



DIÁRIO

da Assembleia Nacional

IX LEGISLATURA (2010-2014)

5ª SESSÃO LEGISLATIVA

REUNIÃO DA 4.ª COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE 21 DE JANEIRO DE 2013

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Albertino Bragança

Secretário: Ex.^{mo} Sr. Roberto Lombá

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a reunião quando eram 9 horas e 35 minutos.

A 4.ª Comissão Especializada Permanente deu continuidade à apreciação do projecto de lei de alteração ao Código de Estrada. Intervieram os Srs. Deputados Deolindo da Mata (MLSTP/PSD), António Ramos (MLSTP/PSD), Adllander Matos (MLSTP/PSD), e Dionísio Fernandes (MLSTP/PSD), os Srs. Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima (Abel Viana), Presidente da Associação dos Taxistas (Antero Cravid), Comandante-geral da Polícia

(Roldão Boa Morte), Director de Transportes Terrestres (Olinto Neves), Membro da Associação dos Taxistas (Plácido d' Oliveira), Presidente da Associação dos Motoqueiros (Auélio Baia), Instrutor da Escola de Condução S.to Cristóvão (Manuel Cardoso), Responsável da Escola de Formação de Condutores (Dulcino Aguiar) e Presidente da Câmara Distrital de Água Grande (Ekeneide Santos).

O Sr. Presidente encerrou a reunião às 12 horas.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a reunião

Eram 9 horas e 35 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 H. dos S. S. **Bragança**

O Sr. **Presidente**: — Nós tínhamos ficado no artigo 70.º, a menos que não haja mais nada que possamos ver que diga respeito à nossa realidade.

Vamos avançar no texto que é internacional, ver as coimas, ver se elas se aplicam àquilo que é a realidade de São Tomé e Príncipe.

Artigo 70.º «Estacionamento Proibido».

Segundo o Técnico, já aprovámos o artigo 70.º, então, entremos na Subsecção IV «Trânsito nas Auto-estradas e Vias Equiparadas». Artigo 71.º, «Auto-estradas». Ainda não temos auto-estradas, mas estamos a pensar em tê-las no futuro. Sobre elas não temos muito a dizer, o artigo 71.º está provado.

Artigo 72.º, «Entrada e Saída das Auto-estradas». Considera-se aprovado.

Artigo 73.º, «Trânsito de Veículos Pesados de Mercadorias ou Conjuntos de Veículos». Considera-se aprovado.

Artigo 74.º, «Vias Reservadas a Automóveis e Motociclos». Aprovado.

Entremos então na Subsecção V, «Vias Reservadas, Corredores de Circulação e Pistas Especiais». Artigo 75.º «Vias Reservadas». Nesse aspecto, não tendo auto-estradas e em pensando tê-las no futuro, acho que nós devemos aprovar estes artigos, estar de acordo com eles a prever aquilo que poderá vir a acontecer.

Podíamos aprovar os artigos 76.º, 77.º numa perspectiva do futuro. Mesmo sobre as coimas, não podemos pronunciar, porque não tendo auto-estradas, não estamos em condições de prever as coimas e aquilatar das gravidades dos casos das infracções. Acho que devemos concordar em princípio com o texto. Então, se estiverem de acordo, vamos para a «Secção XI «Poluição», Artigo 78.º, «Poluição do Solo e do Ar».

Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima** (Abel Viana): — Sr. Presidente, venho apenas para rectificar os pontos 1 e 2.

«Quem infringir o disposto no n.º 1 (...)» é o n.º 2. Não sei se os senhores têm assim. É só isso, de resto está tudo bem.

O Sr. **Presidente**: — Repararam todos? No ponto 4, substituir aquele segundo n.º 1 pelo n.º 2 do ponto. Também não temos essas vias aqui, a poluição do ar. Portanto, vamos corrigir o ponto 4, em vez de n.º 1 é o n.º 2.

Artigo 79.º «Poluição Sonora». Alguma coisa em relação às coimas? Não há nenhuma proposta, nenhuma consideração? Se não houver, aprovamos o artigo 79.º.

Artigo 80.º «Álcool e Substâncias Psicotrópicas». Algumas Considerações.

Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxista** (Antero Cravid): — Sr. Presidente, aqui não vejo a coima do artigo 80.º, e não sei onde está plasmada.

O Sr. **Presidente**: — Está submetida a uma legislação especial. Agora temos que produzi-la. Não sei se ela existe actualmente. O Sr. Comandante da Polícia poderá dizer-nos se já existe alguma legislação especial a necessitar de revisão, de adequação ou de actualização.

Tem a palavra o Sr. Comandante-geral da Polícia.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia** (Roldão Boa Morte): — Sr. Presidente, não temos, mas podemos produzir. Podemos fazê-lo junto à Direcção dos Transportes Terrestres.

O Sr. **Presidente**: — Temos que produzir, porque é nessa legislação especial que vêm as coimas e as outras orientações.

Artigo 81.º, «Condução Profissional de Veículos de Transporte».

Estamos de acordo? Está aprovado este artigo.

Vamos ver as coimas do artigo 82.º «Utilização de Acessórios de segurança».

Tem a palavra o Sr. Comandante-geral da Polícia.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Sr. Presidente, o n.º 4 diz: «O disposto no número anterior não se aplica aos capacetes utilizados pelos elementos das forças armadas ou militarizadas (...)». Em vez de «militarizada» seria «paramilitares».

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, era para ver a questão das Coimas. Eu entendo que esta população é muito carente. No meu entender, o infractor é que deverá pagar a tal coima. Aí diz: «Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 3 é sancionado com a coima de 300 000 a 1,5 milhões de dobras. Portanto, gostaria de sugerir que baixássemos um pouco esta coima, tendo em conta o salário mínimo nacional. De quando em vez conhecemos a realidade do País, as pessoas ficam atrás de algum troco para resolver o problema do machipombo, e terá problema.

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

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres** (Olinto Neves): — Sr. Presidente, gostaria de dizer ao Sr. Deputado que ao nosso ver o valor de 300 000 a 1,5 milhões de dobras satisfaz. A Direcção decidiu assim, por causa do prejuízo que um acidente por falta de capacete traz ao Estado. Conhecendo o nosso OGE, aquilo que o Estado gasta geralmente com o acidente de viação, não é de bom-tom baixarmos o preço, porque as pessoas têm que saber que usar capacete é proteger e salvaguardar-se. Se tivermos que fazer multas a pensar naquilo que as pessoas auferem como salário, estaríamos a fazer uma lei praticamente amigável. Lei é lei, as pessoas sabem qual é o valor da multa e à partida têm que salvaguardar-se para que possa ter uma vida sã.

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Sr. Presidente, quero informar o Sr. Deputado que actualmente a multa é de 1,5 milhões de dobras, taxa única. Se estamos a fazer o valor de 300 000 a 1,5 milhões de dobras, já estamos a dar jeito à população.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, aqui diz: «O condutor e passageiros transportados no banco da frente (...)». Estou de acordo com o capacete, mas «os passageiros no banco de frente» ...

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Plácido d' Oliveira.

O Sr. **Membro da Associação dos Taxista** (Plácido d' Oliveira): — Sr. Presidente, estou na mesma dúvida relativamente ao problema relacionado com «os passageiros no banco de frente», por um lado, por causa dos carros que já estão altamente cansados, que não têm cintos de segurança. Por outro lado, em relação aos táxis que transportam passageiros no banco de frente, sendo uma mãe acompanhada com criança, possivelmente não pode utilizar cinto de segurança.

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, é verdade que no nosso país não acontece grandes desgraças. Felizmente, não vemos notícias mesmo de catástrofes, terramotos, trovoadas, etc. e na condução aqui também não há acidentes constantes, mas nós devíamos precaver-nos mais.

O senhor é um profissional e está a dizer que as mães das crianças que vão à frente não podem usar cintos. As mães das crianças não devem ir à frente, porque aquele é o lugar da morte. Nós não pensamos nisso, porque aqui não há os grandes acidentes. Aliás, os senhores devem saber, tanto como eu, que a viatura, antes de entrar em circulação, faz-se experiências e das experiências que se fazem, prova-se que esse lugar ao lado do condutor é o mais perigoso do que o do próprio condutor. Depois a velocidade com

que é projectado alguém, com uma viatura a tantos quilómetros, tudo isso está estudado. Essas multas são para nós nos precavermos. Assustam, mas é melhor assustarem para não o fazermos. Nós temos que precaver as pessoas contra os acidentes. Aqui, na condução, sobretudo os taxistas, as condições de segurança muitas vezes não são tidas em conta. Nós vemos viaturas que nem deviam estar a circular que circulam, muitas vezes com velocidades. Isso é contra indicado. Essas coimas são no sentido de nós evitarmos e nos sujeitarmos a elas.

Outra coisa que eu quero dizer aos senhores é que a vida humana não tem preço, é a coisa mais preciosa que existe e, por isso, tudo que pudermos fazer para preservar a vida humana, devemos fazê-lo. Essas coimas são preventivas e devem ser muito divulgadas, para as pessoas pensarem: «é pá, não vale a pena eu entrar em velocidades, em coisas de insegurança, porque o meu salário é pouco e não tenho condições de pagar».

