



# DIÁRIO

## da Assembleia Nacional

IX LEGISLATURA (2010-2014)

5ª SESSÃO LEGISLATIVA

### REUNIÃO DA 4.<sup>a</sup> COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE 16 DE JANEIRO DE 2013

**Presidente:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. Albertino Bragança

**Secretário:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. Roberto Lombá

#### SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a reunião às 9 horas e 15 minutos.

A 4.<sup>a</sup> Comissão Especializada Permanente deu continuidade à apreciação e aprovação, na especialidade, do projecto de lei de Alteração ao Código de Estrada. Usaram da palavra, além dos Srs. Deputados Marçal Lima (MLSTP/PSD), Adllander Matos (MLSTP/PSD), António Ramos (MLSTP/PSD) e Deolindo da Mata, os Srs. Representante da Escola de Formação de Condutores (Dulcino Aguiar), Director da Direcção de Transportes Terrestres (Olinto das Neves), Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima (Abel Viana), Vice-Presidente da Associação dos Taxistas (Plácido d' Oliveira), Representante da

Escola Santo Cristóvão (Manuel José Cardoso), Presidente da Câmara Distrital de Água Grande (Ekeneide dos Santos), Presidente da Câmara Distrital de Lobata (Hermenegildo dos Santos), Presidente da Associação dos Taxistas (Antero Cravid), Comandante-geral da Polícia Nacional (Roldão Boa Morte), Presidente do Sindicato dos Motoqueiros (Aurélio Baia de Deus), Directora da INAE (Maria Nazaré Rita), Presidente da Câmara Distrital de Cantagalo (Aleixo Pires) e o Técnico da Direcção de Transportes Terrestres (Osmir Cunha).

O Sr. Presidente encerrou a reunião quando eram 12 horas e 10 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sras. e Srs. Deputados e Convidados, temos que fazer uma pequena pausa para que haja quórum. A Comissão tem nove membros, mas com a auto-suspensão do ADI ficamos cinco e o quórum é com cinco elementos. Portanto, terão que estar presentes todos os Srs. Deputados do MLSTP/PSD, que são quatro, e eu do PCD, para sermos cinco. Só com cinco temos quórum, faltam ainda dois Deputados.

*Pausa.*

Sras. e Srs. Deputados, já temos quórum, gostaria de voltar a agradecer a vossa presença e vamos iniciar os nossos trabalhos de hoje.

*Eram 9 horas e 15 minutos.*

*Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:*

Movimento de Libertação de São Tomé e Príncipe/Partido Social-Democrático (MLSTP/PSD):

**Joaquim Rafael Branco**  
**Dionísio Fernandes** Leopoldino  
**Manuel Marçal Lima**  
**Adllander** Costa de **Matos**

Partido de Convergência Democrática (PCD):

**Albertino** Homem dos Santos Sequeira **Bragança**

O Sr. **Presidente**: — No outro dia ficamos no artigo 22.º «Sinais luminosos» e já aprovámos. Portanto, na Secção II só faltava o artigo 23.º. Então, vamos começar por este artigo, artigo 23.º «Visibilidade reduzida».

Há comentários?

Peço aos senhores que se identifiquem quando intervirem.

*Silêncio.*

Não havendo qualquer comentário, podemos considerar o artigo 23.º aprovado.

Secção III «Velocidades», artigo 24.º «Princípios gerais».

O ponto 1 diz: «O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo...», e depois diz «...possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever...». E as necessidades imprevisíveis, aquilo que acontece de forma aleatória, que ele não espera? Ele não tem responsabilidades? Não sei se me faço entender. Estão de acordo com esse texto, que ele deve só atender às circunstâncias previsíveis, ou também às circunstâncias imprevisíveis?

*Silêncio.*

Volto a colocar a questão: o condutor deve regular a velocidade de modo que possa atender às condições de segurança que lhe permitam executar as manobras cuja necessidade seja de prever, ou seja, que sejam previsíveis, ou ele deve manter essas condições devido aos possíveis acidentes no trânsito? Quando se conduz, há alguém que pode aparecer de repente, imprevisivelmente. Acho que ele deve manter as condições de segurança para os dois casos, não só para aqueles que são de prever.

Gostaria de ouvir a vossa opinião.

Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores** (Dulcino Aguiar): — Sr. Presidente, eu acho que o condutor deve ser previsível e também imprevisível. Não deve só ter atenção naquilo que lhe aparece no momento, como o que pode aparecer sem ele contar. Penso que nas duas coisas ele deve ter atenção.

O Sr. **Presidente**: — É a mesma questão que eu levantei, mas eu queria saber se

essa expressão «cuja necessidade seja de prever...» abarca os dois casos.  
Tem a palavra o Sr. Olinto Neves, para uma intervenção.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres** (Olinto Neves): — Sr. Presidente, era para dizer a mesmíssima coisa. É que este ponto subscreve o outro. O que o ponto 1 retrata podemos ver no ponto 2, vem dar a mesma coisa. Quer dizer, ele tem que prever as duas coisas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima, para uma intervenção.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, quero dar a minha opinião sobre esta questão. O Sr. Presidente é um homem que deu provas suficientes em termos de português e é preciso ter muito cuidado consigo, mas, para mim, «prever» aqui tem o mesmo sentido que dizia o senhor que me antecedeu. Acho que tem essa abrangência de acautelar tudo.

O Sr. **Presidente**: — Eu estava a ver a expressão «...cuja necessidade seja de prever...». Há algo que é previsível. O condutor deve manter a segurança do carro de modo a atender àquilo que é previsível, mas há actos que são imprevisíveis.

Tem a palavra o Sr. Abel Viana, para uma intervenção.

O Sr. **Representante das Escolas de Condução Nossa Senhora de Fátima** (Abel Viana): — Sr. Presidente, aqui no texto diz: «...seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente...». Aqui ele tem que ter todas as precauções.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Manuel José.

O Sr. **Representante da Escola de Condução S. Cristóvão** (Manuel José Cardoso): — Peço desculpas, a questão está ultrapassada, através da explicação do Sr. Abel.

O Sr. **Presidente**: — Está aprovado o ponto 2, passemos agora ao ponto 3, que fala sobre as coimas. Todos concordam?

Se não há qualquer discordância, o artigo 24.º «Princípios Gerais» está aprovado.

Artigo 25.º «Velocidade Moderada», sugestões.

Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, tenho uma dúvida. Aqui num dos parágrafos diz: «Nas passagens assinaladas nas faixas de rodagem para a travessia de peões». A minha pergunta é a seguinte: é normal haver essas passagens assinaladas, por exemplo, nas marginais? Porque há uma situação que eu vejo frequentemente na zona de S. João. Há uma faixa para peões, aí tem uma escola de facto, mas se um indivíduo vem com essa velocidade normal que permitem as marginais, isso de vez em quando condiciona um bocado o trânsito, embora esteja assinalado. Por isso pergunto se é normal ou é só no nosso caso, porque temos as nossas realidades.

O Sr. **Presidente**: — Bom, eu não percebi a sua dúvida, na medida em que estamos aqui a referenciar os casos em que o condutor deve reduzir a velocidade. Logicamente, nas passagens assinaladas nas faixas de rodagem, isso é um dos casos em que ele tem que reduzir. Não entendi bem a sua dúvida.

Não sei se alguém quer contribuir.

Tem a palavra o Sr. Director da Direcção de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, é para dizer ao Sr. Deputado Marçal Lima que isso é um normativo do Código de Estrada. O próprio texto está claro «velocidade moderada». Essa velocidade moderada é subscrita em todas essas alíneas. Quer dizer que o condutor sabe que há faixa de rodagem para os piões, ele apercebe que há sinal pelo menos a 15 ou 20 metros, pedindo prudência ao condutor porque há passagem de piões. Ele aí terá que ter essa preocupação de reduzir a velocidade.

O Sr. **Presidente**: — Todos de acordo? Se for o caso, aprovamos o artigo 25.º.

Artigo 26.º «Marcha Lenta».

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD) — Sr. Presidente, a minha preocupação é que o texto diz: «Os condutores não devem transitar, dentro das localidades, em marcha tão lenta...». No meu entender, se

calhar, primeiramente o texto deveria dizer que os condutores devem circular na localidade com marcha lenta. Agora este texto deveria ter um ponto 2, fazendo referência que a marcha não pode ser tão lenta. Essas são questões meramente técnicas e não sei se os senhores técnicos da área poderiam clarificar melhor essa situação.

O Sr. **Presidente**: — Alguém quer comentar essa intervenção?  
Tem a palavra o Sr. Plácido d' Oliveira.

O Sr. **Vice-Presidente da Associação dos Taxistas** (Plácido d' Oliveira): — Sr. Presidente, parece-me que, uma vez que não pode transitar dentro da localidade com uma marcha tão lenta, possivelmente poderia ter uma quilometragem a marcar, por exemplo, 5 a 10 quilómetros.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, a situação é clara. Gostaria de deixar bem claro aqui que esse Código de Estrada é um normativo internacional. Quando diz «marcha lenta», o condutor não vai andar dentro da localidade a 10km/hora. Por isso, vem já o artigo 27.º a definir qual é a velocidade que deve ser inserida dentro e fora das localidades.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer que este artigo é feito de forma geral e depois nos artigos seguintes vai-se especificar as velocidades correspondentes a cada localidade. A explicação satisfaz o Sr. Deputado Adllander Matos?

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD) — Sim, sim.

