, ou se pertencem a outro projecto. Tenho esta dúvida, porque notei que já estão instaladas muitas câmaras de CCTV nas estradas, designadamente, junto das paragens de autocarros. Tendo em consideração a existência de alguns pontos críticos de segurança, nomeadamente nas zonas antigas, em que ocorrem vários tipos de crimes, tais como crimes de queima de veículos motorizados ou de furto, não sei se o Sr. Secretário tem uma calendarização para a instalação de câmaras nos referidos locais, medida essa que é muito importante para a prevenção e combate à criminalidade. Queria pedir ao Sr. Secretário para responder a estas perguntas. Queria pedir igualmente esclarecimento sobre o seguinte: o sistema electrónico já instalado para a vigilância das vias públicas é regulamentado também pela presente proposta de lei? Segundo o disposto nesta lei, a instalação de sistemas de videovigilância depende da autorização do Chefe do Executivo, após parecer vinculativo do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Se a resposta à última pergunta for positiva, o que é que vamos fazer em relação aos sistemas já instalados? O último ponto que queria abordar tem a ver com a protecção do direito à privacidade, a qual constitui a maior preocupação da população de Macau. Espero que todo o processo de recolha, de tratamento e de conservação das informações, previsto na presente proposta de lei, possa respeitar o estipulado na Lei n.º 8/2005, intitulada “Lei da Protecção de Dados Pessoais”. Para os cidadãos poderem ficar mais descansados, penso que há necessidade de reforçar a respectiva formação, de modo a que os agentes que executam a lei percebam a obrigação de sigilo em relação às informações pessoais com que têm contacto. Por outro lado, não é menos importante a criação do mecanismo para a supervisão do mesmo assunto. Estas são as minhas opiniões.

Obrigado.

Presidente: Sr. Secretário.

Ainda há três deputados que vão fazer a intervenção. Pensa que... deixamo-los pronunciar-se primeiro, e depois dá o Sr. Secretário as respectivas respostas, ou... Sra. Deputada Ho Sio Kam, por favor.

Ho Sio Kam: Obrigada, Sr. Presidente.

Nos últimos anos, tem-se registado grande evolução na sociedade de Macau, onde têm ocorrido, porém, numerosos crimes, tais como crimes de roubo e de queima de veículos motorizados, os quais põem em causa a segurança física e dos bens dos residentes de Macau. Sendo assim, a manutenção da segurança pública tornou-se questão de importância primordial tanto para os cidadãos, como para a Administração Pública. Nestas circunstâncias, toda a população percebe a necessidade da instalação do sistema de videovigilância, pensando, no entanto, que há também necessidade de protecção dos direitos humanos fundamentais. Penso que temos de ter muito cuidado no tratamento deste assunto, procurando manter o equilíbrio entre o combate à criminalidade e a protecção do direito à privacidade. O Governo informou-nos de que na primeira fase se instalarão duzentas câmaras de videovigilância nos postos fronteiriços. Queria pedir informações sobre os outros locais onde se vão instalar mais câmaras. Isto é, queria saber quantas etapas serão ainda definidas para a instalação do referido sistema. Penso que este é um assunto que muitos cidadãos querem saber. Segundo afirmou a Administração Pública, a presente proposta de lei foi elaborada tendo em consideração experiências de outros países e regiões. Queria perguntar se o Governo da RAEM vai tomar como referência as experiências dos EUA, que definem nos respectivos diplomas

legais a necessidade de participação dos cidadãos no processo de elaboração de projectos para a instalação das câmaras de videovigilância. No caso de Washington, os cidadãos têm o direito de apresentar ao chefe da polícia, no prazo de trinta dias, a sua opinião referente aos locais da instalação das câmaras de videovigilância. Da mesma maneira, para a introdução de quaisquer modificações no respectivo sistema, realizam-se sempre consultas públicas junto dos residentes das zonas comunitárias. Queria aproveitar esta ocasião para perguntar às autoridades se vão, na fase posterior, recolher opiniões deslocando-se às zonas residenciais com alta concentração de moradores, de modo a atenuar as preocupações da população.