Ainda esta manhã ouvi um comunicado da Polícia Nacional a dizer que há 20 viaturas que estão lá há mais de 180 dias, porque a Lei prevê 180 dias, e a Polícia foi magnânima, deu mais 30 dias sobre os 180 para resolverem a situação.

Uma Voz: — São motociclos.

O Sr. **Presidente:** — São motociclos?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia:** — Sim.

O Sr. **Presidente:** — Portanto, estive a ouvir e como estamos a falar de trânsito, dei toda a minha atenção. As pessoas incorrem em actos ilícitos, cujas coimas são altas e depois não podem pagar.

As motas estão há 6 meses e a lei diz que 6 meses depois entram em leilão do Estado. Por isso, é melhor não entrar nessas situações, de modo evitar as coimas e perder os motociclos.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra o Sr. Plácido d' Oliveira.

O Sr. **Membro da Associação dos Taxistas:** — Sr. Presidente, com justa razão está tudo bem dito e as regras devem ser cumprida, mas é verdade que nessa situação defendo os taxistas, porque, no nosso país, a maioria das pessoas que transportamos nos bancos de frente são mães e mulheres grávidas, acompanhadas de crianças. Por vezes, dizemos a esses clientes que não podem transitar no banco de frente, porque já fomos interpelados pelo sector policial e fomos informados de que não podemos transportar mães e crianças à frente, e temos esse conhecimento, mas elas próprias obriga-nos, porque atrás do carro não cabe a mãe com uma ou duas crianças no colo. São obrigadas a ir no banco de frente. São situações que, se a Polícia apanhar, os condutores são sobrecarregados com coima. É bom vermos essa questão bem, para não trazer desobediência à lei.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas:** — Sr. Presidente, é para complementar, dizendo que mais uma vez estamos perante a realidade do nosso país. Como todos nós sabemos, as viaturas que fazem táxi em São Tomé e Príncipe, desde a era colonial, têm uma lotação de cinco lugares e essa modalidade continua até hoje, pelo facto de estarmos a lidar com uma população que vive no limiar da pobreza. Os carros tem que circular com cinco lugares, porque o que o livrete autoriza são cinco lugares.

Nos outros países, esse sistema de transitar com cinco pessoas já está ultrapassado. Normalmente, pelo menos em Lisboa, onde tive oportunidade de ver, os carros táxis faz trabalho de frete com duas ou três pessoas e com taxímetros.

Em São Tomé e Príncipe, devido à nossa pobreza, obrigatoriamente estamos seguir a lei de cinco lugares que vem de longa data e, nesse sentido, os carros carregam cinco pessoas. As mães que aparecem, muitas vezes, vêm com bebé no colo, mais duas crianças que vêm do Jardim, diariamente. São essas pessoas com condições precárias que andam nesses táxis. As pessoas que têm condições têm a sua viatura. Estamos, mais uma vez, perante a realidade deste país. Se nos recusarmos a levar pessoas, somos registados como maus e as pessoas dizem: «*amanhã ami na cá ndá ni caro di moço sé fá, punda ê ficá mu pé son cu anzo*». Estamos perante uma situação, temos que jogar com a realidade deste país e ninguém foge a isso, todos nós conhecemos.

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

O Sr. **António Ramos (MLSTP/PSD):** — Sr. Presidente, eu queria informar aos senhores condutores, em relação aos bancos de frente, que se o passageiro não colocar o cinto é ele quem paga a multa, não condutor.

Em relação às crianças que não devem ir no banco de frente, o código é internacional, minha gente. Eu acredito que o nosso país vai desenvolver. Eu acredito que essas coisas de miséria vão ser ultrapassadas e nós estamos a pensar no futuro. O Código de Estrada está a pensar no futuro e num São Tomé e Príncipe melhor.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Motoqueiros** (Aurélio Baia): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Tomo a palavra para dizer o seguinte: de facto é assim, um pai só exige o filho a estudar quando ele matricula o filho, dá materiais escolares e uniforme e, de vez em quando, lanche. O pai que não fizer isso, não pode exigir ao filho que estude. Ou por outro lado, o pai que não tem cadeiras e mesa em casa, quando chega e encontra o filho a comer no chão, tem que aceitar.

Por exemplo, uma mãe que sai do mercado ou da escola, se o carro carregar cinco pessoas, a mãe e duas crianças vão pagar três lugares e a mãe não vai pagar. É este o problema que temos aqui.

O Sr. **Presidente**: — Até que idade?

O Sr. **Presidente da Associação dos Motoqueiros**: — Crianças de 6 ou 7 anos. Muitas das vezes os condutores fazem isso por uma questão de facultar a mãe e o pai. Não me diga que vendo uma mãe de baixo da chuva, deixa-a fica no chão. É a realidade que temos no nosso país. Porquê? Porque o próprio Governo não tem autocarro escolar em condições e não tem autocarros que circulam nas zonas. Se houvesse autocarros colectivos com frequência, muitas pessoas não usariam táxis.

Também gostaria de falar sobre outro assunto. Há um artigo que fala sobre o uso de capacetes. Isso já vem de há muito tempo, não é matéria nova para mim e para muitos motoqueiros. Já sabemos que devemos usar o capacete. Há passageiros que pede, mas há passageiros que não aceitam usar. Portanto, para essa multa por falta de capacete, quem irá pagar? Será que são os clientes que não querem usar os capacetes? Muita vezes eu posso ter dois capacetes, usar o meu e o passageiro não aceitar usar.

Ainda sobre os capacetes, o seu uso é devidamente fiscalizado pela Direcção de Transportes Terrestres. Assistimos hoje em dia que cada loja vende o seu tipo de capacete e há capacete que só tem nome de capacete. Se a Direcção de Transportes Terrestres vai fiscalizar capacetes para saber se tem qualidade ou não, será que essa Direcção vai importar capacetes próprios?

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

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, com base naquilo que disse o Sr. Presidente da Associação dos taxistas, quando disse que a viatura tem cinco lugares, é verdade que a viatura tem cinco lugares, só que aqui em São Tomé fazemos o contrário, porque o condutor faz parte dos cinco lugares. O que se assiste em São Tomé é que vai cinco passageiros mais o condutor, perfazendo seis. Como eu disse e bem, estamos num país que é nosso e toda a lei tem o seu reparo. No corpo do projecto de Código de Estrada não podemos fazer nenhuma e qualquer alteração, por ser um processo internacional. Não vem uma pessoa da diáspora ver o projecto de lei de Código de Estrada de São Tomé que vai ser publicado internacionalmente e dizer que no banco da frente pode levar-se a mãe e o filho. Não pode, temos que ser intransigentes com relação a esse processo.

O Sr. **Presidente**: — Queria que déssemos muita atenção ao título da secção que estamos a analisar. Secção XII, «Regras Especiais de Segurança», segurança sobretudo dos passageiros. É nessa perspectiva da segurança que estamos a falar e é nessa perspectiva que devemos analisar. É certo que temos uma prática actual, estamos num país em que as pessoas têm muitas dificuldades, sabemos, mas, como disse há bocado na outra intervenção, temos que garantir às pessoas a segurança nos veículos. Costumamos ver motos com três, quatro pessoas. Nunca viram? Isso é segurança? Podemos tolerar isso? É certo que é pai, mãe e filhos, estão a safar a sua vida, mas estão a fazê-lo sem segurança nenhuma. Qual é a nossa atitude ao legislar em relação a isso? É um exemplo que dou aos senhores. É como o caso da mãe que vai com dois filhos no banco da frente do táxi. Estão a satisfazer uma situação, porque a mãe está com dificuldade, mas estamos a pô-la em insegurança. É esta a visão que devemos ter ao analisar este caso.

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Aquilo que pude perceber é que toda gente está de acordo com o Código, é um Código internacional, estamos aqui para respeitar, mas estava a referir-me à coima com a realidade do País, o que também poderá vir a ajudar o trabalho da Polícia. Porquê? Porque até o polícia poderá ter problemas. A senhora que veio vender seu milho ou qualquer outra coisa e conseguiu 100 000 dobras para comprar o peixe, conhecemos essa realidade, para assegurar o jantar, se não colocou o cinto, não vai conseguir pagar uma multa de 300 000 dobras. Acho que devíamos começar com uma coisa

mais baixa e, na medida em que as pessoas vão adquirindo o hábito, poderemos melhorar. A coima pode ser alterada a qualquer altura.

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, acho que quando se refere ao aspecto de segurança, não podemos brincar. Se estamos a criar segurança a olhar para todos os factores que possam condicionar a segurança, vamos ter problemas.

A regra é internacional, acho que o corpo da Lei como está, está bem. Nós temos que nos habituar com as regras internacionais e arranjar formas para passarmos a respeitá-las. Depois vamos ter o problema de reconhecimento das cartas nacionais em relação à sua utilização nos países estrangeiros.

Não sou da mesma opinião que o Sr. Deputado que me antecedeu. Uma multa por cinto de segurança a 100 000 dobras toda gente vai andar a pagar esse valor. Acho que 300 000 dobras, está bom. Se eu não quiser pagar esse valor, uso o cinto de segurança. O que entendemos é que realmente grande parte dos táxis não têm o cinto de segurança, se têm não está a funcionar. O que se pode fazer é criar formas para regulamentar, dar tempo, acho que com a intervenção do próprio Estado, para permitir que pouco a pouco consigamos implementar.