O Sr. **Presidente**: — Então está aprovado o artigo 26.º.  
Vamos agora ao artigo 27.º «Limites gerais de velocidade».  
Considerações. Há algum comentário?  
Tem a palavra o Sr. Presidente da Câmara Distrital de Água Grande.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande** (Ekeneide dos Santos): — Sr. Presidente, gostaria de dar a minha contribuição.

Tendo em conta que nas nossas localidades a via de acesso é muito estreita, acho que em termos de velocidade está um pouco alto. Estou a falar ao nível de São Tomé e Príncipe. Eu sugeria, se calhar, que pensássemos relativamente a esses números.

Eu referi aqui relativamente a velocidades dentro das localidades, tendo em conta as larguras das nossas estradas. Acho que as quilometragens por hora estão muito alto. Deveríamos pensar relativamente a esta questão.

O Sr. **Presidente**: — Na sua opinião, embora se tratando de uma legislação que tem natureza internacional, deveríamos adaptá-las às nossas realidades. Do ponto de vista da largura da estrada, gostaria que as pessoas comentassem.  
Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, eu penso que vem plasmado aqui em termos de limite e acho que deve manter. Então, sou de opinião que a Direcção de Transportes Terrestres deve regular por um despacho a estrada ou localidade que for necessária. São normas quase internacionais, acho que devem permanecer. Pode haver um regulamento interno da Direcção de Transportes Terrestres, em relação a São Tomé e Príncipe, de modo que se vai definir quais são as localidades.

O Sr. **Presidente**: — Sabem que as leis estão regulamentadas de facto e podemos depois regulamentá-la de acordo com a natureza específica da nossa realidade.  
Tem a palavra o Sr. Hermenegildo dos Santos.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Lobata** (Hermenegildo dos Santos): — Acho que podemos encontrar a solução para a questão em discussão, a preocupação levantada pelo Sr. Presidente da Câmara Distrital de Água Grande, no artigo 28.º.

O Sr. **Presidente**: — Pedia que lesse esse artigo 28.º, para equipararmos as duas coisas.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Lobata**: — O artigo 28.º diz o seguinte: «Limites Especiais de Velocidade. Os limites máximos de velocidade constantes do artigo 27.º podem ser alterados por portaria do

Ministro responsável pelo Sector de Transportes Rodoviários, em determinadas localidades ou vias de comunicação a designar, para vigorarem durante os períodos em que a intensidade e características do trânsito o imponham, como medida de segurança».

O Sr. **Presidente**: — Portanto, o artigo seguinte permite proceder a essa alteração. Então, podemos aprovar o artigo 27.º

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD) — Sr. Presidente, gostava de sugerir que substituíssemos a palavra «portaria» por «despacho», no artigo 28.º. «...podem ser alterados por despacho do Ministro».

O Sr. **Presidente**: — Está aprovado o artigo 28.º.

Vamos para a Secção IV, «Cedência de Passagem», Subsecção I «Princípio Geral», artigo 29.º «Princípio Geral».

Nós não nos temos pronunciado sobre as coimas, é sinal de que estamos de acordo que elas correspondem à nossa realidade? Gostaria que puséssemos mais atenção nisso.

Artigo 29.º «Princípio Geral», algum comentário?

Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas** (Antero Cravid): — Sr. Presidente, contribuindo em relação a Coima, realmente há algumas coimas que devem permanecer. Temos que chamar atenção para não se cometer algumas infracções.

Sobre a análise que fiz, há algumas coimas que têm que ser revistas.

O Sr. **Presidente**: — São baixas ou altas?

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — São altas, principalmente nos capítulos das luzes, porque a lâmpada é algo que facilmente se queima, mas há algumas aqui, como a de ultrapassagem que devem permanecer para que haja respeito pelo outro. O condutor deve ceder a ultrapassagem, desde que a outra viatura lhe solicite, e ele deve diminuir para facultar a ultrapassagem.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante das Escolas de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, o documento diz que «a coima vai de 300 000 dobras a 1,5 de dobras». Isso é preferência? Quem irá avaliar? E depois não vem reincidência.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Roldão Boa Morte.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional** (Roldão Boa Morte): — Sr. Presidente, acho que no capítulo das coimas devemos ver a questão de infracções. Existem três tipos de infracções: leve, grave e muito grave.

O Sr. **Presidente**: — Quem estabelece as coimas e a forma como se estabelece? Gostaria que pronunciasse acerca disso tudo.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Eu acho que quem deve estabelecer as coimas é quem a aplica.

Sr. Presidente, gostava de passar a palavra ao Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, em relação a coimas, tendo em conta a DTT, o órgão regulador, as coimas são aplicadas pela ordem pública, que é a Polícia.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Roldão Boa Morte.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Não é só a Polícia é que vai aplicar coimas. Neste Código, entra a Polícia Nacional, as Câmaras e a própria Direcção de Transportes Terrestres.

Como eu ia dizendo, há três tipos de infracções: leve, grave e muito grave. Quando há uma infracção muito grave, o valor das multas é mais elevada. Isso é para responder à questão do Sr. Antero, quando reclama algumas coimas que são altas. Devemos ver o tipo de infracção.

O Sr. **Presidente**: — Em relação ao artigo 29.º não temos mais consideração? Se não houver podemos aprovar? Então está aprovado o artigo 29.º.

Artigo 30.º, «Regra geral». Algum comentário? Creio não haver. Então está aprovado este artigo.

Agora vamos ver os casos citados no artigo 31.º «Cedência de passagens em certas vias ou troços». Tem a palavra o Sr. Hermenegildo dos Santos.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Lobata**: — Sr. Presidente, tenho alguma dificuldade em acompanhar o debate, porque aí fala em pontos e alíneas. Acontece que os documentos que foram entregues não têm ponto nem alíneas. Eu tenho dificuldades de saber qual é a alínea a) ou b) e o ponto 1 ou 2.

O Sr. **Presidente**: — Eu tenho aqui a versão original e tem tudo isso. Nunca esperei que os senhores não tivessem e a projecção também. Foi publicado no Diário da Assembleia.

Eu teria mais preocupação em falar dos pontos e das alíneas e iam colocando aí.

Vamos ao artigo 31.º. Eu estive a ver no Jornal Têla Nón, na Internet, a notícia que se publicou da nossa reunião. Houve pelo menos três pessoas que se preocuparam com uma questão que vem aí que é sobre rotundas. É uma questão internacional e que nós aqui não respeitamos minimamente. Eu estava com receio que ela não surgisse aqui de forma clara, mas surge, mesmo nesse artigo 31.º.

Considerações sobre o artigo.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Qual artigo? Artigo 31.º?

O Sr. **Presidente**: — Sim. Eu queria perguntar aos senhores que lidam com o trânsito, sobretudo na escola de condução e a Polícia, porque razão essa questão de rotundas não se cumpre aqui em São Tomé e Príncipe.

Tem a palavra o Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, essa pergunta vem num bom momento. Essa situação não era cumprida porque falta-nos este dispositivo. Estamos a lutar agora para que esse dispositivo seja aprovado. Já dá instrumentos para podermos sinalizar. Porque a portaria que tínhamos era de 1954 e não estava muito subjacente a essas questões todas. São questões que foram actualizadas. Uma vez aprovado este código, vamos sinalizar todas as rotundas e após isso partir para a matéria de sensibilização, porque muitos dos nossos condutores não sabem dessa situação.

O Sr. **Presidente**: — Em relação ao artigo 31.º não sei se há algum comentário que inviabilize a sua aprovação. Parece não ser o caso, então está aprovado o artigo 31.º.

Vamos ao artigo 32.º «Cedência de passagem a certos veículos».

Tem a palavra o Sr. Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, minha preocupação é que quando se faz referência a esses certos veículos, fala-se de colunas militares e militarizadas, de escoltas policiais e viaturas de polícia com marcha devidamente sinalizadas. A minha preocupação é onde é que entram os bombeiros e as ambulâncias. Não sei se vem no artigo posterior.

É essa a minha preocupação.

O Sr. **Presidente**: — Este é o ponto n.º 1 do artigo 32.º. Este artigo tem cinco pontos, não sei se os senhores têm isso assinalado.

«1. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo anterior, os condutores devem ceder a passagem às colunas militares ou militarizadas, bem como às escoltas policiais e viaturas de polícia com marcha devidamente sinalizada.

2. Nos cruzamentos e entroncamentos, os condutores devem ceder passagem aos veículos que se deslocam sobre carris.

3. As colunas e as escoltas a que se refere o n.º 1, bem como os condutores de veículos que se deslocam sobre carris, devem tomar as precauções necessárias para não embaraçar o trânsito e para evitar acidentes.

4. O condutor de um velocípede, de um veículo de tracção animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos a motor, salvo nos casos referidos nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo anterior.

5. Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de 300.000,00 a 1,5 milhões de dobras.

Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, só para dizer ao Sr. Deputado Adllander que esse dispositivo está nos «Sinais de socorro», artigo 21.º, que já foi aprovado. Que os carros de sinalização como ambulância, etc., têm prioridade. Artigo 21.º, n.º 1: «Os sinais sonoros, sem prejuízo da sua finalidade de prevenção, devem ser breves e em caso algum ser usados como protesto contra interrupções do trânsito ou como meio de chamamento».

O Sr. **Presidente**: — Acho que não perdíamos, pelo contrário estaríamos a valorizar o documento, se acrescentássemos «ambulâncias e bombeiros». Acho que deveriam ter prioridade. Queria ouvir a vossa opinião.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, aqui faz referência mesmo a viaturas normais com marcha assinaladas.