Obrigada.

Presidente: Sr. Deputado José Pereira Coutinho, por favor.

José Pereira Coutinho: Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes.

Queria exprimir várias opiniões. Em primeiro lugar, queria elogiar o progresso registado na elaboração da presente proposta de lei, no que diz respeito à técnica de legislar. Porém, isto não significa que, no mesmo diploma legal, não haja certos pontos que requeiram melhoramento. Acho muito estranha a ausência, da reunião de hoje, dos representantes do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Queria chamar a atenção para a importância que o artigo n.º 28 da Lei n.º 8/2005, intitulada “Lei da Protecção de Dados Pessoais”, tem para a proposta de lei em análise. No referido artigo está estipulado que, quando um cidadão achar que os seus direitos e interesses estão a ser prejudicados, pode apresentar reclamações ao Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. No entanto, encontra-se igualmente, no n.º 4 do artigo n.º 10, perdão, do artigo n.º 20, o seguinte conteúdo: “A autoridade pública prevista na Lei n.º 8/2005 tem acesso, sempre que solicitar, às comunicações efectuadas no âmbito da presente lei, salvaguardando-se os casos onde há segredo de justiça.” Isto quer dizer que há situações em que as FSM podem guardar segredo frente ao Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais, o qual não realiza, nestes casos, a sua função definida no artigo n.º 28 da Lei n.º 8/2005. E o cidadão tem que contratar um advogado que o ajude a pedir a autorização do juiz para o acesso às gravações do sistema de videovigilância. Acho que, na presente proposta de lei, não se pode definir regras que se sobreponham à norma estipulada na Lei n.º 8/2005, assim como, no segundo parágrafo do artigo n.º 30 da «Lei Básica», em que se prevê que aos residentes de Macau são reconhecidos o direito ao bom nome e reputação e o direito à reserva da intimidade da vida privada e familiar. Penso que este assunto pode ser estudado na apreciação na especialidade, de modo a aperfeiçoar a lei em discussão, assim como a evitar possíveis problemas na sua execução. O outro ponto para o qual gostaria de pedir esclarecimento é o termo “resguardo de intimidade”, registado no artigo n.º 7 da proposta de lei em causa. Acho que se trata de um conceito indeterminado. Espero que na apreciação na especialidade se possa fazer uma especificação do sentido deste termo. Para além disso, acho muito importante a questão de justiça, abordada há pouco por um colega. De facto, é necessário criar um sistema em que se fixem procedimentos que possam garantir a justiça na apresentação de acusações, aproveitando as informações recolhidas através das câmaras do sistema de videovigilância. Este sistema deve ter a capacidade de impedir o exercício, pelos agentes responsáveis, da subjectividade na escolha de alvos das acusações de casos criminais ou de transgressões da Lei

do Trânsito Rodoviário, de modo a evitar que se gerem conflitos sociais. Penso que este trabalho também pode ser feito na comissão de especialidade. Na minha opinião, devemos apoiar a presente proposta de lei, porque precisamos dela. No entanto, é preciso manter certo equilíbrio. Estou desapontado com a ausência, da reunião de hoje, dos representantes do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais. Espero que eles possam estar presentes na apreciação e discussão na especialidade, realizadas na comissão de especialidade. Antes de finalizar a minha intervenção, volto a chamar a atenção para a sobreposição do conteúdo do n.º 4, do artigo n.º 20 da proposta de lei em análise, com o do artigo n.º 28 da Lei n.º 8/2005, ou seja, a sobreposição da necessidade de sigilo dos militarizados das FSM e à competência do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais de ter acesso às informações recolhidas através do sistema de videovigilância. Penso que é necessário esclarecer este assunto em termos jurídicos. Queria pedir igualmente o esclarecimento, na comissão de especialidade, da definição do termo “comportamentos graves”.

Obrigado.

Presidente: Sr. Deputado Lam Heong Sang, por favor.

Lam Heong Sang: Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Secretário e demais autoridades presentes, colegas.