A última Lei do Código de Estrada que temos é de 1954 e estamos certamente a preparar uma lei para os próximos 10, 15 ou 20 anos. Será que estamos a pensar em viver na mesma situação nos próximos 10, 20 anos? Não sei.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima.

O **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Penso que não há alteração a fazer no que vem dentro do artigo. Também vai chamar atenção aos condutores de que são responsáveis pelas pessoas que transportam.

Se o motorista verificar que a pessoa que está ao lado não tem cinto, ele manda pôr cinto; se o motoqueiro vai levar um passageiro, ele terá que pôr o capacete, ou ele leva sem o capacete e paga a multa. Os condutores são responsáveis, porque se alguém que vai atrás cai e morre, ele é que responde. Então, ele deve instruir os passageiros a comportar-se correctamente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Instrutor da Escola de Condução Sto. Cristóvão.

O Sr. **Instrutor da Escola de Condução Sto. Cristóvão** (Manuel Cardoso): — Sr. Presidente, este documento, como vimos, é elaborado para o futuro.

Falando sobre a segurança, é verdade que não se brinca com a segurança. Estamos cá para dar a nossa contribuição ao documento e fazer pequenas alterações.

A nível internacional, há um documento elaborado que podemos encontrar com poucas alterações. Quem não quiser cumprir, que evite. Se é para pôr capacete, que ponha capacete; se é para pôr cinto de segurança, que utilize o cinto de segurança. É da inteira responsabilidade do condutor, não do passageiro. Quando o passageiro entra no carro, a obrigação do condutor é mandar o passageiro pôr o cinto de segurança, porque tudo que vier a acontecer no veículo é da responsabilidade do condutor. O proprietário do veículo só toma conhecimento depois de ser interpelado.

Falando sobre a coima, é verdade que, continuo a dizer isso, a taxa de preço está um pouco alta. Aliás, os mentores desse documento têm as suas condições, não estão a ver para outro lado.

Concordo plenamente que o preço está um pouco alto, mas pronto, paciência, decidiram, concordo. Caso contrário, perdermos tempo e não conseguimos avançar.

Por favor, podemos continuar.

O Sr. **Presidente**: — A sua opinião é que se baixe.

O Sr. **Instrutor da Escola de Condução Sto. Cristóvão**: — Um pouco.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o responsável da Escola de Formação de Condutores.

O Sr. **Responsável da Escola de Formação de Condutores** (Dulcino Aguiar): — Sr. Presidente, Meus Senhores, bom dia a todos.

Venho reforçar aquilo que já se ouviu aqui. Os artigos são internacionais, não pode haver contemplação.

Quando é que saímos dessa? Continuamos a acompanhar a morte que nos bate a porta? Porque temos pena, temos que ganhar mais algum, isso é filho do senhor motorista? Acho que não pode. Temos que obedecer aos artigos que são internacionais e fazer as nossas leis. Ora, a lei é feita e é para se cumprir.

Não vejo a razão de uma motorizada estar a carregar três, quatro pessoas, pondo a vida das pessoas em risco. Não vejo razão, porque os taxistas querem ganhar mais algum dinheiro, ou porque a senhora que

vem traz uma criança ao colo. Ela não pode ir, porque a criança não pode ficar. Ou criança vai e ela fica. Não temos que ficar a ver para essas coisas. Acho que devemos debruçar sobre isso nem falar em coimas. Uma vez já abordei a questão da coima aqui, até disse que não vale a pena estarmos com essas coimas, porque eles resolvem não pagar e quando não pagam o prejuízo é para o Estado. Preferem ir à prisão do que pagar essas coimas. Sabemos que a nossa economia é fraca, a coima está aqui mais para intimidar, digamos assim, mas para quando é para pagar, paga-se mesmo. Se não pagar, lá está, o Estado tem que gastar. Acho que a coima devia manter para meter um bocado de respeito, sabemos que a, b, ou c não tem condições, isso é uma das coisas que vemos muito. Sabemos que nem todos que têm moto ou carro estão em condições de pagar esta ou aquela coima, mas acho que devemos deixar para haver um bocado de respeito.

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

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Como fui mentor e proponente da lei, não sei se entendi mal, o Sr. Cardoso disse que os mentores têm as suas condições. Gostaria de informá-lo que equiparámos a lei do Código de Estrada cabo-verdiano e português, o salário mínimo português, cabo-verdiano, o salário mínimo em São Tomé e Príncipe e calculamos isso em percentagem. Está tudo equiparado. Tenta infringir uma norma em Portugal para ver o que pagará em multa. Se o salário mínimo está à volta de 450 euros, há multa de 1500 euros. Portanto, meu amigo, as multas em todos os países do mundo são extremamente caras e só fizemos comparação em percentagem, não alteramos nada. É por isso que essas multas vieram assim. Não é porque pensamos e metemos. Equiparamos com salário mínimo e tudo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Representante da Escola Nossa Senhora de Fátima.

O Sr. **Representante da Escola Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, o valor já está em prática, agora tudo depende do agente, dentro da sua sensibilidade, se dá a multa de 1,5 milhão de dobras para quem conduzir sem capacete.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Só queria um esclarecimento. É o passageiro que não põe o cinto que paga ou o motorista?

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

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Esta lei, assim que for implementada, haverá um trabalho de sensibilização ao nível da comunicação social, vamos realizar algumas palestras e seminários para que as pessoas possam entender paulatinamente. Não é uma lei que vai se aprovar agora e vai entrar tudo em vigor. Vamos dar tempo para que as pessoas possam ir habituando.

Em Portugal, o passageiro que não põe o cinto de segurança paga, o peão que não passa na passadeira paga. São questões que estamos a ver para o futuro e como as coisas estão no processo de desenvolvimento, temos que enquadrar esses processos paulatinamente que vão ter que entrar em vigor. Quer sim quer não os senhores taxistas compreenderão que hoje estamos com essas pequenas dificuldades, estamos aceitar, mas daqui adiante vamos introduzir paulatinamente essas inovações.

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, queria pedir para avançarmos, porque já estamos há quase 10 minutos só a falar deste artigo. Com esse andar da carruagem vamos ficar mais 3 ou 4 dias cá.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, começamos a ir rápido, mas chegamos a um ponto em que tivemos que nos deter mais na análise, porque são situações mais prementes e quando é assim é bom que discutamos mesmo, de modo a chegar a um acordo.

Quanto a essa questão das coimas, vimos que por razões de segurança, e disse muito bem, esse Código irá acompanhar a lei que o aprova e no corpo da lei podemos dizer ou «entra imediatamente em vigor», ou «entra em vigor, mas a sua implementação poderá estar suspensa por três meses, ou o tempo que decorrerão as campanhas de sensibilização». Tudo isso se pode pôr na lei. Isso não vai entrar bruscamente. Por exemplo, o uso do cinto de segurança, não é só problema dos taxistas, todos os condutores, não sei se chegará a 2% as pessoas que usam o cinto de segurança. Eu próprio, de vez em quando, o carro fica a piscar, porque o carro pede o cinto, depois lembro que é o cinto. Só ponho depois do carro avisar. Vou a Lisboa e o meu irmão sempre diz-me para pôr o cinto de segurança, mas volta e meia, mesmo ao lado dele, nunca me lembro de pôr o cinto de segurança. Lá em Portugal ele me obriga, porque

sabe que há multa e a multa cai sobre mim e sobre ele, porque é o dono da viatura. Não vamos nos assustar porque temos que fazer uma grande campanha de sensibilização em relação a esse documento, mas esses valores tenho a impressão que a maioria é pela sua manutenção, na medida em que depois de se avisar as pessoas e fazerem a publicidade as pessoas vêem esses valores vão assustar também, mas isso vai servir para que elas se intimidem e notem que têm que ter mais cuidado na condução ou na utilização dos veículos, principalmente quando se tratar de táxis.

Por outro lado, em relação aos motociclos a multa do não uso do capacete é de 1,5 milhões de dobras. Se deixarmos assim os motoqueiros vão ficar muito beneficiados, porque a multa vai de 300 000 dobras a 1,5 milhão de dobras. Como já temos uma prática, queria perguntar o seguinte: será que em relação aos motoqueiros vamos criar duas alíneas, uma em relação ao uso do capacete e outra em relação ao uso do cinto de segurança? Em relação aos motoqueiros, estamos a baixar completamente, não sei se faço entender, ou vamos deixar tal como está, com um único ponto abarcando tanto o cinto de segurança como os motoqueiros.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Quero repetir que isso é lei e deve haver um regulamento que, atendendo às circunstâncias, o Governo pode dizer que a taxa de multa é esta, publica-se.

Se essa taxa não tiver efeito e os motoqueiros continuarem a violar, vai aumentando. Esta é a lei e depois vamos ter o regulamento que fala da taxa de multa para a falta de capacete. Aqui estão os limites, o mínimo e o máximo e, de acordo com as circunstâncias, o Governo regulará. O que temos são balizas. Por isso, aconselho a não alterar nada.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Antes de mais peço desculpas, mas se realmente fomos convidados para aqui é para emitirmos a nossa ideia, o nosso ponto de vista e acho que não é em vão que estamos aqui, assim como não é em vão que alguns pontos levem algum tempo que é para sairmos daqui com uma ideia concertada. Mas acho que todo esse contributo é válido para que tenhamos paciência ou então não faz sentido tomarmos parte nessa actividade.