O Sr. **Presidente**: — Em relação a ambulâncias e bombeiros, não sei se é opinião de todos, viaturas militares e policiais têm sinais sonoros, mas não fazia mal assinalar mesmo, citar por nomes, ambulância e viaturas de bombeiros.

Tem a palavra o Sr. Aurélio Baía.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros** (Aurélio Baía de Deus): — Sr. Presidente, acho que não deve ser só ambulância e veículos de bombeiros, mas mesmo outros, desde que tragam a marcha devidamente sinalizadas, porque tenho provas de que mesmo os motoqueiros socorrem pessoas.

O Sr. **Presidente**: — O técnico dos serviços de apoio chamou-me atenção, no artigo 21.º «sinais sonoros, ponto 3, alínea b), há algumas redacções que podíamos aproveitar para esse espaço. Era uma redundância que não seria prejudicial: «Os sinais dos veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público». Assim abarca bombeiros, ambulâncias, n.º 3, alínea b).

Tem a palavra o Sr. Comandante-Geral da Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, o artigo 21.º fala só dos sinais sonoros e no 32.º falamos da cedência de passagem. São coisas totalmente diferentes.

O Sr. **Presidente**: — Se aproveitássemos a redacção: «Veículos afectos à prestação de socorro»? Isso abarcaria ambulância, bombeiros e um particular que está a apoiar alguém. Essa redacção ajudar-nos-ia.

Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Para contribuir, gostaria de dizer que cada caso é um caso. Estamos a ver esse caso específico, «princípio geral», mas depois vamos ver o artigo 63.º, «trânsito e veículos em serviço de urgência, está mais adiante, ainda não chegamos lá, está claro.

O Sr. **Presidente**: — E o título do artigo é mesmo «Veículos em serviço de urgência». A questão vai ser abordada de forma bem específica mais adiante.

Artigo 33.º, cruzamento de veículos, regra geral. Considerações.

Se não houver comentário nenhum, aprovamos o artigo 33.º.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 34.º, «Impossibilidade de cruzamento». Tem 3 pontos e o ponto 1 tem duas alíneas. Comentários. Se não houver comentários, podemos aprovar.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 35.º. «Veículos de grandes dimensões».

Estamos de acordo?

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Entremos na secção V, «Algumas manobras em especial». Artigo 36.º, «Princípio geral». Estamos de acordo?

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 37.º, Subsecção II, «Ultrapassagem».

Creio que não há nenhuma objecção em relação a essa regra geral.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Vejamos o artigo 38.º, «Excepções».

Tem a palavra o Sr. Representante do Sindicato dos Motoqueiros.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Sr. Presidente, no artigo sobre «Ultrapassagem», recuo um pouco para falar sobre as coimas. Aqui até diria que as coimas são baixas. Como representante dos motoqueiros, digo que muito deles têm feito ultrapassagens pela direita. É por isso que disse, no primeiro dia, que os polícias de trânsito deveriam estar presentes, como obrigação, para estarem muito mais aptos para corrigirem estas questões. Pessoalmente, já corriji algumas, mas só recebo palavrões. Com esta nova lei com uma medida mais, não diria mais agressiva, mas que essa coima fosse superior a outras, há casos eventuais, como forma de disciplinar, principalmente os motoqueiros.

O Sr. **Presidente**: — Esse é um grande alerta, de facto passamos todos os dias por isso. Quero dar-vos um exemplo que é uma coisa esquisita. Ao sair do meu quintal na retaguarda, para ir em direcção ao Cinema Marcelo da Veiga, recuei e cheguei à estrada principal, logicamente para seguir em frente, um motoqueiro passou precisamente à minha frente, nesse espaço entre o carro e o meu quintal, tinha uma nesga, passou a direita e eu se não o visse matava-o ou pelo menos era uma coisa muito grave. Fazem coisas incríveis e, muitas vezes, como disse o Sr. Aurélio Baía, perante a passividade total da polícia.

Nós todos vamos ter que contribuir para a divulgação desta lei, falamos disso na sexta-feira: a televisão, a rádio, a Assembleia Nacional, a Polícia, a Direcção de Transportes Terrestres. Temos que colaborar para falar dessas leis.

Em relação a coima, acho que tem toda razão, porque a ultrapassagem pela direita é algo muito perigoso, nos casos em que ela não deve ser permitida, casos que não são excepcionais, como vimos aqui no artigo que vamos aprovar.

Tem a palavra o Sr. Plácido d' Oliveira.

O Sr. **Vice-Presidente da Associação dos Taxistas**: — Sr. Presidente, sou da mesma opinião que o representante dos motoqueiros que avançássemos mais sobre as coimas, para criar mais disciplina, como ele disse. Porquê? Têm criado vários perigos com os táxis. Por exemplo, se qualquer carro estacionar à berma do passeio, têm partido várias portas de carro com isso, mal o carro pára para o cliente descer, o motoqueiro atravessa e bate na porta. Sou de opinião que se avance um pouco mais nas coimas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante das Escolas de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Em relação a este caso, sou de opinião que se devia acrescentar aqui ao texto «reincidente». Quer dizer que se a multa é aplicada pela primeira vez, acho que se deve ter dados dessa pessoa e, se ele voltar a faltar, multiplica-se a multa e na terceira vez tira-se-lhe a carta.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, há uma intervenção no sentido de agirmos em três tempos. Manter a coima tal como está, a segunda vez quando for reincidente pode-se dar a coima máxima e a terceira vez retirar-se a carta. Queria ouvir a vossa opinião em relação a isso.

Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, referente a essa questão, está claro, a ultrapassagem de veículo deve efectuar-se pela esquerda. Tirar a carta ou não já há outro dispositivo que permite que se tire a carta a pessoas que infringem as leis.

O subsídio que gostaria de deixar é que o proponente que levantou a questão nos dissesse qual é a sugestão em termos de coima, qual seria o valor a ser aplicado. Aí ultrapassaríamos e depois chegaríamos à parte de como retirar a carta às pessoas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Representante do Sindicato dos Motoqueiros.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Desculpe, não estou preparado para sugerir o valor, mas estou plenamente de acordo com a ideia do Sr. Abel Viana.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Representante da Associação dos Taxistas.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Sr. Presidente, a minha preocupação é que 80% dos motoqueiros não tem carta de condução. Se optarmos pela retirada de carta, eles não têm carta, o que faremos?

O Sr. **Presidente**: — Não se esqueçam que todas as alterações têm que ficar escrita. Temos um relator, que é o Sr. Deputado Adllander, e o técnico que vão trabalhar no relatório final, porque estamos a aprovar. Quando digo «está aprovado», parto do princípio que os Srs. Deputados estão comigo, porque tenho o acordo dos Srs. Deputados. Só os Srs. Deputados é que votam, portanto, o voto deles é que marca a posição no relatório. É certo que tomamos em consideração os comentários das pessoas, podemos



acrescentar, alterar e tudo, em função daquilo que consideramos que é o consenso, mas na hora de aprovar os cinco votos é que contam.

Portanto, temos o texto que punia com a coima normal de 300.000,00 a 1,5 milhões de dobras, houve uma sugestão no sentido de se aumentar a coima e a sugestão do Sr. Abel Viana é no sentido de, na terceira prevaricação, se tirar a carta ao infractor. Houve uma certa objecção do Sr. Director de Transportes, que disse que no texto da lei existem artigos específicos para a retirada da carta de condução. Portanto, podemos banir isso aqui agora.

Quanto à questão da coima, o introdutor diz que não tem uma noção do montante que a coima podia atingir.

Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção dos Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, podemos partir de 1 milhão a 3 milhões de dobras.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Instrutor Manuel Cardoso.

O Sr. **Representante da Escola S. Cristóvão**: — Sr. Presidente, partindo do princípio daquilo que é a nossa economia, a base salarial, não concordaria que fosse de 300 000 dobras a 1 milhão de dobras. Do meu ponto de vista, devia ser 500 000 dobras a 2 milhões de dobras.

O Sr. **Presidente**: — Duas propostas.

Tem a palavra o Sr. Comandante-Geral da Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, as multas são multiplicadas em 5. Se o Sr. Manuel Cardoso propõe 500 000 dobras será de 500 000 dobras para 2,5 milhões de dobras. Também relativo à proposta do Sr. Director de Transportes Terrestres, se for 1 milhão, tem-se que acrescentar 5.

O Sr. **Presidente**: — Seria 1 milhão para 5 milhões, 500 000 dobras para 2,5 milhões de dobras, precisamente a metade.

Opiniões.

Tem a palavra o Sr. Presidente da Associação dos Taxistas.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Sr. Presidente, uma vez que estamos a tentar...

O Sr. **Presidente**: — Só queria dizer uma coisa que esqueci de dizer. Meus Senhores, não se esqueçam que não estamos a ser repressivos, nem queremos agredir ninguém. Estamos a dar esses montantes como uma forma de responsabilizar as pessoas.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — O Sr. Presidente quase já antecipou a minha ideia, uma vez que estamos a fazer isso na base de chamar atenção para que tenham mais responsabilidade. Se um tiver esse problema e conhecer o valor da coimam, chamará atenção aos outros, evitando o pior. Estamos a tentar fazer tudo para tentar ajudar, sobretudo, os motoqueiros que têm essa prática, mesmo os taxistas e qualquer viatura que ultrapasse pela direita. Acho que não podemos estar a analisar isso de ânimo leve, porque não faz sentido. Se quisermos realmente chamar atenção para evitar o pior, acho que a coima deve ter uma certa rigurosidade.

