



**CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES**

**ECONÓMICAS DE MOÇAMBIQUE**

“PARECER RELATIVO À PROPOSTA DE REESTRUTURAÇÃO E ALTERAÇÃO À  
POSTURA DE TRÂNSITO DO CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MAPUTO”

## 1. INTRODUÇÃO

A Confederação das Associações Económicas de Moçambique – CTA - recebeu, do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, a Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo, solicitando Parecer do Sector Privado sobre a mesma.

A Proposta de Reestruturação e Alteração da Postura de Trânsito, contem, no total, 101 (cento e uma) disposições, divididas em 14 (catorze) capítulos, sendo que, na sua parte final, contem, ainda, 03 (três) anexos.

**O primeiro capítulo (artigo 1 à 2)** é reservado às Disposições Gerais, **o segundo capítulo (artigo 3 à 5)** é reservado às Regras Gerais, **o terceiro capítulo (artigo 6 à 28)** é reservado ao Trânsito de veículos e, aqui, são abordadas, de entre outras, as matérias inerentes a i) *Regras gerais de trânsito*, ii) *Poluição de veículos*, iii) *Velocidades*, iv) *Prescrições especiais* e vi) *Trânsito de veículos pesados*, **o quarto capítulo (artigo 29 à 30)** é reservado aos Veículos Prioritários, **o quinto capítulo (artigo 31 à 33)** é reservado aos Transportes colectivos, **o sexto capítulo (artigo 34 à 75)** é reservado ao Estacionamento na via pública, abordando, ainda, matérias como i) *Reserva de espaço*, ii) *Estacionamento e restrições ao estacionamento*, iii) *Ocupação indevida da via pública por veículos*, iv) *Restrições especiais de estacionamento*, v) *Remoção e bloqueio de veículos*, vi) *Parques de estacionamento*, **o sétimo capítulo (artigo 76)** é reservado ao trânsito de peões, **o oitavo capítulo (artigo 77)** é reservado aos Veículos de instrução, **o nono capítulo (artigo 78)** é reservado ao Trânsito de animais, **o décimo capítulo (artigo 79)** é reservado às penalidades, **o décimo primeiro capítulo (artigo 80 à 82)** é reservado à Assistência técnica aos veículos, **o décimo segundo capítulo (artigo 83 à 90)** é reservado ao Processo de licenciamento, **o décimo terceiro capítulo (artigo 91 à 93)** é reservado aos Requisitos e vistorias de estabelecimentos officinais e, por fim, **o décimo quarto capítulo (artigo 94 à 101)** é reservado às Taxas, multas e fiscalização.

Relativamente aos anexos, **o primeiro** é reservado às Taxas previstas na Postura de Trânsito, **o segundo** é reservado a Coimas por infracção à Postura e, por fim, **o terceiro** é reservado às Taxas e multas.

Portanto, o presente documento tem como objectivo apresentar o parecer do sector privado em relação a esta proposta, que resultou de um processo de auscultação introspectiva no seio do sector empresarial a nível nacional.

## **2. CONTEXTUALIZAÇÃO**

O Município de Maputo, pela sua natureza, é o que mais movimenta pessoas e bens a nível nacional, contribuindo para tal, a sua localização geográfica, e bem assim o seu crescimento em termos de parque automóvel. De acordo com os dados do INE (2019), a Cidade de Maputo movimenta cerca 56.394 veículos pesados (correspondente a 36.7% do total do país) e 260.779 veículos ligeiros (o corresponde a 47% do país). Consta, igualmente, que a Cidade de Maputo é a que regista maior número de acidentes, tendo em 2019 registado 302 acidentes, o correspondente a 25% do total registado no país. Pelo que, a regulação de trânsito neste município tem vindo a ganhar maior atenção.

A Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo, surge no âmbito do proceso de revisão da Postura de Trânsito, aprovada pela Resolução nº 66/AM/2017, de 30 de Março.

O presente processo de revisão da Postura de Trânsito decorre do facto de, nos últimos anos, a conjuntura de mobilidade da cidade de Maputo ter alterado substancialmente, o que de algum modo colocou novos desafios ao sector privado, sobretudo os relacionados às taxas e bem assim às restrições de circulação e/ou estacionamento em algumas vias dentro do território municipal.

O crescimento da procura pela Cidade de Maputo quer por automobilistas, quer por peões, está intimamente ligado ao seu crescimento como cidade, e isso obriga a necessidade de adequação dessa realidade à actual conjuntura, caracterizada, fundamentalmente, por uma mobilidade cada vez mais acentuada.

## **3. OBJECTIVO DO PROCESSO DE AUSCULTAÇÃO**

Com esta iniciativa, inserida no âmbito da reforma da Postura Municipal da Cidade de Maputo, pretende-se rever, sob o ponto de vista regulamentar, de entre outras matérias, as relativas ao

trânsito de veículos, trânsito de veículos pesados, licença de circulação, estacionamento na via pública, estacionamento e restrições ao estacionamento, trânsito de peões, processo de licenciamento, taxas, multas e fiscalização, visando garantir maior controle e eficiência na circulação de bens, e ainda, incrementar a competitividade gerando um crescimento económico sustentável para os operadores do sector de transporte.