O Sr. **Presidente**: — Vale sempre a pena, tem valido bastante a pena e notem também que da nossa parte existe essa abertura para o diálogo, prova disso é a última sessão que tivemos, que levou muito tempo, aprovámos 10 artigos, porque discutimos, entranhamo-nos em questões que, não estando directamente reflectidas no documento, têm contudo um peso muito grande no trânsito, na circulação de viatura, etc., de maneira que a vossa presença é sempre muito útil e da discussão nasce a luz, como se costuma dizer, e tem nascido aqui entre nós. Há aqui uma maioria que pende para um lado e nós como somos democráticos dependemos que a decisão fique desse lado. É preciso que as pessoas falem e têm a liberdade de fazê-lo.

Meus senhores, podemos aprovar o artigo 82.º?

Tem a palavra o Sr. Deputado Dionísio Leopoldino.

O Sr. **Dionísio Leopoldino** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, antes de mais gostaria de pedir sinceras desculpas pelo meu atraso. Tudo isso deveu-se à questão de força maior que tive esta manhã.

A minha preocupação relaciona-se com a intervenção do Sr. Deputado que me antecedeu que é o técnico que participou na elaboração desse código. Acho que estamos na especialidade e todos os quadros técnicos e Deputados devem analisar o documento com todo o cuidado possível.

Estamos a falar de acordo com o Deputado que me antecedeu, ele na sua palavra disse que em Portugal paga-se multa de 450 euros que corresponde, em São Tomé e Príncipe, a 11,25 milhões de dobras, salvo erro. Foram basear disto para aplicar as coimas, mas aqui em São Tomé toda gente sabe que o salário é de 900 000 dobras, é preciso ter muito cuidado e é um hábito a que a nossa população não está sensível. É preciso um trabalho de sensibilização para permitir a mudança da mentalidade na nossa população.

Não é pelo facto de já ter sido elaborado, não tem nada que alterar, então porque razão estamos aqui na especialidade? Não faz sentido estarmos cá. É esta a minha preocupação.

Ainda nesse ponto gostaria que fizéssemos uma revisão. Não temos o hábito de utilização de cinto e muito menos os passageiros. É preciso ter em conta todas essas particularidades antes de aprovar esse ponto.

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

O Sr. **Dionísio Leopoldino** (MLSTP/PSD): — A minha sugestão é que se pudesse baixar para de 150 000 dobras a 750 000 dobras.

O Sr. **Presidente**: — Gostaria de ouvir o Sr. Comandante-geral da Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Como disse alguém aqui, a segurança não tem preço. Estamos a misturar duas coisas, cinto de segurança e capacete, mas vou mais para o uso do capacete. Para o capacete, neste momento, temos uma taxa fixa de 1,5 milhão de dobras, mas mesmo com essa taxa, se formos à praça, não estou só a falar de motoqueiros, para todos que andam de motorizada, se calhar só 15% usa o capacete.

Quando fazemos uma lei que tenha multa, é um efeito dissuasor. Não vejo razão para baixarmos a multa, aliás a multa é de 300 000 dobras a 1,5 milhões de dobras. Comparativamente com agora temos uma multa de taxa fixa de 1,5 milhão de dobras. Se temos a ideia de fazer uma coima com efeito dissuasor, vamos baixar para 150 000 dobras a 750 000 dobras? Então, qual é o nosso objectivo?

Outra coisa, vamos baixar a multa para quê? Para capacete e cinto de segurança ou só cinto de segurança? Então temos que abrir mais um número nesse artigo, porque por mim a multa de capacete seria de 500 000 dobras a 2,5 milhões dobras, porque as pessoas não estão a usar esta de 1,5 milhões, então vamos aumentar a multa.

Esta é a minha contribuição, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Eu tinha feito aqui uma sugestão e não sei se perceberam e agora o Sr. Comandante da Polícia fez essa intervenção, na medida em que são eles que lidam com essas questões diariamente.

A exemplo dos artigos anteriores, podíamos fazer o seguinte: neste artigo 82.º nós faríamos dois pontos, como houve aqui naquele artigo que emendámos, para haver então um ponto dizendo respeito ao n.º 1 e outro ponto dizendo respeito ao n.º 3. Estão a perceber? Fazíamos o ponto 6 que seria dirigido ao n.º 1 e o ponto 7, que é um ponto novo, diria respeito ao n.º 3, ou seja, 1 directamente e outro ponto dizendo respeito então à sugestão do Sr. Comandante da Polícia. Quer dizer que o ponto 6 diria que «quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com multa de 150 000 dobras a 750 000 dobras. Estão a perceber? E outro ponto de 500 000 dobras a 2,5 milhões, cinco vezes cinco dá vinte e cinco. É claro que isto seria aplicado de forma a não se cair em extremos.

Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso.

O Sr. **Instrutor da Escola de Condução S.º Cristóvão**: — Sr. Presidente, eu continuo a insistir na questão da segurança. Nós estamos a olhar para agora, mas se não começarmos a tomar medidas duras para evitarmos consequências maiores, vamos continuar com o mesmo número de problemas que temos tido com a questão dos motoqueiros. Sr. Presidente fez uma abordagem que hoje morre mais pessoas por acidente de motorizada do que paludismo. E como disse o Sr. Comandante se assim as pessoas não estão a pagar, imagina se diminuir. Vão arrebentar champanhe.

O Sr. **Presidente**: — O senhor não me entendeu. A proposta que eu faço é da divisão em duas partes. Em relação aos motoqueiros seria de 500 000 dobras a 2,5 milhões. Era muito mais alto. E em relação ao cinto de segurança que é uma coisa que se vai introduzir agora, far-se-ia de 150 000 a 750 000 dobras.

Tem a palavra o Sr. Olinto Neves.

O Sr. **Director de Transportes Terrestres**: — No meu entender, acho que não é preciso criar o outro ponto 6. Permanecia como está, com os pontos 1 e 3 e depois, na medida do possível, os órgãos que geralmente lidam com essa matéria podem fazer um regulamento interno para regular o processo. A lei está aprovada com o valor tal e sabemos de antemão que os carros são obsoletos e não têm cinto de segurança e faz-se um regulamento interno, dando a viaturas que não têm essas condições um prazo de 6 meses para regular o processo, mediante essa acção de sensibilização e a lei permanecia com os seus pontos, conforme está no articulado.

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

O Sr. **António Ramos (MLSTP/PSD)**: — Eu só queria falar de duas coisas e uma está relacionada com o Sr. Deputado Dionísio Fernandes.

Queria dizer, mais uma vez, que foi calculado em percentagem e não em salário igual. Em relação a essa alteração, acharam um meio-termo, mas quero dizer que um passageiro sem cinto...

O Sr. **Presidente**: — Há duas propostas. Uma que eu fiz da criação dos pontos 6 e 7 e a outra é a proposta feita pelo Sr. Director de Transportes Terrestres, de deixar tal como está e só um ponto 6 e depois virá um regulamento que estabelecerá multas concretas não saindo dessas duas balizas entre 300 000 e 1,5 milhões de dobras.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP): — É isso que eu tinha proposto e depois queria ainda justificar, porque é que deve ficar ainda assim. Quero justificar que um passageiro ou um condutor sem cinto de segurança é mesma coisa de não ter capacete. Qualquer uma travagem ele é projectado através do pára-brisas. É mesma coisa que não tem capacete, porque a morte é igual, o perigo é igual, a segurança é igual. E portanto, não há diferença de um motociclista sem capacete e um condutor sem cinto de segurança. São coisas equiparadas. É isso que eu queria dizer.

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

O Sr. **Dionísio Fernandes** (MLSTP/PSD): — Bom, como dizia o presidente eleito, há duas propostas. A proposta de 150 000 a 750 000 dobras que seria para o cinto de segurança e 500 000 dobras a 2,5 milhões que seria para o capacete. Depois, digamos, o líder da Direcção tem outra proposta que é o regulamento interno. Para isso é necessário fazer uma alteração, uma adenda. Isso é a minha preocupação. Não sei se poderia agora ter essa alteração.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Eu estava a ver que se nós não fizermos qualquer reparo, a lei, depois de aprovada, dá espaço de manobra para qualquer coisa? É esta a minha preocupação.

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

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Na minha opinião, neste caso, na elaboração da acta final de discussão, ficava já registado que aquando da elaboração do regulamento nós também temos que estar cá para fazer os acertos. Pode ficar registado na acta final da Assembleia.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, houve aqui uma intervenção que disse que o não uso do capacete por parte dos motoqueiros e não uso de cinto de segurança por parte dos condutores e passageiros nos bancos da frente, sobretudo, logo que haja qualquer solavanco são projectados pelo pára-brisas. É um caminho para a morte e a morte é igual. O efeito de uma coisa ou doutra é a morte.

Depois também há a possibilidade de nós podermos, através do ministro ou através de um regulamento, estabelecer entre esses padrões de 300 000 a 1,5 milhões. Pode-se determinar um valor concreto para cada caso. Eu tinha feito a sugestão de separarmos, mas é claro que a minha palavra não é lei e nem pode ser, temos sim que colher sensibilidade da maioria e depois os Deputados terão que votar. De maneira que gostaria de saber qual é a opinião dos senhores e não quero estar a impor. Têm algo a dizer? Porque temos que avançar e tomar uma posição ou manter isso tal como está e depois na regulamentação da lei chegar a valores concretos, ou vamos avançar com a proposta que eu fiz de separar as duas coisas. Mas não faço finca-pé e posso mesmo retirar a minha proposta, de modo a facilitar uma conclusão sobre o caso.

Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso.

O Sr. **Instrutor da Escola de Condução S.º Cristóvão**: — Eu estou de acordo com a proposta do Sr. Presidente quanto a não utilização do cinto de segurança. O valor já está mencionado para capacetes de protecção, portanto concordo com a proposta feita pelo Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Eu também estou de acordo, porque como podemos assistir no dia-a-dia a não utilização do capacete tem trazido realmente muitos problemas ao País, mas cinto de segurança é uma inovação, não sei se é sorte ou uma coisa ou outra, mas a mortalidade não é tal qual como o não uso do capacete, porque já conduzo há aproximadamente 30 anos e até agora não tenho encontrado muita mortalidade em São Tomé e Príncipe devido à falta do cinto de segurança. Para o futuro e com o desenvolvimento as coisas poderão ganhar outra dimensão, mas de qualquer forma é uma inovação e nós poderíamos realmente não meter as duas coisas no mesmo saco.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, entre as duas propostas, eu queria saber qual é a vossa opinião, porque nós temos que votar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, desde o princípio marquei uma firme posição no que se refere à questão de segurança na circulação das viaturas e das motorizadas, mas de qualquer forma estou flexível em compreender que as partes também que estão a ajudar-nos na aprovação desta lei

entendem que são verdadeiros actores da via e que talvez seria bom diferenciarmos o não uso do cinto de segurança do não uso do capacete. Acho que se pode criar uma flexibilidade da minha parte, mas entendia pessoal e particularmente que a proposta do Sr. Director seria a melhor. De qualquer forma, se a sensibilidade é pressentida, estou aberto ao contrário do que já se falou aqui, de mantermos tudo como está, mas simplesmente, o princípio é de não fugirmos do que é a norma internacional. Quanto a este sentido, estou aberto e se a sensibilidade é essa, não me oponho.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, vamos reflectir sobre uma coisa. Na intervenção do Sr. Comandante da Polícia, ele levantou um problema que nós não falamos. Se separarmos em dois pontos diferentes, o que é que estaremos a fazer? Estaremos a dar um valor inferior a algo que é inovação e que é inédito que é o uso do cinto de segurança e estaremos a fazer uma outra coisa, aumentar o valor da coima aos motoqueiros, que na opinião do Sr. Comandante da Polícia, só 20 ou 30% usam o capacete. Eu até não sabia disso.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Não só. Em geral.

O Sr. **Presidente**: — Portanto e sendo de facto a falta do uso de capacete como disse o Sr. Presidente de Associação dos taxistas a causa maior de mortes nas estradas em São Tomé e Príncipe, cerca de 30% usam capacete e a multa já é de 1,5 milhão, que não é minimamente dissuasora, como é que vamos diminuir? Quando falamos de 300 000 a 1,5 milhões de dobras, passamos de 150 000 a 750 000 dobras, e passamos de 500 000 a 2,5 milhões de dobras. Assim penso que tem alguma lógica. Tem alguma lógica para uma população que não usa o cinto de segurança, porque não está minimamente habituada e mesmo os quadros da classe média e toda essa gente não usam. Eu penso que não estaríamos a ser muito violentos se pudéssemos compatibilizar as coisas dessa maneira.

Ouvi o Sr. Deputado Adllander e face a essa argumentação queria ouvir os Srs. Deputados.

Tem a palavra o Sr. Deputado Dionísio Fernandes Leopoldino.

O Sr. **Dionísio Fernandes** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, eu subscrevo a proposta de Sua Excelência Sr. Presidente. Para ultrapassarmos este ponto 82, vamos submetê-lo à votação.

Esta é a minha proposta.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Era só para dizer que eu fui a primeira pessoa a propor para baixar a coima da questão do cinto, portanto, é obvio que eu estaria de acordo com a proposta que fez o Presidente e gostaria de acrescentar um bocado mais. O Comandante-geral da Polícia disse que temos uma multa 1,5 milhões de dobras e só 30% das pessoas que andam de motociclos usam o capacete. Então, estamos a fazer isso para quê? Para voltar a guardar na gaveta e as pessoas não pagarem? Temos que ter um valor que as pessoas pagam e temos que tomar medidas.

Como disse o Sr. Deputado Adllander, isso briga com a vida das pessoas. Assim que começarmos a tomar medidas, as pessoas vão pagar. Agora, se formos exigir aquilo que as pessoas não têm, de certeza que não irão pagar.

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

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, eu só queria uma informação. O valor que estão a aplicar, de 1,5 milhões de dobras, está aplicado por despacho, decreto ou como é que aparece?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — É por despacho conjunto.

O Sr. **Presidente**: — O senhor pergunta sobre o valor de 1,5 milhões em relação ao uso do capacete?

Vozes: — Há um despacho.

O Sr. **Presidente**: — A lei ultrapassa o despacho.

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sim, sim. Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Assim, ponderamos bem isso e vamos aprovar esse artigo 82.º.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

O Sr. **Presidente**: — E o técnico já se apercebeu disso e já tem assinado. Muito obrigado pela vossa participação e interesse.

Quando no texto não houver matéria que nos impeça de prosseguir com alguma celeridade, nós avançamos e quando houver qualquer coisa que implique a nossa realidade, teremos que parar um bocado. É por isso que eu queria vos pedir, para ver se avançamos.

Tem a palavra o Sr. Antero Cravid.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Neste artigo eu tenho uma preocupação que tem a ver com o certificado de seguro. Como sabem, nós mais uma vez estamos a lidar com a nossa realidade. Falando de carros, os taxistas, em primeiro lugar, têm carros de 20, 30 anos e por aí fora. São carros que realmente as instituições de seguro não observam para assegurar. Embora seja uma lei internacional, todos nós sabemos e até já estamos dentro desse assunto, não sei como é que pode haver uma observação, porque talvez com a vinda do petróleo pode abrir-se uma janela de oportunidades para a renovação do parque automóvel, porque esses carros mesmo com 20, 30 anos têm sustentado famílias e têm vivido dessa base e realmente não se assegura esses carros, que muito deles não têm condições, só falta o passageiro sair de lá dentro para o chão. Nós vivemos disso e é nosso ganha-pão. Já estou na praça há aproximadamente trinta e tal anos. Comecei a trabalhar como taxista desde 1979 e faço praça até hoje.

É esta a minha preocupação neste sentido.

O Sr. **Presidente**: — Bom, a lei vai manter tal como disse o Sr. Director de Transportes Terrestres. Os senhores não têm seguro e claro que isto tem sido tolerado. Não sei se isso vem naquela portaria de 54 ou não, mas o certo é que a realidade é esta e quando a lei entrar em vigor ter-se-á que encontrar uma forma de dar tempo ou fazer qualquer coisa, através de alguma argumentação, de modo a permitir isso. Há tendência para a segurança e o seguro faz parte delas. É claro que com esses carros já muito usados não vai ser prático, até que haja uma renovação. Eu não sei como é que vai ser isso, mas na implementação, vai-se regulamentar. E na regulamentação pode-se dar um prazo e o Governo pode ter tolerado a forma de resolver isso.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos**. (MLSTP/PSD): — Gostaria de dizer que no Código anterior era uma exigência de ter seguro já. É que não podemos estar a falar todo momento da nossa situação, nossa situação. Temos que ver o que é que podemos fazer. Existe uma associação, pode ser que ela crie fundos próprios que possam socorrer e possam exigir a outros condutores. Portanto, tem que haver qualquer trabalho. Não podemos todo o momento dizer sim. Há pobreza e todas essas coisas, mas temos que começar a trabalhar também no sentido de mesmo ao nível de associações criar fundos e exigir dos outros o respeito pelo Código e tudo mais e assim poderemos caminhar juntos.

Também é uma questão de gestão que nós temos que conter.

O Sr. **Presidente**: — Tem toda a razão e nesse aspecto temos que ver o seguinte: falamos que isso é um preceito de segurança para o próprio motorista, o dono da viatura ou o condutor, etc. Eu pergunto ao Sr. Presidente da Associação de Taxistas, quando um membro da Associação de Taxistas se envolve num acidente e que ele não tem seguro, como é que consegue resolver esse problema? A Associação intervém ou ele é entregue à sua sorte?

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Quanto a esse assunto, de facto, as viaturas de muitos taxistas não têm seguro. Normalmente, quando há um acidente em que o condutor é culpado ele tem assumido, não obstante haver casos que vão ao Tribunal e vai-se achar quem é culpado. Dos acidentes que têm acontecidos, eu posso dizer-lhe que felizmente, com todos os anos de condução que tenho, nunca tive acidente assim grave para chegar até esse ponto. Mas tem-se que arranjar uma forma de reparar o dano da viatura que, muitas vezes, este ou aquele tem causado.