O Sr. **Presidente**: — Concluindo, das duas hipóteses que foram aqui aventadas, o senhor defende qual delas? De 1 a 5 milhões?

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — A opinião do Sr. Director de Transportes, de 1 a 5 milhões.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Eu sinto-me um pouco ultrapassado, porque quando o senhor responsável pelos taxistas fazia referência aos motoqueiros e queria fazer referência que isso é abrangente também a todos os veículos que ultrapassarem pela direita. Sobre a opção, junto a meus pares Deputados, depois poderemos decidir melhor.

O Sr. **Presidente**: — Outra questão, meus senhores, nós estamos a legislar e há coisa de meio hora levantei a questão das coimas. Elas estão todas iguais 300 000 dobras a 1,5 milhão de dobras. Qualquer salto brusco que dermos tornará o documento um tanto ou quanto desequilibrado. É uma questão que

temos que ver também. É que temos estado a ver de 300.000,00 dobras a 1,5 milhão de dobras em todos os artigos e de repente saltamos de 1 milhão a 5 milhões.

É certo que esta questão é muito importante, acontece vezes sem conta no nosso trânsito e justifica de facto uma penalidade superior, mas não será que antes desse artigo há um que a coima poderia também ser diferente? É uma questão que também vos coloco. Será que em todos os artigos que vimos que as coimas eram insignificantes em relação a essa mereciam ser assim tão insignificante? É a questão que eu levanto.

Tem a palavra o Sr. Manuel José Cardoso.

**O Sr. Representante da Escola de Condução S. Cristóvão:** — Por isso, voltando uma vez para trás e olhando para as coimas aplicadas nos artigos sobre cruzamento, cedência de passagem até manobras, no qual nos encontramos neste momento, as coimas relativas a outros artigos deviam ter sido analisadas primeiro porque, como disse o Sr. Presidente, em todos esses capítulos que passamos atrás as coimas continuam da mesma forma. Por isso, no meu ponto de vista, devíamos ver primeiro as coimas do artigo sobre a ultrapassagem. No quadro estamos a ver que a ultrapassagem é realizada sempre pela esquerda, entre aspas, porque pode ser realizada também pela direita, mas não há nada sobre isso. Portanto, está mais à frente, já vi. Olhando para o valor da coima a partir dali, concordo. Sou de opinião que 500 000 dobras a 2,5 milhões de dobras seriam o valor máximo para este artigo.

Este é o meu ponto de vista.

**O Sr. Presidente:** — Quer dizer, está mais de acordo com as outras lá atrás.

Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima.

**O Sr. Marçal Lima (MLSTP):** — Sr. Presidente, acho que devemos ver a gravidade da falta, porque temos aqui uma variedade de coimas. Há de 1 milhão a 5 milhões e há de 2 a 10 milhões que já aprovamos e, por isso, acho que não devemos ver o problema do montante, mas sim a gravidade e, em função disso, atribuir a coima que a gravidade merece.

**O Sr. Presidente:** — Eu queria saber da parte dos senhores qual das propostas é a mais favorável. Há de 5,5 milhões, há de 2,5 milhões e de 1,5 milhões. Antes da votação entre Deputados, gostaríamos de ter a apreciação. Estamos a reflectir sobre o sentido de vários sectores que lidam com a matéria de trânsito.

Tem a palavra o Sr. Plácido de Oliveira Paulo

**O Sr. Vice-Presidente da Associação dos Taxistas:** — Quanto à minha opinião, poderia sair de 1 milhão a 2 milhões, porque isto também joga com a situação de País hoje. O País atravessa uma situação um pouco difícil para toda gente, seja ele particular como taxista, seja ele da função pública. Repito, na minha opinião, devia sair de 1 milhão para 2 milhões.

**O Sr. Presidente:** — Coloco isto aqui porque o Sr. Comandante da Polícia lembrou-nos que a lógica que vem presidindo ao montante das coimas é de uma relação de um para cinco, no mínimo. É por isso quando se diz que o mínimo é de 300 000 dobras, o máximo seria de 1,5 milhão. Três vezes de cinco é 15, está a ver? Agora temos aqui duas propostas: passamos ao mínimo de 500 000 e máximo de 2,5 milhões de dobras ou o mínimo de 1 milhão e o máximo de cinco vezes mais, ou seja, 5 milhões de dobras? São estas duas propostas que estão no ar.

Tem a palavra o Sr. Plácido de Oliveira Paulo.

**O Sr. Vice-Presidente da Associação dos Taxistas:** — É isso que eu vinha dizer. Quero dizer também 5 milhões para a situação em que atravessamos no País, é muito elevado.

**O Sr. Presidente:** — Então, qual é a sua opinião?

**O Sr. Vice-Presidente da Associação dos Taxistas:** — A minha opinião é de 1 milhão a 2,5 milhões, no mínimo.

**O Sr. Presidente:** — Volto a explicar ao senhor que estamos a lidar com um documento em que a lógica das coimas vai de 1 para 5. O mínimo é um e o máximo multiplica-se por cinco. Está a perceber? Se o mínimo for 500 000 dobras o máximo passa para 2,5 milhões e se o mínimo for 1 milhão o máximo não passa para 2, passa então para 5 milhões. Está a perceber? Temos que escolher uma dessas coimas. Pode dizer-se que as pessoas não têm dinheiro, não sei quê e logo para 5 milhões. Mas gostaria de saber o vosso sentimento para nos ajudar para depois votarmos entre os Deputados.

Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Depois de tudo isso, é quase o que o Sr. Presidente acabou de citar agora. O que é que vamos encontrar? Talvez vamos encontrar despesa para o Estado. Porquê? Porque eu não tenho dinheiro para pagar 300 000, que fará para pagar um 1,5 milhão e muito menos pagar 5 milhões. As pessoas vão dizer: «Inem na mæssê fá nga bé mum plézo! Na tê fá». Entretanto, o que é que vai acontecer? Vão preparar-se para o Tribunal e quem vai a fazer despesa? É o Estado. Se não podem pagar 300 000 de dobras não pagam 1,5 milhão como é que pagam 5 milhões? É que nós temos que ver a situação do País, a economia de cada um e o que um trabalhador ganha cá. O que é que um motoqueiro ganha? O que é que um taxista ganha?

Portanto, é esta a minha opinião. Talvez ficasse dos 300 000 dobras a 1,5 milhão de dobras, porque senão só nos vai dar trabalho ou dar trabalho ao Estado. São vai fazer gastar papeis e dar despesas. É tudo e muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante da Polícia, gostaria que o senhor falasse da prática da Polícia e da sua prática. Hoje de concreto o que é que acontece com as pessoas que não pagam as coimas?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — É isso que eu estava aqui a falar com o Comandante de Trânsito. Neste momento, temos connosco 27 a 30 motorizadas apreendidas já há quase 2 anos ou mais, porque uns não têm dinheiro, outros não apresentam a documentação e assim estão lá. Em prática o que é que acontece? Quando as pessoas não pagam a multa o veículo fica lá apreendido. Há uma outra prática que acontece, quando nós fazemos a apreensão dos documentos, ficam lá connosco. Temos lá alguns documentos já há anos e as pessoas não vão buscar. Outras são mais espertas e vão muitas vezes à Direcção de Transportes Terrestres pedir a segunda via, mas como agora há ligação da Polícia Nacional com Transportes Terrestres e está mais fortificada, não conseguem fazer a segunda via dos documentos e assim ficam lá na Polícia, pura e simplesmente.

O Sr. **Presidente**: — Senhoras e senhores, ouvindo essas duas intervenções, era bom que reflectíssemos e queria saber mais uma vez a vossa opinião, porque foram levantados aspectos que não tinham sido levantados ainda.

Tem a palavra a Sra. Maria Nazaré Rita.

A Sra. **Directora da INAE** (Maria Nazaré Rita): — Eu diria que talvez entre os 500 000 dobras e 2,5 milhões de dobras. Devia passar-se mais por sensibilização, porque mesmo se pusermos de 1 milhão a 5 milhões de dobras e se as pessoas não estiverem sensíveis, se não houver trabalho de sensibilização de fundo, a coisa continuará da mesma. Eu acho que o mais importante é a sensibilização. A comunicação social e a Polícia devem fazer um trabalho de fundo de sensibilização.

O Sr. **Presidente**: — Costuma-se dizer que as senhoras são mais sensíveis, porque são mães. Esta intervenção tem muito a ver com isso, pois de facto partimos do princípio de que nós dissemos aqui que todos os sectores vão colaborar, sobretudo a Polícia, a Direcção de Transportes Terrestres. É o mais importante de facto.

Há uma certa intimidação com o montante das coimas, mas o mais importante é a informação. E parece que há um grande trabalho a fazer, porque baseando na portaria antiga, dá-me a impressão que nem antiga conhecem. Agora vamos aprovar a nova que contém uma série de aspectos novos a que as pessoas não estão minimamente habituadas. Portanto, temos que apostar na questão da sensibilização e da informação na rádio e na televisão, através de teatro e de outras formas de comunicação. Há proposta dos 500.000,00 a 2,5 milhões, como forma de responsabilizar e intimidar, sei lá, costuma-se dizer que no meio é que está a virtude. 300 000 dobras a 1,5 milhão nem um milhão a 5 milhões. Talvez no meio a virtude estivesse mais expressa, contudo gostaria de saber a vossa opinião. Srs. Deputados, vamos ter que votar isso.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP): — Sr. Presidente, realmente como disse o próprio senhor representante dos motoqueiros, o valor é baixo e se nós aumentarmos vai ser no sentido de alertar as pessoas que circulam na via para não incorrerem nessa infracção. Quem sabe que não pode pagar, não infringe. É por isso que eu e acredito também que os meus colegas Deputados, somos de opinião que devemos ficar com a cifra de 500 000 dobras a 2,5 milhões.