Numa sociedade moderna, é vulgar a instalação, em espaços públicos, de câmaras de sistema de videovigilância, sendo Macau apenas uma das muitas cidades onde se pode ver instalado nas estradas este equipamento electrónico. Nestas circunstâncias, é inevitável a promulgação de uma lei, própria para a regulamentação do respectivo assunto. Apesar disso, não posso deixar de apontar alguns pontos existentes na proposta de lei em análise, que merecem ponderações mais cuidadosas. Por exemplo, para que a população possa ter uma melhor compreensão sobre as proibições estabelecidas quanto ao âmbito de instalação do sistema de videovigilância, sugiro que se forneçam, no artigo n.º 6, explicações mais pormenorizadas das situações em que se proíbe a instalação do referido equipamento. Na proposta de lei não só estão explícitos os limites à videovigilância, mas também o dever de sigilo e as finalidades da videovigilância, tais como, a garantia da segurança e da ordem públicas, e a prevenção da prática de crimes. Todavia, parece-me pouco claro o mecanismo de supervisão e de acusação dos casos de transgressão das normas definidas, nomeadamente nos artigos n.º 7 (em que se prevêem limites à videovigilância), n.º 18 (o crime mencionado neste artigo é bastante grave, pois pode implicar a venda ilegal de informações privadas) e n.º 23 (em que está disposto que os infractores da norma prevista sejam castigados com pena de procedimento disciplinar e criminal). É certo que no artigo n.º 28 da lei em análise se prevê uma série de sanções, definidas já na Lei n.º 8/2005, intitulada “Lei da Protecção de Dados Pessoais”, na qual há dezasseis artigos sobre a Tutela Administrativa e Jurisdicional, desde o artigo n.º 28, mencionado pelo Sr. Deputado José Pereira Coutinho, e em que se determina o direito de apresentação de queixa à autoridade pública, até ao artigo n.º 44. Estamos, porém, com dúvidas sobre quem é que vai acusar o transgressor da lei, do artigo n.º 18, por exemplo, que é também um agente das FSM. Apoio a promulgação da presente lei, insistindo, no entanto, na necessidade de eliminar a possibilidade de prática de irregularidades. Os cidadãos depositam confiança no Governo, cedendo parte do seu direito à privacidade, para que a Administração Pública seja dotada de fortes recursos, combatendo e prevenindo a criminalidade, assim como

garantindo a segurança pública e a ordem social. Em contrapartida, a Administração Pública tem a obrigação de proteger a privacidade da população, impedindo a ocorrência de ilegalidades que prejudiquem os seus direitos e interesses. Não é admissível acontecer em Macau o incidente de Shenzhen, em que as câmaras do sistema de videovigilância foram viradas, durante a noite, para o quarto dos cidadãos, tendo sido as respectivas imagens colocadas na rede. No caso de Shenzhen, a responsabilidade foi atribuída a dois trabalhadores contratados. Porém, penso que o respectivo equipamento, que é muito pesado, não podia ser movido por apenas duas pessoas. Apoio esta proposta de lei, com a esperança de que na discussão na especialidade se possam definir medidas pormenorizadas para o tratamento de casos de transgressão. Estas são as minhas opiniões pessoais.

Presidente: Sr. Secretário.

Já todos os deputados fizeram perguntas, faça o favor de dar a respectiva resposta.