O Sr. **Presidente**: — E qual é o papel de Associação? O Sr. Deputado António Ramos falou há pouco tempo que é preciso começar a estimular a Associação a ser Associação. Quer dizer, a ajudá-la a assumir os danos em que os membros da Associação são culpados.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Sim, sim. Como sabem, em São Tomé e Príncipe, a Associação é privada, não tem qualquer fonte de rendimento e muitas vezes nós adoptamos o sistema de quotização e os são-tomenses não têm esse hábito. Aliás, adoptámos uma quota de 15 000 dobras mensais, mas ninguém pagou essa quota, isto porque não há esse hábito de quotização e a Associação sempre é jogada à sua sorte. Se o próprio Presidente da Associação faz qualquer expediente é com a sua viatura e não tem ao menos uma moto que foi comprada com o dinheiro dos membros. Assim sendo, o Estado não apoia a Associação «privada» e então não temos nenhum fundo, para a sobrevivência da Associação.

O Sr. **Presidente**: — Eu conheço isso tudo e gostaria de perguntar ao senhor o que vale então a Associação? Temos que perguntar isso. Ou então, o que faz a Associação? Não só a vossa. Em São Tomé e Príncipe a maior parte de associações é assim.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Quer dizer, Sr. Presidente, a Associação tem alguma lógica. A lógica que tem é que nós temos o Sindicato dos Taxistas e também criámos uma cooperativa. É uma forma de defender os interesses da classe, porque ela necessita realmente de uma organização para ajudar, incentivar e disciplinar. Aliás, em São Tomé e Príncipe também há coisas que muitas vezes tentamos implementar que próprio o Estado nunca colabora. As entidades vocacionadas não colaboraram, porque num passado recente nós preparamos uma actividade e procuramos saber quantos taxistas existem, os que têm carta, os que não têm, criámos um crachá, as coisas estavam bem organizadas. Juntamente com a Direcção de Transportes Terrestres organizamos tudo, fizemos um trabalho de casa, mas faltava o Estado fazer a sua parte. O Governo da altura estava sensível, mas com a sua queda a coisa voltou para a estaca zero. Aliás, a Direcção de Transportes Terrestres tem todo esse trabalho que a Associação fez, que era um trabalho inédito para organizar a classe e depois partir para outras actividades de dimensão maior.

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

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros** (Aurélio Baía): — Sr. Presidente, para não repetir a mesma coisa que disse o Sr. Presidente da Associação dos Taxistas, a situação dos motoqueiros também está na mesma esteira. Existimos como parceiros do Estado, aliás é por essa razão que estamos cá, não se iria convidar todos os motoqueiros ou todos os taxistas. Tem-se que tratar com alguém que tem ligação para representar.

O trabalho dos motoqueiros também foi feito junto à Direcção de Transportes Terrestres, sem fins lucrativos. Eis a razão que temos um contacto com o Sr. Presidente acerca do nosso assunto.

Qualquer trabalho que fazemos ou que temos que deslocar quem custeia somos nós, quer dizer que os dias que estamos cá, não ganhamos, quem sofre com isso são as nossas famílias. Na Associação ninguém quer contribuir com nada e não se está a fazer nada. Vimos para essa actividade, não só essa como outras, como pessoas que querem ajudar o Estado no desenvolvimento de uma matéria colectiva.

O Sr. Director da Direcção de Transportes Terrestres está aqui e não me deixa mentir, já percorremos todos os distritos fazendo levantamento de quantos motoqueiros existem, quantos têm carta, quantos não têm, qual a forma de definir a área de motoqueiros, todo trabalho foi feito e entregue à Direcção de Transportes Terrestres, entregou-se ao ministro de tutela e até hoje estamos à espera.

Quanto a algumas indisciplinas que de vez enquanto surgem na praça, levamos a preocupação ao Comandante da Polícia e formamos 20 motoqueiros como agentes capazes de disciplinar nas ruas. Fizeram essa formação e nunca mais se falou nada, cada um guardou o certificado. Estamos prontos para colaborar, mas não há um empurrão. Nem sei como explicar.

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

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — É verdade que se sente essa vontade dessa classe e na altura, se a memória não me falha, o Ministro das Obras Públicas, o Sr. Delfim Neves, tinha esse projecto de inovação do parque automóvel, tanto é que já se estava a tentar projectar, a nível de uma linha de crédito com o Japão, no sentido de inovação do parque automóvel, mas, como disse o próprio Presidente da Associação, não durou muito tempo e o Governo caiu, veio outro e as coisas não foram implementadas. O levantamento dos taxistas existe por zona e por áreas, na altura as coisas estavam bem delineadas, os condutores respeitavam, havia normas e regras, mas hoje isso caiu num descrédito que como vê a própria nossa praça de táxi necessita mesmo de uma intervenção de fundo para que as pessoas que passam possam sentir esse trabalho.

Mas isso não discorda daquilo que estamos a ver no artigo 84.º, como tinha dito o colega proponente desta Lei, como também sou, que a apólice de seguro é um documento de que geralmente os condutores devem fazer-se acompanhar, mas conhecemos a nossa prática.

Ainda em 1975, 1976 os condutores da nossa praça circulavam com seguros, não contra todos os riscos, mas sim contra terceiros. É verdade que as coisas degradaram, tendo em conta a forma desleal como se sente na nossa praça, o rendimento dos taxistas não compadece com a realidade e tendo em conta o fluxo de taxista que existe na nossa praça. Por exemplo, só a Trindade tem volta de 200 carros e se vamos ver aquilo que é o fluxo de movimentação chega a ter viaturas que nem conseguem fazer uma viagem por dia. É nessa situação toda que a Direcção está a pensar.

É um assunto de fundo que terá que envolver os órgãos decisores para decidir o futuro dessa classe, o que se pode fazer como alternativa para fazer a reconversão noutras acções. O que se nota é que a infraestrutura rodoviária não cresceu, mas o meio rolante cresceu. De 1975 para cá temos nos nossos dados

estatísticos 21 000 carros e a maioria está inserido na operação de serviço de táxis. Daí que são questões de fundo que temos que pensar para o futuro.

O Sr. **Presidente**: — Estou a me lembrar que essa situação dos taxistas é muito complexa e pressupõe uma Associação capaz, que tivesse autoridade para tomar algumas medidas. Até tinha sugerido, não sei se tinha falado consigo, falamos sobre isso já há alguns anos.

Das vezes que fui à China Popular vi lá uma coisa e tinha até conversado com os membros da Associação dos Taxistas aqui, mas que não iria ser aceite, porque conheço os são-tomenses, sou são-tomense, conheço bem a maneira de pensar. A China tem uma grande população, é a maior do mundo, como sabem, os táxis andavam por chapas de matrículas. As chapas de matrículas pares andavam nos dias pares, as ímpares andam nos dias ímpares. Isso é uma sugestão, não tem nada a ver com o nosso documento, mas qual seria a vantagem? Esses carros estão muitos cansados, quase obsoletos, circulariam três vezes por semana e no domingo podiam circular todos, aqueles que quisessem. Enquanto não estão na praça, o que fariam? Os condutores tratariam das suas viaturas, teriam outra ocupação. Há gente que tem terra e outras coisas. Se isso fosse colocado um dia aqui aos taxistas, de certeza que seria uma revolução.

Risos.

A ska mécê plusdika non, não sei quê, não sei quanto. Alguém disse aqui que há táxi que sai uma vez ou duas por dia. Vejo a confusão que fazem naquela praça de táxi, só para sair depois para entrar no lugar lá atrás é uma confusão tremenda, nem haveria tantos carros ao mesmo tempo na praça, a praça estaria mais acessível, haveria uma série de vantagens, mas isso é uma ideia. Como aplicar isso, só os senhores saberiam como fazê-lo, mas é preciso a gente pensar e encontrar soluções. Isso em que os senhores estão hoje é uma coisa enganadora, estão aí todo dia, mas sabem que chega o fim do dia, não contabilizam como os taxistas nos anos 70, 80 e 90. Bom, não sou mentor dos taxistas, estou só a dar uma sugestão.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Sr. Presidente, algumas entidades já estão preocupadas com a situação dos táxis em São Tomé. Muito recentemente o Sr. Presidente da Câmara teve uma conversa connosco, como responsável da nossa cidade, está muito preocupado com a situação, o engarrafamento, a enchente do táxi dentro da cidade e ele também deu-nos algumas sugestões, mas tudo isso vai depender da vontade política. Há coisas que ultrapassam a competência da própria Associação, é necessário que as autoridades devam intervir para arranjar uma saída para essa situação que deparamos. Como falou o Sr. Director dos Transportes Terrestres, ainda no sábado cheguei à praça por volta das 17 horas e 30 minutos e fui-me embora. Ainda que ficasse até às 21 horas não conseguia fazer uma viagem e muitos condutores também regressaram às suas casas, porque não conseguiram fazer uma viagem. Por volta das 18 horas cada um pegou nos seus carros e regressou a casa.

O Sr. **Presidente**: — Eu estaria, mesmo como deputado ou como cidadão, um dia se pensarem em discutir essas questões estarei disponível para estar convosco.

A questão do certificado de seguro tem que permanecer, é uma necessidade, juntamente com o Governo, Associação dos Taxistas, terão que encontrar uma forma de como suprir essa necessidade.

Podemos aprovar o artigo 84.º.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 85.º, «Prescrições especiais».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 86.º, «Imobilização forçada por avaria ou acidente». As normas e as coimas estão acertadas, vejam e digam. Também não há qualquer impedimento.