O Sr. **Presidente**: — Bom, meus senhores, parece-me que aqui não há ninguém que queira ser suficientemente repressivo. Ninguém tem o espírito de repressão, mas temos o espírito da responsabilização, da tolerância e da compreensão daquilo que as pessoas auferem em São Tomé e Príncipe. Penso que se nós adoptássemos de facto a coima de 500 000 dobras a 2,5 milhões, talvez atingíssemos o objectivo que procuramos. Não sei se seria esse o consenso das pessoas. Embora sejamos nós os Deputados que votamos, gostaria que esses votos correspondessem aos sentimentos dos presentes, enquanto pessoas interessadas nas questões de trânsito em São Tomé e Príncipe. Portanto,

Srs. Deputados, iria para a votação. Não estamos a votar, levando a mão, não é nada disso, mas queria ter a concordância dos Srs. Deputados que essa coima de 500 000 dobras a 2,5 milhões fosse a que prevalecesse neste caso. Não sei se concordam com isso. Estão de acordo?

**Vozes:** — Estamos de acordo.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

O Sr. **Presidente:** — Então meus senhores, vamos adoptar a coima de 500 000 dobras a 2,5 milhões e assim temos que alterar no documento.

*Submetido à votação, foi aprovado o artigo 38.º por unanimidade*

Tem a palavra o Sr. Roldão Boa Morte.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional:** — Sr. Presidente, uma dúvida. Alteração das coimas é o artigo 37.º e 38.º, de 500 000 dobras a 2,5 milhões.

O Sr. **Presidente:** — Temos que alterar o 38.º. Porque quem contrariar o disposto aqui e fizer o contrário aumenta também a coima.

Artigo 39.º, «Realização de manobra».

Acho que não há qualquer comentário e se não houver, aprovamos.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

O Sr. **Presidente:** — Os Srs. já estão muito cansados ou podemos continuar? Estou com a intenção de continuarmos até as 18 horas.

**Uma Voz:** — Se houver lanche podemos continuar.

O Sr. **Presidente:** — Não há lanche porque não há coima ainda. Polícia está cá connosco quando se lembrar de nós e tiver já as coimas acumuladas e a Direcção dos Transportes, então vamos fazer aqui um jantar a recordar esse momento.

Artigo 40.º.

Bem, queria uma informação vossa. Antigamente era proibido fazer ultrapassagem nas pontes, ou não era? Mas eu não vejo aqui isso assinalado.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos (MLSTP/PSD):** — Aqui nós não pusemos isso, isto porque hoje em dia a largura das pontes é como uma estrada normal em grande parte delas. Só que as nossas vias não estão a acompanhar a evolução é por isso. E é por isso que hoje em dia nas pontes pode-se ultrapassar normalmente porque tem um número de faixas iguais que estão assinaladas e tudo mais é este o caso. Mas no código prevê também proibido ultrapassar nas pontes. Essas coisas de uma forma em gerar não seriam assim tão importantes.

O Sr. **Presidente:** — Quer então que eu estou a perder. Respeito sempre que não se faça ultrapassagem nas pontes.

Tem a palavra o Sr. Aurélio Baía.

Sr. **Representante do Sindicato dos Motoqueiros:** — Aqui no artigo 42.º começa a dizer ultrapassagem proibida. É proibida a ultrapassagem nas lombas imediatamente antes de passagem de divas, imediatamente nos cruzamentos entroncamentos, imediatamente nas passagens assinaladas para travessias dos peões, nas curvas de visibilidades reduzidas, em todos os locais de visibilidades insuficiente, etc. Acho que isso já vai de encontro a preocupação do Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores:** — Esta parte de ultrapassagem na ponte, realmente não se deve e nem se pode ultrapassar, mas quero aproveitar para frisar alguns pontos também, porque ainda não acabei de ler isso que faz referência aos carregamentos de camiões, nomeadamente cargas que excedam a carroçaria. Antigamente vinha-se as cargas que excediam o comprimento de transporte e que trazia sinalização ou trazia um pano vermelho, digamos assim. Hoje isso já não existe e eu não sei se foca aqui neste Diário. E outra coisa é a responsabilidade da mercadoria.

Temos tido muitos furtos. As pessoas vão comprar roubos, metem-nos numa viatura e são transportados para o destino e isto é uma parte que compete não só à Guarda-Fiscal como à Polícia. É obrigatório, penso eu, que quando uma viatura esteja com mercadoria seja interceptada pela polícia, pedindo uma guia de carga dessa mercadoria. Essa mercadoria vem discriminada nessa guia, quer dizer, o que vem e o que não vem, o valor, o que se pagou, onde foi feito o carregamento e o destinatário. Desde que não haja, penso que se tem que procurar saber. Eu não sei se essas normas estão aqui neste diário.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, mas essa questão está um tanto ou quanto deslocada, na medida em que estamos a falar agora de ultrapassagem. É possível que esteja incluída no documento. Quer dizer, está contemplada e pode satisfazer o que pretende no artigo 55.º.

Tem a palavra o Sr. Olinto Neves.

**Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Referente ainda a esta questão de ultrapassagem. Com disse o colega Deputado António Ramos, é verdade que hoje, na conjuntura normal, dependendo das faixas, já se pode ultrapassar nas pontes, mas não em todas faixas. As faixas onde não se permite ultrapassagem de duas viaturas são assinaladas e dá probabilidade a viaturas que vêm de Norte a Sul, no sentido de facultar a passagem a outra. Quer dizer, todas dessas passagens estreitas são sinalizadas. As que não estão sinalizadas já estão determinadas pela própria faixa com largura normal e pode-se ultrapassar normalmente. É verdade que as nossas estradas, em condições normais, não o permitem, mas estamos a aprovar o Código de Estrada com perspectivas futuras de que as coisas possam vir a mudar e que possamos ter espaços normais de passar em todas as pontes.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer que, na sua opinião, não é necessário incluir isso aqui?

**Uma Voz**: — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Porque já há sinalização. Ok! Não sei se somos todos da mesma opinião. Tem a palavra o Sr. Aleixo Pires.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Cantagalo** (Aleixo Pires): — Bom! Eu só quero dar um exemplo prático ao nível da ponte do Rio Abade. Os condutores que frequentam aquela zona, como aquilo está numa inclinação, a tendência é que os que vêm de Água-Izé à cidade obrigatoriamente param para ceder passagem àqueles que vêm da cidade para Água-Izé. Porquê? Já é um hábito. Se vejo alguém que vem de Água-Izé à cidade, logo noto que não é condutor que frequenta aquela, porque normalmente a tendência é ceder passagem àqueles que vêm da cidade para Água-Izé, porque há uma inclinação. E por isso acho que a ponte como é estreita, embora houve reparação, não houve o aumento em termos do alargamento da ponte. Como está ainda em curso a reparação da Estrada Nacional n.º 2, espero que haja uma sinalização de modo que os condutores que vêm de Água-Izé para a cidade abrandem a marcha e cedam a passagem àqueles que vêm da cidade. Porque já houve aí um acidente em que um tractor da empresa AGRICOM caiu no rio e o próprio condutor ficou com a perna quase amputada. Por isso há a necessidade de, naquela via, fazer-se a sinalização. É só um alerta que deixo ao Sr. Director de Transportes e Portos.

O Sr. **Presidente**: — Agradeço o Sr. Presidente da Câmara de Cantagalo. Mais intervenções, se fazem o favor.

O Sr. **Técnico da Direcção de Transportes Terrestres** (Osmir Cunha): — Sr. Presidente, fazendo referência ao artigo em análise, no ponto 1, nós temos: «É proibida a ultrapassagem», temos alínea a), b), c), d), e) e f). Este ponto também contempla a alínea g) que diz: «É proibida a ultrapassagem sempre que a largura da faixa de rodagem seja insuficiente». Neste caso, nós temos as nossas pontes, onde a largura da faixa de rodagem não justifica uma ultrapassagem, logo entra em evidência a alínea g).

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Eu queria tentar responder ao Presidente da Câmara Distrital de Cantagalo e dizer-lhe que o Código de Estrada já prevê isso. O problema é a falta de conhecimento das pessoas em relação ao Código. Um veículo a sair da cidade capital tem prioridade em relação ao veículo que está a entrar. Muitos alunos reprovam no exame, porque há o problema de cedência de passagem. O Código já prevê, mas muita gente não tem conhecimento do Código de Estrada. É esse o problema.

O Sr. **Presidente**: — Isso quer dizer então que podemos aprovar o artigo 42.º? Então está aprovado com essa alteração.  
Artigo 43.º «Pluralidade de vias e trânsito em filas paralelas». Alguma dúvida?

Está aprovado o artigo 43.º.

Subsecção III «Mudança de Direcção. Artigo 44.º «Realização da Manobra».

Algum comentário?

Está aprovado este artigo.

Subsecção IV «Inversão do sentido de marcha. Artigo 45.º «Lugares em que é proibida».