Neste sentido, com o processo de auscultação ao Sector Privado levado a cabo pela CTA, pretendeu-se colher contribuições para a melhoria do instrumento, especialmente, por parte dos operadores do sector de transporte, as quais, após a respectiva sistematização e harmonização, serão parte integrante do presente Parecer da CTA sobre a Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo.

#### **4. ANÁLISE GERAL**

Deurante o processo de auscultação aos operadores do sector de transportes, para efeitos de colheita de contribuições, constatou-se que, sob o ponto de vista de forma, a proposta deveria conter um preâmbulo, que é o campo onde se descreve a ideia geral, bem como o objectivo do instrumento, o contexto em que o mesmo é aprovado e bem assim, de forma geral, o que o mesmo visa salvaguardar.

Nesta ordem de ideias somos de parecer que se coloque um preâmbulo contendo uma referência aos aspectos acima referidos.

Por outro lado, e olhando de forma holística para o posicionamento do Sector Privado, a presente Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo é bem vista, na medida em que traz à lume a possibilidade de o Sector Privado apresentar o seu parecer sobre a mesma, tendo, com efeito, considerado, para os devidos efeitos, a necessidade de revisão dos seguintes aspectos, (1) **no âmbito do trânsito de veículos que efectuem transportes de materiais especiais**, a necessidade de retirada da obrigatoriedade de apresentação do trajecto à Polícia Municipal, (2) **no âmbito de estacionamento na via pública**, a necessidade de previsão na Postura de Trânsito, do tratamento a dar, nos casos em que os utentes reservam espaço para estacionamento e não o usam, (3) **no âmbito da forma de pagamento de taxas**, a necessidade de adopção de um mecanismo único de pagamento de taxas, com uma periodicidade razoável, através

do qual os empresários possam proceder ao respectivo pagamento em umúnico acto, (4) **no âmbito da sobreposição e insustentabilidade dos valores das taxas municipais face a outros instrumentos legais**, a necessidade de revisão em baixa, dos valores das taxas, de modo a permitir que as empresas continuem a operar, dentro dos limites impostos pela Postura de Trânsito, (5) **no âmbito da responsabilização do Município**, a necessidade de responsabilização do Município em caso deste não cumprir com as suas obrigações, constantes da Postura de Trânsito, e (6) **no âmbito do tratamento diferenciado dos operadores em matéria de taxas**, a necessidade de tratamento igualitário de todo tipo de transporte de carga, no que às taxas diz respeito, nos casos em que todos usem as mesmas vias e transportem cargas com o mesmo peso.

## **5. ANÁLISE ESPECÍFICA**

Tendo presente que parte significativa das matérias constantes da presente Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo é reguladas, também, ao nível do Código da Estrada, iremos nos pronunciar de forma específica, às seguintes matérias:

### **5.1. Trânsito de veículos que efectuem transportes de materiais especiais**

**Art. 25 n° 4** – Uma vez que pelo acto de pagamento da taxa de circulação poder se aferir o trajecto que a viatura irá usar, sugerimos a retirada da obrigatoriedade de apresentação do trajecto à Polícia Municipal, mesmo porque a situação vem incrementar mais um procedimento, o que criaria mais custos para os operadores.

### **5.2. Estacionamento na via pública**

#### **Artigo 34 e seguintes**

Relativamente a esta matéria, sugere-se a adopção de um mecanismo a ser aplicado nos casos em que haja utentes que reservam espaço para o estacionamento, más, entretanto, não usam o referido espaço por qualquer razão. É preciso que a própria Postura preveja qual o tratamento a dar a situações do género, sob pena de haver muitos espaços reservados e, na prática, não usados.

A gestão de estacionamento no Município de Maputo influencia, no geral, e de forma negativa, a circulação do transporte quer de passageiros assim como de carga, prejudicando sobremaneira a actividade dessas modalidades de transporte.

Esta situação, em nosso entender, gera a necessidade de imposição de restrições de circulação a determinados tipos de transporte, usando-se para tal, a aplicação de taxas (extremamente insustentáveis) como medida inibitória de circulação.

O grande problema que decorre disso é o facto de as taxas municipais, para além de serem a valores bastante altos, serem, também, sobrepostas a outras taxas pagas para os mesmos fins, embora sejam reguladas por outros instrumentos jurídicos, alguns dos quais até de âmbito nacional.

### **5.3. Forma de pagamento de taxas**

Relativamente a esta questão (das taxas) somos de sugerir que, por forma a melhor gerir os custos relacionados com o tempo perdido nestes expedientes por parte dos empresários, se adopte um mecanismo único de pagamento de taxas, através do qual e com uma periodicidade razoável, os empresários possam proceder ao respectivo pagamento.