Srs. Deputados, podemos aprovar?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 87.º. «Pré-sinalização de perigo».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 88.º «Identificação em caso de acidente». Creio que não há nenhum aspecto contra indicado.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Entramos no Capítulo II, Disposições Especiais para Motociclos, Ciclomotores e Velocípedes.

Artigo 89.º «Regras de Condução».

As regras estão conformes? Alguma consideração?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 90.º «Transporte de passageiros».

Sr. Comandante da Polícia, temos aplicado esse artigo?

Aqui diz: «Nos motociclos e ciclomotores é proibido o transporte de passageiros de idade inferior a 7 (sete) anos, salvo tratando-se de veículos providos de caixa rígida, não destinada apenas ao transporte de carga».

Vemos bebés, vemos tudo.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Não se aplica.

O Sr. **Presidente**: — Mas, já vinha no outro Código que está em uso. Se não se aplica é muito perigoso. Artigo 90.º, alguma consideração?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 91.º «transporte de carga».

Não existe qualquer observação.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 92.º «utilização das luzes».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 93.º «Avaria das luzes».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 94.º «Sinalização de perigo».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 95.º «Remissão».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Capítulo III que diz respeito a veículos de tracção animal e animais.

Artigo 96.º «Trânsito de animais». Podemos aprovar o artigo?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 97.º «Regras especiais». Não temos assim muitos gatos nas ruas, temos cães vadios, porcos que visitam a cidade.

Sr. Presidente da Câmara, vê-se porcos nas ruas, param o trânsito, têm uma acção sobre isso. Qual é a multa?

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande** (Ekeneide Santos): — Sr. Presidente, isso está no Código de Conduta, mas só que o mesmo não está actualizado, a multa é de 1 000 dobras a 2 000 dobras.

Risos.

Está-se a falar na actualização do Código de Conduta. São leis que não foram actualizadas, mas pode-se recolher também. Já enviamos notas para as pessoas recolherem e estamos a dar tempo.

O Sr. **Presidente**: — Temos que actualizar essa lei?

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Sim. O Código de Conduta não foi actualizado há muitos anos.

O Sr. **Presidente**: — Esse Código de Conduta é um documento de 1986, já trabalhei nele várias vezes, mas sempre que vem para a Assembleia morre. Ninguém quer se responsabilizar, porque o Código de Conduta vai cair muito forte sobre os cidadãos que não cumprem no traje, no andar, no vestir, nos palavrões. Só com os palavrões o senhor ganharia muito dinheiro na cidade.

Risos.

Sim, fala-se muito mal, expressa-se mal. Há animais na praça, urina-se na rua, tudo isso está no Código de Conduta.

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Pintura das fachadas, limpeza à frente dos passeios, tudo isso.

O Sr. **Presidente**: — Já trouxe esse Código aqui duas vezes, levei horas e horas a actualizá-lo, é uma coisa que vou propor, era bom que os grupos parlamentares se juntassem e apresentassem a proposta em comum para não dizer que esse Código está a ser aplicado devido ao Sr. Deputado Albertino Bragança, mas é um documento que faz muita falta. Este documento de Código de Estrada é sobre os veículos, sobre o comportamento humano nos recintos urbanos e não só.

Portanto, meus senhores, estamos quase a chegar ao artigo 100.º.

Artigo 98.º, «Trânsito de peões». A coima aqui atende à realidade mesmo. Repararam que muitas vezes, mesmo quando a faixa está nítida as pessoas passam fora das faixas e o condutor tem que parar na mesma e andam devagarinho como se estivessem dentro da lei. São protegidas dentro das faixas. Tenho a impressão que também tem-se que fazer uma campanha sobre isso. Não me lembro de ter havido uma campanha de informação às pessoas e é preciso porque andam devagarinho fora da faixa como se tivessem a lei a seu favor, quando dentro das faixas é que estão protegidas.

Também vejo o esforço da Polícia junto das escolas, é uma coisa que temos reparado, ajudando as crianças a atravessar as faixas de peões.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 99.º «Atravessamento da faixa de rodagem».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 100.º «Cortejos e formações organizadas».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 101.º «Cuidados a observar pelos condutores».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 102.º «Equiparação».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Título IV, capítulo I, classificação dos veículos.

Artigo 103.º «Automóveis».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 104.º «Considerações».

Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola Santo Cristóvão**: — Sr. Presidente, o documento que tenho em mãos não tem os artigos 102.º, 103.º e 104.º.

O Sr. **Presidente**: — Não tenho aqui mais nenhum exemplar, então seria bom o senhor aproximar-se mais de modo a seguir através da projecção. De lá consegue ver?

O Sr. **Representante da Escola Santo Cristóvão**: — Sim, sim.

O Sr. **Presidente**: — Então vamos avançar.

Foram aprovados os artigos 103.º, 104.º, 105.º, 106.º, 107.º, 108.º, 109.º, 110.º, 111.º, 112.º, 113.º, 114.º e 115.º.

Artigo 116.º «Cancelamento da matrícula». Há algum comentário?
Tem a palavra o Sr. Aurélio Baía.

O Sr. **Presidente da Associação dos Motoqueiros**: — Sr. Presidente, estamos a falar de matrícula e gostaria aqui de tecer algumas considerações.

Vejo na nossa praça alguns motoqueiros, mesmo os carros, que usam matrículas da sua preferência e há matrículas que nem se notam, sem números. Aqui na lei não fala sobre o tamanho da matrícula, dos números, como é que deve ser feito? Vejo que no dia-a-dia cada um faz a matrícula como quer e como pode.

Não sei se os senhores dos Transportes Terrestres nos podem explicar alguma coisa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Olinto Neves.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, esta questão da matrícula está regulamentada e há um projecto de lei sobre o aspecto.

O que é verdade há a tal indisciplina generalizada e com o tempo vamos agir, porque há uma dimensão certa, que são de 25 a 50 cm para a frente e para a trás, não estou a ver agora o tamanho, mas há um tamanho específico para os carros. Também existe para as motorizadas, mas é verdade que o «deixar andar» tem causado essas situações.

O Sr. **Presidente**: — Mas a Polícia conhece essas dimensões? Porque se não conhece não pode actuar.

O Sr. **Director da Direcção Transportes Terrestre**: — Enviamos, isto está em concordância com a Polícia.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante, tem alguma coisa a dizer acerca disso.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Não, relativamente a matrículas temos um trabalho, sabemos que há regulamento para as matrículas, é verdade que alguns automobilistas têm infringido, mas na medida do possível, ao nível das multas, temos aplicado.

O Sr. **Presidente**: — Queria fazer uma pergunta ao Sr. Comandante. Na secção de Trânsito, os agentes que lá trabalham estudam, normalmente, quando digo «normalmente» é se estudam consecutivamente, o Código de Estrada? Eles têm o perfeito conhecimento e há um processo de revisão constante do estudo das normas, de modo a estarem dentro, para aplicarem as leis? Qual é a apreciação que o senhor tem sobre isso?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Os agentes que temos no Trânsito, internamente, fazemos algumas formações com o apoio da Cooperação Portuguesa. Prova disso é que há coisa de 2 meses tivemos uma formação com os técnicos portugueses, direccionada para os agentes de Trânsito. Mas muitas vezes o que acontece é que, como sabe, não é fácil ser polícia, muito mais ser agente de Trânsito e eles muitas vezes mudam-se de um lado para o outro, alguns são expulsos, alguns desertam-se, porque na área de trânsito trabalha-se com dinheiro e muitas vezes alguns cometem actos que não dignificam a farda e há essa tendência sempre da troca de agentes da área de Trânsito, o que também dificulta o nosso trabalho. Por exemplo, formamos 50 agentes e um ano depois, desses formados, poderão ficar só 25 ou 30 e somos obrigados, muitas vezes, a tirar agentes de um distrito para outro, para aquela secção e dar formações rápidas a eles. Gostaria de dizer também que na nossa formação de 3 meses para os agentes também entra uma cadeira que é o «Trânsito», que são mais questões teóricas que práticas.

O Sr. **Presidente**: — Por último, queria também perguntar-lhe uma coisa: é certo que a Polícia cumpre as leis, mas na vossa acção há alguma componente formativa ou informativa ao cidadão, ou é apenas repressiva?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Essa pergunta é boa. A Polícia tem duas vertentes, uma reactiva e outra proactiva, de algum tempo a esta parte. Cheguei em 2005 e em 2006 tentamos transformar um pouco a Polícia, para ser proactiva. Prova disso é que temos hoje um programa direccionado para as escolas, «escola segura», onde fazemos palestras e visitas às escolas; temos o «comércio seguro», às vezes temos aquela ligação com os comerciantes; temos também a «agricultura e segurança», ou seja, depois de 1991, com a distribuição das terras, deram terras aos agricultores, eles vão trabalhá-las, mas muitas vezes aqueles que receberam venderam as suas terras e passaram a furtar e roubar na mesma terra que venderam. Temos estado a fazer um trabalho juntamente com aquelas pessoas que trabalham a terra. Por exemplo, em Água-Izé a venda de banana tem regras – as pessoas saem da capital para comprá-las lá, criamos uma comissão de cinco elementos que fazem parte da comunidade. Se tiver o meu lote e quiser vender a banana eles é que passam a factura, porque podem correr o risco, quando estiver a transportar a banana de Água-Izé para a cidade, de ter uma operação na estrada e se não tiver essa factura perco esse saco de banana. Damos sempre o produto dessa apreensão ao lar dos idosos. Então, é a nossa filosofia agora, não perdendo aquele caris reactivo, também a polícia não pode deixar de ter o seu caris reactivo, mas estamos mais para questões proactivas. Por causa disso, temos tido algumas reuniões nas comunidades, temos estado a criar agora em todas as comunidades o «polícia local», como antigamente se dizia «*Sodé di matu*», mas com uma filosofia diferente. São pessoas que têm um elo de ligação com a Polícia, porque muitas vezes acontecia o seguinte: sou comandante de Mé-Zóchi, há situação em Monte Café e só tenho uma viatura. Até sair da Trindade para Monte Café, ou encontro a pessoa já morta, ou o autor do crime pode fugir e por aí fora. Mas com aquela comissão, que chamamos de «polícia local», tem competência para deter a pessoa. A Lei diz que qualquer um pode deter a pessoa que comete um crime e entregar às autoridades, bem como algumas situações que eles próprios lá dentro resolvem, chamam-nos e podemos dar uma mão.