Se não houver nenhuma dúvida consideramos aprovado o artigo 45.º.

Subsecção V «Marcha atrás. Artigo 46.º «Realização da manobra». Podemos aprovar?

Está aprovado o artigo 46.º.

Agora o artigo 47.º «Lugares em que é proibida».

Subsecção VI «Paragem e estacionamento. Artigo 48.º «Como deve efectuar-se».

Alguma intervenção? Ninguém se manifestou, então está aprovado o artigo 48.º.

Vamos ao artigo 49.º «Proibição de paragem ou estacionamento». Podemos aprovar?

A Sra. **Directora da INAE**: — Sr. Presidente, tenho uma preocupação. A alínea g) diz: «Nas faixas de rodagem divididas por uma linha longitudinal contínua, se a distância entre esta e o veículo for inferior a três metros...». Tomamos o caso aqui da nossa Marginal, se formos ver há separação por linhas contínuas, mas é difícil estacionar-se lá e deixar três metros entre o veículo. Portanto, no nosso caso concreto, acho que isso não é realista.

O Sr. **Presidente**: — Outra questão, pela inversa, é saber se devia estacionar na Marginal. É certo que há residências, há escritórios.

Bom, é uma questão que foi levantada, seria se pudéssemos adequar essa alínea à nossa realidade. A Sra. Directora deu o exemplo da Avenida Marginal, onde de facto se estacionam carros e à esquerda não há três metros.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — A nossa tendência é prever o futuro e é por isso que nós não podemos adequar. Estamos a projectar para o futuro. Temos a consciência de que não há condições aqui no País, mas temos que ver para o futuro e para a evolução, quiçá, dentro de 2 ou 3 anos as coisas podem mudar, com o petróleo.

*Risos.*

A Sra. **Directora da INAE**: — Neste caso eu retiro a minha questão.

O Sr. **Presidente**: — Poderemos alargar a avenida até o mar.

A Sra. **Directora da INAE**: — Até o mar, pois, até pode ser.

*Risos.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Como vínhamos falando de paragens e estacionamento, posso estar a ver mal as coisas, mas aproveito para fazer uma pergunta. Temos uma via com dois sentidos e uma coisa que existe aqui frequentemente é parar e estacionar em contramão. Qual será a multa para isso?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Director de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, quando a Eng.<sup>a</sup> Nazaré fez referência à alínea g) que o colega falou, para acrescentar que a nossa carta hoje já atinge outros parâmetros. Para quem vai hoje à Europa tem que ter em conta esse dispositivo que está aí. Não é só com o petróleo que poderemos ter essas faixas, mas para quem se desloca ao exterior tem que ter em mente esse dispositivo.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — O Código de Estrada já prevê multas quando se pára em contramão. É proibido parar em contramão.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Dionísio Fernandes.

O Sr. **Dionísio Fernandes** (MLSTP/PSD). — Sr. Presidente, a minha preocupação é simplesmente para reforçar a preocupação da Sra. Directora do INAE, tendo em conta que o técnico de Transportes Terrestres explicou que a nossa carta é de parâmetro internacional, para coadjuvar com a nossa realidade podíamos colocar no ponto g) que o Ministro de tutela podia alterar para que esteja em conformidade com a nossa realidade.

O Sr. **Presidente**: — A sugestão é no sentido de a nível de um despacho do Ministro ter-se em consideração a regulamentação disso, enquanto não tivermos as tais avenidas. Podemos regulamentar isso a nível do despacho ministerial.

Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, na sequência da intervenção do Sr. Director de Transportes Terrestres, aquilo que ele acabou de falar é de se tomar em consideração. Este documento é feito com cabeça, tronco e membro e está na sequência, penso, de um convénio que a Assembleia vai assinar muito brevemente. Há um convénio que está em carteira para a troca da carta de São Tomé e Príncipe na Europa e se desviarmos muito este documento o que vier plasmado dentro do acordo com a Europa vai impedir que os são-tomenses consigam trocar a carta. Queria alertar as pessoas que esse documento está feito com cabeça tronco e membro e está na sequência do tal convénio que se vai aprovar muito brevemente na Assembleia.

O Sr. **Presidente**: — Não há nenhuma objecção para a provação do artigo 49.º.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 50.º. Considerações.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 51.º. Parece que não há qualquer objecção.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Artigo 52.º.

Há uma coisa que queria saber dos senhores, sobretudo das escolas de condução. As escolas de condução em São Tomé e Príncipe funcionam na base de que regulamento, que decreto, ou funcionam sem lei. Gostaria de saber qual é o diploma legal que subentende o funcionamento das escolas de condução. O Sr. Director da Direcção de Transportes Terrestres deve saber disso.

Uma Voz: — Está no Código.

O Sr. **Presidente**: — Está no Código?

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Está no Código, porque temos um alvará, com excepção dos que não têm.

O Sr. **Presidente**: — O alvará tem que citar o decreto. Em Portugal, por exemplo, há um decreto-lei que subentende o funcionamento das escolas de condução.

Tem a palavra o Sr. Representante da Escola de Condução S. Cristóvão.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — As escolas de condução funcionam na base da portaria de 1954. É através dela que as escolas de condução vêm funcionando até a presente data. E para a escola de condução funcionar recorre-se aos livros em Portugal. Todos os sistemas que temos nas escolas é de base portuguesa, mas a legislação do País é de 1954.

O Sr. **Presidente**: — Em Portugal há um decreto-lei n.86/98 e nós aqui funcionamos com o de 1954?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sim, sim. Em termos de Código de Estrada modernizado compramos livros em Portugal, com sistema português. Motorizadas também é através de sistema de Portugal.

O Sr. **Presidente**: — Estamos a alterar o Código de Estrada que é de 1954, há escola de condução que ensinam o código, mas elas própria estão sob uma legislação de 1954? As duas coisas deviam andar a par. Não sei se os senhores já pensaram nisso.

Tem a palavra o Sr. Director da Direcção de Transportes Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Como dizia o Sr. Abel Viana, isso vem da portaria de 1954, capítulo I, só que os deveres e direitos das escolas de condução também estão neste dispositivo que temos agora. É verdade que houve algumas actualizações avulsas nas escolas que foram feitas mediante alguns despachos. São esses que estão a ser implementados na matéria de ensinamento do Código de Estrada.

Daí que se foi inserindo a nível da escola, na altura o sistema era oral, hoje já se aplica o sistema multimédia e oral. Estamos a trabalhar num sistema actualizado sem ter esse dispositivo aprovado. É por isso que digo bem-haja, isso vem num momento útil e quanto mais rápido se aprovar este documento sairemos todos a ganhar.

O Sr. **Presidente**: — Sabe porquê que levanto a questão? Porque as escolas de condução é que ministram a formação e ministram de acordo com o Código de Estrada que vamos aprovar, mas elas permanecem em 1954 e Código vai avançar para 2013. Há uma discrepância e não sei como é que os senhores vêem isso.

O Sr. **Director da Direcção dos Transportes Terrestres**: — Só para dizer ao Sr. Presidente que aí estão os instrutores. Estão a aplicar o sistema moderno e mesmo no ensinamento nas escolas já estão a ensinar aos novos alunos a regra da rotunda.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Instrutor.

O Sr. **Representante da Escola S. Cristóvão**. — Sobre essa matéria que o Sr. Presidente cita, fazemos actualização do Código através dos livros que recebemos de Portugal e ministramos aos candidatos. Nesses termos, estamos a acompanhar a actualização do Código de Estrada, a partir daí em conexão com a Direcção de Transportes Terrestres levamos avante essa matéria de actualização do ensino para os candidatos.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, vamos avançar.  
Estávamos a falar do artigo 52.º, já podemos aprová-lo?

*Pausa.*

Aprovado o artigo 52.º.

Artigo 53.º, «transportes de pessoas e cargas». Começemos pelo transporte de pessoas.

*Pausa.*

Temos que ir um bocadinho mais rápido, senão não saímos de aqui.  
Há algum comentário em relação a este artigo?

*Negaram, acenando com a cabeça.*

Artigo 54.º, «transporte de crianças», observações?

*Pausa.*

Não há qualquer comentário?

Tem a palavra o Sr. Presidente da Câmara de Água Grande, para uma intervenção.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Relativamente a este artigo, gostaria só de fazer aqui um pequeno reparo. Será que estamos já adequados para esta realidade? Porque vamos aprovar o que está aqui, mas será que São Tomé está preparado, mesmo em termos desses materiais? Estamos a falar do banco de retaguarda; estamos a falar do próprio sistema para crianças menores de 3 anos e carros adequados. Seria bom que reflectíssemos sobre isso para depois tomarmos uma decisão. Mas estou de acordo, é uma regra e terá que ser cumprida.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Presidente da Câmara de Água Grande levanta uma questão. Quer dizer, é que quando aprovamos a lei, a Polícia pode exigir das pessoas, é certo que podemos ir fazendo isso paulatinamente. Mas gostaria de ouvir a opinião das pessoas.

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata, para uma intervenção.



O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Acho que pode haver um despacho do titular do cargo para priorizar as pessoas até que haja condições para o efeito, conforme já havia pronunciado aqui várias vezes.