Secretário para a Segurança, Cheong Kuoc Vá: Obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Deputado Ng Kuok Cheong manifestou a preocupação com a protecção do direito à privacidade, perguntando se existem mecanismos eficazes para garantir o cumprimento do dever de sigilo. Em primeiro lugar, temos a protecção da Lei n.º 8/2005, intitulada “Lei da Protecção de Dados Pessoais”, elaborada e aprovada pela Assembleia Legislativa. Esta é uma lei bastante recente, relativamente perfeita, e muito profunda. No que diz respeito a mecanismos, há mecanismos internos e mecanismos externos. O mecanismo interno consiste, sobretudo, na relação hierárquica, cabendo ao superior supervisionar o trabalho do subordinado. Vamos reforçar a respectiva formação e elaborar um guia de conduta para a regulamentação do referido assunto. É de sublinhar que, para o acesso a informações recolhidas, é preciso um código secreto, que é atribuído apenas a agentes com autorização. Quanto a mecanismos externos, temos o Comissariado contra a Corrupção, o Ministério Público, a Comissão de Fiscalização da Disciplina das Forças e Serviços de Segurança, e também a Assembleia Legislativa. Acredito que estas entidades supervisoras são efectivas. Para a punição dos casos de transgressão, vamos aplicar as normas definidas na Lei n.º 8/2005, intitulada “Lei da Protecção de Dados Pessoais”, tais como o artigo n.º 41, em que se prevê que o infractor da regra do dever de sigilo é punido com pena de prisão até dois anos ou pena de multa até 240 dias, sendo a pena agravada de metade dos seus limites se o agente for funcionário público ou equiparado, nos termos da lei penal. Isto quer dizer que aos funcionários públicos são atribuídas sanções agravadas, uma vez que eles são indivíduos responsáveis pela execução da lei. Para além disso, há ainda outras sanções disciplinares. Portanto, fique descansado, Sr. Deputado. Há aqui muitas punições para a prevenção da prática de ilegalidades pelos agentes que têm contacto com as respectivas informações. Em relação à questão da justiça no aproveitamento de informações recolhidas, nomeadamente na apresentação de acusações, a mesma é garantida igualmente pela relação hierárquica entre os agentes das FSM, sendo que os chefes supervisionam os guardas, e os comandantes supervisionam os chefes, mecanismo interno esse que é complementado pelos mecanismos externos, tais como o Comissariado contra a Corrupção, o Ministério Público, a Comissão de Fiscalização da Disciplina das Forças e Serviços de Segurança, e a Assembleia Legislativa. A propósito disso, queria chamar a atenção para a função do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais, o

qual está vinculado directamente ao Chefe do Executivo. Em determinados aspectos, este Gabinete pode ser considerado como entidade supervisora dos órgãos da área da Segurança, pois as respectivas reclamações referentes ao sistema de videovigilância serão apresentadas ao mesmo Gabinete para serem acompanhadas.

O Sr. Deputado Tong Io Cheng, por sua vez, está preocupado com o âmbito da instalação do sistema de videovigilância. Sr. Deputado, não se preocupe, a câmara do CCTV não se virará para a sua residência, porque a polícia vai respeitar o princípio da proporcionalidade, segundo o qual, o recurso à videovigilância pressupõe a ponderação entre as exigências da manutenção da segurança e ordem públicas, nomeadamente, a prevenção da prática de crimes, e a protecção do direito à reserva da intimidade da vida privada e de outros direitos fundamentais. Sendo assim, a polícia vai instalar o respectivo equipamento nos pontos críticos de segurança, ou em lugares por onde passam muitas pessoas, nomeadamente turistas. Por outro lado, a opinião do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais é fundamental para a atribuição da autorização para os trabalhos de instalação do CCTV. Com a fiscalização do referido Gabinete, penso que não há razão para preocupações. Queria informar que no lugar onde existem câmaras do sistema de videovigilância, haverá, sem falta, um anúncio a explicitar a sua existência. Devido ao desenvolvimento da cidade, que é, aliás, bastante rápido, está prevista a revisão regular dos locais de instalação das câmaras do CCTV. Na revisão vai-se ouvir igualmente a opinião do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais, que é decisiva para a tomada da decisão final em relação ao respectivo assunto.