### **5.4. Sobreposição de taxas municipais face a outros instrumentos legais**

Ainda, relativamente às taxas previstas no Anexo I da Proposta de Reestruturação e Alteração a Postura de Trânsito, é preciso deixar claro que as mesmas, tendo em conta outra legislação de âmbito nacional, estão parcialmente sobrepostas, associado ao facto de os valores a elas referentes serem bastante altos e insustentáveis, pelo que, somos de parecer que os valores devem ser revistos em baixa, por forma a permitir que as empresas continuem a operar, dentro dos limites impostos pela Postura de Trânsito.

### **5.5. Responsabilização do Município**

Relativamente à responsabilização por má actuação por parte dos munícipes, sem prejuízo da mesma, queremos sugerir que conste da Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de

Trânsito, uma referência para a responsabilização do Município, nos casos em que este, por acção ou omissão, tenha criado prejuízos aos utentes, particularmente, automobilistas, quer sejam de transporte de carga, quer sejam de transporte colectivo de passageiros.

Alternativamente, em relação à responsabilização das partes, propomos que, em caso de o Município não cumprir com as suas obrigações, o prejudicado por esse não cumprimento de obrigações do Município, terá o direito de pagar as suas taxas com menos de 15% do valor a pagar, como forma de sancionar o Município pela sua falta.

## **5.6. Taxas previstas na Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo**

Relativamente ao conjunto de taxas previstas nas diversas disposições da presente Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo, e concentradas no Anexo I da mesma proposta, vale aqui referir que, nos termos da Lei n° 1/2008, de 16 de Janeiro, que define o regime financeiro, orçamental e patrimonial das autarquias locais, bem como o sistema tributário autárquico, constituem garantias gerais do sujeito passivo, de entre outras, não pagar impostos, taxas, contribuições especiais e demais tributos que não tenham sido estabelecidos de harmonia com a Constituição.

### **Ou seja,**

Para além de que todas as normas constantes da Proposta de Reestruturação e Alteração à Postura de Trânsito da Cidade de Maputo, relativas às taxas, devem respeitar a Constituição, o sujeito passivo que ao abrigo de outro regime jurídico (superior ou não à Postura), pague determinados impostos e/ou taxas, fica desobrigado a pagar os impostos e/ou taxas com o mesmo fim, estabelecidas na Postura de Trânsito.

Agindo de contrário, portanto, pagando, estaríamos numa situação de pagamento duplicado de impostos ou taxas para o mesmo fim, o que seria de todo insustentável por parte das empresas do sector.

Aliás, até porque por conceito, taxa tem uma natureza jurídica própria e é caracterizada pela bilateralidade, consistindo, desse modo, no pagamento de uma contraprestação pelo particular, decorrente da prestação de um serviço por parte da Administração Pública, pelo que, a não realização da contraprestação por parte do Município ou o pagamento da mesma taxa ao abrigo de outro regime jurídico, desobriga aos operadores do sector a proceder ao pagamento da correspondente taxa.

Ainda, relativamente às taxas, gostaríamos de asseverar que para o pagamento das mesmas, o Município deveria conceber um mecanismo flexível que possibilitasse o pagamento de todas as taxas municipais através de um único acto. Esta situação contribuiria para uma melhor gestão dos custos (incluindo o tempo), por parte das empresas.

#### **5.7. Tratamento diferenciado dos operadores em matéria de taxas**

Em nosso entender, a outra questão que merece revisão na Proposta de Reestruturação e Alteração da Postura de Trânsito tem a ver com o tratamento desigual que o Município faz aos operadores do transporte de carga, em função do tipo de carga a transportar. Ou seja, a uns é definido um certo valor de taxas e a outros, outro valor, mesmo tendo em conta que os mesmos transportam as mesmas quantidades e circulam nas mesmas vias, pelo que, somo de parecer que o tratamento deve ser igual, em respeito ao princípio constitucional da universalidade e igualdade.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

De forma geral, somos de opinião que esta revisão é oportuna, mesmo porque a Postura de Trânsito actualmente em vigor encontra-se profundamente desajustada à realidade.



Precisamos de actualizar o *modos operandi* do Município, tendo em conta o grande encremento que se tem verificado do parque automóvel que circula no Município, desde transportes de passageiros, transportes de carga e outros.

Uma vez que o processo de revisão de leis deve ter em conta a conjuntura do momento na qual a lei é revista, fica claro que as taxas municipais são extremamente altas, em virtude de as empresas já se encontrarem a ressentir dos efeitos da crise decorrente da pandemia da COVID-19, que obrigou várias empresas a encerrarem e/ou redimensionarem as suas actividades, visando evitar o despedimento de vários trabalhadores.

Por estas razões, e outras julgadas convenientes, somos de parecer que as taxas devem ser revistas em baixa, por forma a permitir que as empresas continuem a trabalhar e, por sua vez, o Município continue a obter receita proveniente dessas mesmas taxas.

*Pela Melhoria do Ambiente de Negócios!*

Agosto de 2021