O Sr. **Presidente**: — Volto a repetir que as leis devem ser regulamentadas e nesses aspectos, em que reconhecemos uma inadequação entre o espírito e a letra da lei daquilo que são as nossas realidades, temos que regulamentar e saber como aplicá-la. Mas aqui também diz-se que mesmo para a segurança das crianças temos que manter isso. Claro que os pais e os familiares vão ter que evitar andar com as crianças o mais que puderem. Penso que não deveríamos aprovar a lei sem essas determinações, porque elas são a salvaguarda para as crianças. É certo que as pessoas nunca contam com o que pode acontecer quando saem com as crianças, mas, estando na lei, alerta para o facto. Portanto, a argumentação pode encontrar uma fase transitória, mas, estando na lei, alerta para a necessidade de salvaguardarem a vida dos seus filhos menores, crianças sobretudo.

Não sei se há mais alguém que queira comentar sobre a questão.

Tem a palavra o Sr. Comandante da Polícia Nacional, para uma intervenção.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, estamos a ver a questão dos veículos automóveis, mas na nossa realidade os motoqueiros têm estado a carregar duas a três crianças para as escolas. Não sei como é que vamos adequar esta situação?

O Sr. **Presidente**: — Como é que a polícia tem reagido a isso? Reparo que de manhã vão numa moto o pai, a mãe e mais duas crianças e isso é constante. Os senhores têm tolerado, não é?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Temos estado a fechar os olhos, Sr. Presidente.

*Risos.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos para uma intervenção.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Quero dizer que já foi dito aqui que o Código tem de acompanhar a evolução do mundo e a carta não é para São Tomé e Príncipe, este Código é mundial e são normas internacionais e temos que respeitar. Por isso, quando abrimos esse parêntese para São Tomé e Príncipe, podemos ter uma taxa de mortalidade em acidentes muito grande. Houve-se em Portugal falar de mortes em acidentes, mas São Tomé tem uma taxa de mortalidade por cada mil habitantes mais elevada que Portugal, comparativamente. É por isso que eles já têm experiências e estamos a seguir somente esses passos, para diminuir. Se formos ver quanto é gastamos com os traumatismos dos acidentes, é um valor muito grande. Falamos em capacetes e as pessoas dizem que não têm dinheiro para comprá-los, mas quantas vidas é que poderíamos salvar? Portanto, temos que adaptar, temos que nos esforçar para atingirmos aquele patamar.

O Sr. **Presidente**: — Isso quer dizer, por outras palavras, que os polícias não devem andar de olhos fechados? Curiosamente no noticiário de ontem falou-se disso, ouvi que em 2012 morreram sete pessoas por paludismo; 18 por acidentes, sobretudo de motos, quer dizer, quase o triplo das pessoas que morreram por paludismo. Sete e dezoito para nós é um número pequeno, porque somos poucos, quer dizer, pensamos que somos poucos, mas, relacionando com os índices dos outros países, são índices muito elevados.

Então, vamos aprovar esse artigo 54.º?

*Afirmaram, acenando com a cabeça.*

É verdade, os senhores estão disponíveis – aliás não quero estar a abusar da vossa disponibilidade aqui que tem sido a máxima, estamos aqui desde as 9:00 horas e são quase meio-dia, de maneira que temos que ver até quando é podemos estar aqui; até as 12:00 horas?

*Afirmaram, acenando com a cabeça.*

Depois aqui dentro não há acidentes de trânsito nem nada, aqui estamos seguros!

*Risos.*

Portanto, artigo 55.º, «transporte de carga», aí vamos falar daquilo que o senhor tinha abordado há pouco.

Há algum comentário de algo que não esteja previsto?

Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Portanto, é aquilo que já tinha dito anteriormente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Santo Cristóvão**: — Nestes termos, «transporte de cargas», muitas vezes ao sair das Alfândegas alguns condutores excedem a altura do taipal. Olhando para a tabela, por exemplo, da classificação da multa, a partir daí já cai um pouco em contradição, no meu ponto de vista, porque essas cargas muitas vezes até podem pôr em perigo os demais utentes da via. Portanto, quando se transporta cargas superiores à altura recomendada, muitas vezes podem cair ao solo e bater num outro carro, mas a multa já não corresponde.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado proponente, a questão é nessa coima de 750 000 dobras.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — A multa aqui pode dizer-se que está um pouco baixa, mas é que há excepções à regra. Isto é, ele pode exceder se comunicar à Direcção de Transportes e à Polícia, acompanhado de um agente. Portanto, é por isso que a multa está aqui baixa, porque há também excepções à regra.

*Murmúrios.*

Não, estou a referir-me que um condutor pode exceder, requerendo. Fazendo um pedido formal e acompanhado de um agente ele pode exceder as dimensões. É por isso que vimos que, se for mesmo aplicado, poucos vão violá-lo, porque há esta excepção.

O Sr. **Presidente**: — Mas o perigo que isso representa continua na mesma.

O Sr. **António Barros** (MLSTP/PSD): — O Perigo continua, mas acompanhado de um agente terão as precauções necessárias, porque a lei dá possibilidades, pode exceder, mas com uma autorização e acompanhado por um agente da autoridade.

*Murmúrios.*

Não, está no Código. Prevê-se também que se a carga cair ele vai ter prejuízos pessoais. Portanto, é uma coisa que ele vai tentar evitar.

*Murmúrios.*

Não, o próprio indivíduo que está a transportar a carga, ao exceder, se cair ele terá prejuízos pessoais e há uma tendência...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, que ele tem prejuízos pessoais, bem, não o desejamos, mas que ele representa perigo para os outros é pior ainda.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — É por isso que tem uma multa. Mas se acharem por bem que se deve aumentar, aumenta-se.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Santo Cristóvão**: — Volto outra vez a esta questão. Falo no sentido de alguns comerciantes quando, por exemplo, transportam sacos de fardo. No meu ponto de vista, vejo como um perigo para a estrada. Ora, que autorização os comerciantes têm que pedir à Polícia para fazer o acompanhamento desta mercadoria?

Do meu ponto de vista esta taxa não corresponde à realidade, porque põe em perigo os demais utentes. Já vi uma vez transportarem esta mercadoria, caiu na estrada e quase ia batendo um motoqueiro. Portanto, para mim mesmo na saída das Alfândegas devia haver um controlo das mercadorias, quando ultrapassam o contorno lateral do veículo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Olinto Neves, para uma intervenção.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — É para estar de acordo com o senhor que me antecedeu, que também constato isso. Sendo como meio dissuasor, acho que devíamos ter conta a sua preocupação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Abel Viana para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Digo que não é só a carga que sai das Alfândegas. Os camiões que transportam barros e pedras, pela norma, devem fazer alguma cobertura para não prejudicar os peões. Transportam o barro e pedras abertamente, caem na estrada e não os tiram. Também para este assunto devia haver um fiscal para tomar medidas.

O Sr. **Presidente**: — Na sua opinião as coimas deviam ser mais avultadas?

O Sr. **Director da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sim, um pouco mais.

O Sr. **Presidente**: — Tema a palavra o Sr. Director de Transportes e Terrestres.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Se me permite, Sr. Presidente, ainda na esteira do que fez referência o colega António, em termos de mercadorias, podemos tomar em conta quando elas não são desdobráveis. Por exemplo, no caso de uma ampliadeira, quando é transportada através de um outro veículo, aí faz-se acompanhar de um pedido e é aceitável. Agora, mercadorias que são desdobráveis e que excedem a norma que está prevista, aí deve aplicar-se mesmo essa coima, porque se nota uma grande preocupação concernente a esta situação. Daí que em vez de 150 000 a 750 000 dobras, poderia tomar-se como ponto de partida de 1 milhão a 5 milhões de dobras.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos para uma intervenção.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, fiquei com uma preocupação: As cargas que são desdobráveis não sei se há autorização para o carregamento, ou seja, por exemplo, fazendo um carregamento de fardo – como fez referência o Sr. Professor, vou para a polícia, ou a Transportes e Portos e tenho uma autorização para exceder o limite possível. Acho que não pode haver autorização para esses casos. Agora, como no caso de pessoas que transportem por exemplo uma ampliadeira, aí sim não como e tem que se aceitar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Ekeneide Santos, para uma intervenção.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Relativamente a essa questão, isso envolve várias áreas. O que verificamos normalmente com o excesso dessas mercadorias, já aconteceram casos de mercadorias que caíram e bateram noutros carros e nos motoqueiros, caixas de vinho que ficam na estrada e depois ninguém limpo. Ou seja, tem que haver mesmo uma penalização não só nesses casos.

Se estivermos a falar aqui de excesso de peso nesses camiões, como refere-se aqui, «danificar pavimentos, instalações, obras, imóveis (...)», ou seja, esses camiões carregados acima do peso é que danificam tudo que são tampas de sarjeta, as próprias tampas das redes de esgoto que existem na cidade.

Temos, por exemplo, as estradas de Neves que não estão preparadas para receber esses camiões de grande porte, por isso, é que verificamos esses estragos nas estradas, para além do que podem causar como perigo para a população. Por isso é que acho que deve haver limites e não se deve excedê-los, salvo em casos dessas máquinas como foi aqui referido pelo Sr. Deputado Adllander. Não deveríamos permitir que casos desses surjam.

Temos vários exemplos, como já tinha dito, os lancis, os passeios, etc., então temos que colocar um ponto final nessa situação.

Relativamente à questão do próprio transporte de mercadorias de granel, como referia aqui o Sr. Abel, porque existem camiões que transportam barros e arreas e mesmo os camiões para levar 10 m<sup>3</sup> levam 15 e isso tudo cria prejuízos às autarquias. Por isso é que quero defender essa questão.