O Sr. Deputado Mak Soi Kun prestou atenção à questão do sigilo na recolha, tratamento e conservação das informações privadas. Tal como expliquei, só os agentes das FSM encarregados da realização do respectivo trabalho, e aos quais é atribuído o código secreto, é que podem ter acesso a estas informações. Os agentes responsáveis serão devidamente seleccionados e formados, de modo a que saibam respeitar as normas registadas no guia de conduta. Por exemplo, no caso do Corpo de Polícia de Segurança Pública, são os agentes seleccionados do Departamento de Operações que são responsáveis pela respectiva operação. No que diz respeito aos trabalhos de reparação e manutenção, como se trata de um sistema de alta tecnologia, estes trabalhos normalmente são adjudicados às companhias privadas. Isto não quer dizer que os técnicos destas companhias têm acesso às informações armazenadas no sistema... pois, sem o código secreto atribuído, eles não conseguem entrar no sistema, podendo apenas realizar trabalhos de carácter técnico.

O Sr. Deputado Ho Ion Sang quer saber o número de câmaras que se pretende instalar. A minha resposta é a seguinte: as referidas quatrocentas câmaras já foram instaladas nas vias públicas pela Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego. Podemos ver estas câmaras na rede, nomeadamente, através do aparelho de telefone portátil. O centro de controlo do CPSP recebe os respectivos sinais do CCTV, recolhendo informações, designadamente, sobre as transgressões às regras previstas na Lei do Trânsito Rodoviário, informações essas que servem como provas para as acusações apresentadas segundo a lei.

Queria sublinhar que a proposta de lei em estudo não produz efeito, no respeitante à questão da autorização da execução sobre as obras que, na realidade, já foram levadas a cabo. Neste momento, a Polícia sugeriu a instalação de duzentas câmaras nos postos fronteiriços, obras essas que constituem a primeira etapa do projecto

de instalação das câmaras do sistema de CCTV, para a finalidade de garantia da segurança pública. A referida sugestão foi submetida a apreciação superior, ouvindo-se a opinião do Gabinete para a Protecção de Dados Pessoais, o qual analisa, nomeadamente, a necessidade e a proporcionalidade em termos de quantidade das câmaras que se pretendem adquirir. O mesmo deputado mencionou a importância da Lei da Protecção de Dados Pessoais. Concorro inteiramente com a sua opinião, prometendo que vamos reforçar a respectiva formação.

Em resposta à pergunta apresentada pela Sra. Deputada Ho Sio Kam, informo que, na primeira etapa, planeamos instalar duzentas câmaras nos postos fronteiriços. Na segunda etapa, as câmaras serão instaladas nos cruzamentos e entroncamentos, sendo colocadas nos pontos críticos de segurança, na terceira fase. O que referi são projectos não definidos, os quais foram concebidos tendo em consideração o apelo da população, preocupada com os crimes de queima de motos. Em relação à aprendizagem, sugerida pela mesma deputada, com as experiências de Washington, afirmo que existem diferenças entre o sistema legal de Macau e o da referida cidade americana. Portanto, na elaboração da presente proposta de lei, tomámos em consideração sobretudo as experiências de Portugal, da França e da Alemanha. Não excluo a possibilidade de os agentes dos comissariados irem às zonas comunitárias fazer intercâmbios com os residentes, de modo a recolher opiniões para a definição dos locais de instalação das câmaras do sistema de CCTV.

Não tenho opinião oposta em relação à sugestão do Sr. Deputado José Pereira Coutinho, que pediu a realização de estudos na comissão para a apreciação na especialidade, de modo a aperfeiçoar alguns pontos da proposta de lei.

Volto a explicar que a justiça será garantida, nomeadamente, na apresentação de acusações, pelo mecanismo interno (mediante a supervisão efectuada através da relação hierárquica) e pelos mecanismos externos.

No que diz respeito à definição de comportamentos graves, podemos verificar a respectiva definição registada no estatuto disciplinar do órgão a que pertence o agente que incorre em erro.

O Sr. Deputado Lam Heong Sang quer saber qual é a entidade responsável pela acusação das respectivas irregularidades, quer sejam infracções administrativas, quer sejam crimes propriamente ditos. Tal como referi, temos a supervisão decorrente da relação hierárquica em que o superior inspeciona o inferior. Portanto, caso o superior descubra que o inferior desrespeitou as normas jurídicas no tratamento ou na conservação das respectivas informações, apresentará acusações segundo a lei de processo penal.

Presidente: Srs. Deputados...

Os Srs. Deputados têm mais opiniões? O Sr. Secretário e as demais autoridades querem acrescentar alguma coisa?

Secretário para a Segurança, Cheong Kuoc Vá: Queria realçar que a Lei n.º 8/2005 é aplicável à presente proposta de lei sobre o Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos.

Obrigado, Sr. Presidente.

Presidente: Srs. Deputados.

Se não houver deputados que queiram expressar mais opiniões, vamos fazer a votação na generalidade da terceira matéria agendada para a reunião de hoje, que é precisamente a proposta de lei sobre o «Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos». Vamos proceder à votação.

(Votação em curso)

Presidente: Está aprovado.

Srs. Deputados.

Há deputados que queiram fazer declaração de voto? Há ou não há?... Bom, Sr. Deputado Au Kam San, por favor.

Au Kam San: Obrigado, Sr. Presidente.

Eu, o Sr. Deputado Ng Kuok Cheong e o Sr. Deputado Chan Wai Chi prestamos declaração de voto relativa ao «Regime jurídico da videovigilância em espaços públicos».

É compreensível a instalação do sistema de videovigilância em espaços públicos, de modo a satisfazer as necessidades sentidas na gestão do trânsito da cidade de Macau. Reconhecemos igualmente que o Governo tem a sua razão na tomada da decisão de aproveitar o mesmo sistema de CCTV, para o objectivo de apresentação de acusações, pois há a necessidade de manutenção da ordem pública da RAEM, combatendo e prevenindo a criminalidade. O que contestamos é que, antes da instalação das câmaras do CCTV em espaços públicos, as autoridades não tivessem pedido a opinião da população, nem publicado os critérios adoptados para a selecção das respectivas localidades. Quando o mesmo sistema foi estabelecido inicialmente para o controlo de trânsito, as câmaras deviam ser instaladas nos pontos críticos de trânsito e nas estradas onde havia muito movimento. Mais tarde, para satisfazer o outro objectivo que é a manutenção da segurança pública, é evidente que é necessário alargar o âmbito da cobertura do sistema de videovigilância. No entanto, na proposta de lei aprovada há pouco, não se prevêem princípios gerais segundo os quais se faz a selecção dos locais para a

instalação das respectivas câmaras. Nem se fala da existência de medidas concretas para a supervisão do processo de videovigilância. Somos de opinião que estes são aspectos que precisam de ser aperfeiçoados na apreciação na especialidade, de modo a garantir o respeito pelas normas definidas, sobretudo no artigo n.º 5 da lei em análise, acerca das finalidades da videovigilância.

Compreendemos o aproveitamento das informações recolhidas pelo sistema de CCTV para a acusação de ilegalidades, de modo a combater e prevenir a criminalidade. Todavia, temos receio de que o mesmo sistema possa vir a tornar-se num instrumento para satisfazer os fins de controlo político, especialmente quando cresce ilimitadamente. Esta tendência é contrária à meta definida pelo Governo Central de transformação de Macau num centro mundial de turismo e de lazer, pois nem os turistas nem os residentes locais gostam de ser vigiados durante vinte e quatro horas, ainda que não cometam nenhum acto ilícito. Sendo assim, não se pode depositar a esperança nos governantes, desejando o seu autocontrolo. Deve-se, antes, aperfeiçoar as respectivas normas na presente lei, de modo a evitar o abuso no aproveitamento do respectivo sistema de videovigilância, impedindo a utilização das informações recolhidas para atingir finalidades para além do controlo do trânsito e do combate à criminalidade.

Obrigado.

Presidente: Não havendo mais deputados que queiram fazer declaração de voto, apresentamos o nosso agradecimento ao Sr. Secretário e às demais autoridades presentes.

Srs. Deputados.

Tendo finalizado o tratamento feito às três matérias agendadas para hoje, declaro encerrada a sessão.

Intérpretes-tradutores: Gabinete de Tradução

Redactores: Gabinete de Registo e Redacção