O Sr. **Presidente**: — Sem dúvida essa é uma questão muito importante, porque nos confrontamos quase sempre com esta cena ao nível das ruas do País, com os prejuízos que isso causa aos pavimentos e aos lancis. De maneira que parece que todos, ou a maioria, somos de opinião que essas coimas estão muito baixas. Devíamos ter sugestões no sentido de responsabilizar mais os autores e os transportadores dessas cargas.

É verdade, há uma sugestão do Sr. Director de Transportes Terrestres de 1 milhão a 5 milhões.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — É pouco.

*Risos.*

O Sr. **Presidente**: — Afinal há pessoas piores que o Sr. Deputado. Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Era só para reforçar o que o Sr. Presidente da Câmara de Água Grande estava a frisar e é isso mesmo que vejo, não há qualquer cuidado em relação ao transporte de cargas e mercadorias, nomeadamente terra, britas, etc. Frisou muito bem essa questão, mas não posso deixar de apontar o dedo, porque temos aqui o caso das Câmaras que transportam o lixo para a lixeira, mas antes de chegar ali quase tudo fica pelo caminho.

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Santo Cristóvão**: — Falando sobre a coima sugerida pelo Sr. Director dos Transportes Terrestres, vejo no parágrafo quatro «de 150 000 a 750 000 dobras» e depois um pouco mais a frente, vejo de «500 000 a 2,5 milhões de dobras». A partir daí gostaria que fosse alterado esse preço, tendo em conta que há pessoas que fazem isso de uma forma abusiva.

Então, para mim essa taxa é muito baixa.

O Sr. **Presidente**: — Qual é a sua sugestão?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Portanto, no primeiro parágrafo seria de 500 000 a 2,5 milhões, depois no segundo ponto, sim, considerava-se o valor proposto pelo Sr. Director.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Abel Viana para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Quando o meu colega referiu que são coisas que fazem de propósito, sim o fazem e quando o fazem também temos que responsabilizá-los. Porque sabem de antemão que isso traz problemas para peões e para as viaturas.

Eles o fazem de propósito sem dar satisfação a quem de direito e acho que se deve sim senhor agravar a coima àqueles indivíduos.

Concordo com a proposta do meu colega. Onde está «de 150 000 a 750 000 dobras» seria de 500 000 a 2,5 milhões de dobras e a outra de 1 milhão e 5 milhões de dobras. Pelo menos assim ficam já a saber que devem respeitar as pessoas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Comandante da Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, é uma proposta de coimas. Quem infringir o dispositivo n.º 1 poderá pagar de 1 milhão a 5 milhões e os números 2 e 3, de 2 milhões a 10 milhões.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Sugeriria, Sr. Presidente, de 500 000 a 2,5 milhões e de 1 milhão a 5 milhões.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Aurélio Baia.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Sr. Presidente, gostaria de fazer uma pergunta: essas multas são para quem, o dono da mercadoria ou para o condutor de transportes?

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Comandante da Polícia que desse resposta a essa questão.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Aqui tem que haver a responsabilidade solidária, a multa é aplicada ao condutor e o patrão tem que pagar.

O Sr. **Presidente**: — Temos que votar Srs. Deputados, há propostas de multas de 1 milhão a 5 milhões e de 2 a 5 milhões e há outras mais baixas. O que é que é mais aceitável?

O Sr. **António Ramos (MLSTP/PSD)**: — Sr. Presidente, já participei na proposta e só quero aconselhar as pessoas uma coisa: isso não é para os camiões que transportam mercadorias nas alfândegas, também é para pessoas que vão para os seus lotes e que transportam coisas que excedem as dimensões. Devem ter isto em consideração e não pensar que é só para camiões. Todos somos alvos, porque há pessoas que podem estar a transportar um barrote ou uma chapa de zinco a exceder a dimensão.

Era só essa questão.

O Sr. **Presidente**: — Diz-se aqui muito bem, «transporte de cargas».

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata para uma intervenção.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Depois de ter ouvido a explicação do Sr. Deputado António Ramos fiquei um bocado embaralhado.

Porquê? Porque estamos agora ver os transportes que saem com mercadorias das alfândegas, mas também não estamos a ver para os lesados, neste caso o povo. Porque os operadores económicos não querem perder e de quando em vez, quando se vêm subdelegados eles levam a parte das suas despesas para as pessoas que vão comprar.

Daí que gostaria de dizer que estou de acordo com a proposta feita, não de 2 a 10 milhões porque se calhar seria um bocado duro. Estaria de acordo com aquela proposta inicial, de 500 000 a 2,5 milhões e de 1 milhão a 5 milhões.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Dulcino Aguiar, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Só para responder o que o Sr. António acabou de frisar. Acho que essas leis não é para a, b ou c, isto é uma lei para todos, não estamos cá com dois pesos e duas medidas.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Aurélio Baia Aguiar para uma intervenção.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Vou mais uma vez falar dos motoqueiros. Aqui sabemos que as motorizadas não são para transportar as cargas, mas devido as necessidades de vez em quando carrega-se pequenas mercadorias, um saco de cimento, um saco de arroz; mas estou contra aqueles que transportam chapas de zinco, tambores, ferros, colchões, mesas, cadeiras...

O Sr. **Presidente**: — Tudo isso?

*Risos.*

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Sim Sr. Presidente. Que houvesse aqui também uma alínea mencionando essas multas.

**Vozes**: — É geral.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Não, quero falar dos motoqueiros em particular. O alvo central nas nossas estradas, falando em transporte, é o motoqueiro; é o maior em sinistralidade, em indisciplina, sacos de carvão em excesso, então gostaria que houvesse uma alínea que referisse a eles.

O Sr. **Presidente**: — Aqui diz «transporte de cargas» e não diz se é de carro ou de moto, é geral.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros**: — Sr. Presidente, só faço essa referência, porque já assisti várias vezes, não sou agente da polícia, mas tentei colaborar com a polícia, porque isso também cria perigo nas estradas.

Por isso, frisei que um motoqueiro que transporte um saco de cimento, ou um saco de arroz até considera-se normal, mas carregar uma mesa, ferros, colchões, barrotes, chapas e tábuas já é complicado. Tenho conhecimento que motoqueiros da zona de Lembá transportam 6 a 8 tábuas atravessados na motorizada.

O Sr. **Presidente**: — Mesmo esses sacos de arroz põem em risco o percurso. O que poderemos fazer neste artigo – não no título, podemos pôr entre parênteses uma referência de que viaturas. Estamos a falar para especificar. Vejo a sua intervenção como a necessidade de alerta aos motoqueiros de que não devem fazer isso. Então vamos encontrar uma forma para trazer a baila essa questão.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, assim estaríamos a alterar todo o processo. É um documento que, depois de ser aprovado, acho que será projectado para outros meios. Aí o transporte de cargas está claro e não podemos alterar este dispositivo.

Agora, o que vai acontecer é que, através desse transporte de cargas pode-se criar um regulamento interno ao nível do sector, mediante um despacho do Ministro vinculado àquilo que foi aprovado, para tomar em conta esses procedimentos. É um documento normativo, está no mundo inteiro e não se pode criar outra tipologia a esta parte.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Osmir Cunha para uma intervenção.

O Sr. **Técnico da Direcção Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, queria só complementar aquilo que disse o Sr. Director, dizendo que no artigo 91.º faz-se referência aos transportes de cargas para motociclos e ciclomotores.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima para uma intervenção.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, o entendimento que tenho com relação àquilo que estamos a discutir, para mim não é tão extensivo como disse o Sr. Deputado António, estamos a referir aos transportes de mercadorias.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Abel Viana para uma intervenção.

O Sr. **Representante das Escolas de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Penso que o número um, «a carga e descarga de veículos na via pública deve-se fazer pelo lado permitido para paragens de veículos (...)», penso que o valor que está aqui não se devia alterar, é «carga e descarga».

Agora, dois e três é que devia haver a coima.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer, a tendência é manter o texto e alterar as coimas, de 500 000 a 2,5 milhões e de 1 milhão a 5 milhões?

*Afirmaram, acenando com a cabeça.*

Então vamos aprovar o artigo 55.º e ficamos por aqui porque são 12 horas e 10 minutos. De maneira que vamos ter que combinar, quando é que podemos retomar? Hoje é quarta-feira, na sexta-feira os senhores estarão disponíveis?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, sexta-feira não será possível para a polícia, porque o Ministro da Defesa vai visitar o sector.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, sou da opinião que pudesse ser na próxima semana, porque há Deputados que também fazem parte de outras comissões e temos, ainda ao longo desta semana, alguns encontros marcados que podem chocar com o horário que normalmente se reúne.

A partir da segunda-feira da próxima semana não há inconveniente nenhum.

O Sr. **Presidente**: — Podemos propor então para a segunda-feira da próxima semana?

*Afirmaram, acenando com a cabeça.*

Então fica assente para a segunda-feira da próxima semana. Mas não queria terminar sem agradecer a presença dos senhores e mais importante que a presença é o espírito de abertura e de participação de todos, porque de facto foi uma grande sessão. Falamos, analisamos, demos opiniões e é isso que merece o nosso agradecimento.

Dou por encerrada a reunião.

*Eram 12 horas e 10 minutos.*

*Estiveram ausentes os seguintes Srs. Deputados.*

Acção Democrática Independente (ADI):

**Hélder Paquete** Lima

**Carlos Alberto Pires Pinheiro**

**Cecílio Quaresma**

**Roberto Lombá**