O Sr. **Presidente**: — Isso é muito importante.

Bem, meus senhores, vamos prosseguir. Tínhamos ficado no artigo 116.º. Já podemos aprová-lo?

Foram aprovados os artigos 116.º, 117.º, 118.º.

Artigo 119.º «Títulos de condução».

Pausa.

Os senhores das escolas de condução têm algo a dizer sobre este artigo? Se não tiverem é porque podemos aprová-lo?

O Sr. **Representante da Escola Santo Cristóvão**: — Não, tudo está minimamente correcto.

O Sr. **Presidente**: — Então, quer dizer que podemos, perante o silêncio dos senhores que lidam mais com as cartas de condução, aprovar o artigo 119.º.

Artigo 120.º, é um artigo extenso.

Tem a palavra o Sr. Manuel Cardoso, para uma intervenção.

O Sr. **Representante da Escola Santo Cristóvão**: — Sr. Presidente, queria aqui dizer o seguinte: estamos a ver a carta de condução, no seu todo. Por exemplo, faço referência a um *Hiace*. Há indivíduos com carta de categoria B e C e conduzem um *Hiace*. Do meu ponto de vista, portanto, para esse tipo de veículo de passageiro, já devia ter uma legislação para a Direcção dos Transportes que regulamentasse o tipo de carta que esses indivíduos deviam possuir, para poderem conduzir veículos afectos a passageiros.

Esta é a minha modesta consideração.

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

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Quero dizer que há classificação de veículos. Há veículos ligeiros e há os pesados. Para ser pesado tem um número próprio de passageiros, como tem limitações de pesos, etc. O *Hiace* é considerado como um veículo ligeiro e, portanto, pode muito bem ser conduzido um condutor habilitado com a categoria B, mas tem limitações de passageiros. Só que hoje em dia têm estado a meter 15 a 16 passageiros, que não devia ser e vamos adaptarmos em relação a isso.

Pode ser que tenha havido qualquer coisa que não temos estado a cumprir, mas a Direcção de Transportes Terrestres terá que adaptar a lei.

Portanto, é isto que quero informar. Em vez desses 14, 15 e 16, ir para nove lugares. Não sei se me fiz entender.

O Sr. **Presidente**: — Com essa explicação, podemos aprovar então o artigo 120.º.

Entretanto, foi aprovado o artigo 121.º.

Artigo 122.º «Outros títulos».

Senhores das escolas de condução, aqui usamos essas licenças todas? Temos vindo já a passar essas licenças todas que estão aqui assinaladas?

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Posso responder que sim, têm passado.

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

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Passamos algumas licenças de condução para as escolas. Passamos licenças de ciclomotores e também licenças para pessoas que possuem cartas estrangeiras para um período de 1 ano, mas há outras que não passamos, porque não são exigidas e temos também limitações em relação a isso.

O Sr. **Presidente**: — Podemos então aprovar este artigo.

Artigo 123.º, alguma objecção?

Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos, para uma intervenção.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Pusemos aqui na alínea f), «...saiba ler e escrever» e não sei se os presentes querem pronunciar alguma coisa. Para exigirmos a 4.ª ou a 9.ª classe, porque no Código anterior já vinha que para se ter a carta de condução tem-se que saber ler e escrever.

O Sr. **Presidente**: — Algum comentário em relação a isso?

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

O Sr. **Representante da Escola de Formação de Condutores**: — Saiba ler e escrever, mas normalmente exigimos aos candidatos o certificado de habilitação, portanto, que vai já de 4.ª classe em diante. Agora, se faz referência a saber ler e escrever, esta desconheço.

O Sr. **Presidente**: — É necessário saber ler e escrever. Quando estava na segunda classe já sabia ler e escrever. Quando se diz «saber ler e escrever», posso demonstrar, o indivíduo chega lá e escreve o seu nome e algumas palavras e lê. Uma coisa é saber ler e escrever, outra coisa é exigir no mínimo a 4.ª classe. São coisas diferentes.

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

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Sr. Presidente, esse «saber ler e escrever» já vem. Isso quer dizer que um motorista que trabalhe no campo, deve ter a carta de condução. Mesmo que ele não tenha a 4.ª classe lhe é facilitado a fazê-la. É limitado sim, mas tem uma carta que o habilita a conduzir.

O Sr. **Presidente**: — Bem, não vamos estar a discutir isto aqui agora, mas estamos no século XXI, estamos na era das altas tecnologias, dos computadores, etc., de maneira que estamos num momento do mundo em que o ensino obrigatório em quase todos os países é o 12.º ano. A nossa realidade ainda não chegou aí, estamos a começar a aplicar...

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Mas as reformas têm sido nesse sentido.

O Sr. **Presidente**: — Sim, nesse sentido. Agora, isso deve ficar mesmo assim, «saiba ler e escrever» porque é internacional. É melhor não complicarmos.

Tem a palavra o Sr. Olinto Neves, para uma intervenção.

O Sr. **Director da Direcção Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, noutras paragens do Continente já está estabelecido mesmo, digamos, uma classe própria. Porquê? Porque hoje, como disse o Sr. Presidente, com a evolução da tecnologia, muitos exames são feitos em sistema multimédia e uma pessoa que não sabe ler e escrever, para manusear um teste em multimédia num computador, não consegue ter êxito.

Daí que levantamos essa questão, pusemos como vinha, mas queremos aqui o suporte, se é 4.ª ou 6.ª classe. Se bem que nos exames há duas vertentes: há um exame escrito, que é o sistema multimédia e há outro exame oral. Se tomamos em conta pessoas já da terceira idade, dos seus 40 ou 50 anos, não estão a ir estudar o sistema em multimédia, submetemos aos exames orais. Agora, já estamos a ter algum fluxo nos

exames em que a maioria das pessoas só vai ao sistema multimédia, que é o sistema mais fácil, porque passam, mas continuam a não saber nada.

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Meus senhores, somos um dos países africanos com taxas mais elevadas de alfabetização e isso é uma coisa importante. Agora, acho que devíamos tentar fazer com que as pessoas se mobilizassem para ter a 4.^a classe. Há uma percentagem de 25 a 30 % de analfabetos, se exigimos no mínimo a 4.^a classe e que se saiba ler e escrever estaremos a contribuir para que as pessoas queiram ter a 4.^a classe para tirar a carta de condução. Se pusermos um texto e a pessoa ler umas três palavras, ela sabe ler ou não sabe? Ela sabe identificar as letras, as sílabas e pronunciar a palavra, mas se exigirmos a 4.^a classe podemos também estar a forçar, ou a prejudicar muita gente. Não sei, é uma questão que podíamos ver aqui. Ou deixamos «...saiba ler e escrever», ou vamos exigir apenas a 4.^a classe. O que é que acham?

Vozes: — Somos da opinião que fique como mínimo a 4.^a classe».

O Sr. **Presidente da Câmara Distrital de Água Grande**: — Como é uma norma internacional, temos que seguir, há muitos tratados internacionais, são regras e tem-se que seguir. Normalmente, não sou muitopositor delas, mas sugeria no mínimo a 4.^a classe» ou até mais, a 6.^a classe.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Aurélio Baía, para uma intervenção.

O Sr. **Presidente da Associação dos Motoqueiros**: — É sua opinião e não quero intrometer, mas sei que aqui tem direcções das escolas, tem o Director dos Transportes Terrestres, são pessoas que determinam e cumprimos.

O Sr. **Presidente**: — Dos motoqueiros há uma grande percentagem sem carta e quando vamos pôr isso aqui agora vai cair sobre o senhor.

Risos.

Mas acho que estaríamos a contribuir bem para o País. Temos um sistema de alfabetização de adultos que é financiado e apoiado pelo Brasil, faria com que as pessoas fossem à escola. As pessoas não puderam estudar na altura, mas existe o sistema de alfabetização hoje, onde muita gente tem aprendido a ler.

Na vossa opinião, vamos deixar tal como está, ou vamos exigir no mínimo a 4.^a classe?

Vozes: — No mínimo a 4.^a classe.

O Sr. **Presidente**: — Posto isso, Srs. Deputados e Srs. Representantes dos diversos sectores, dado o avançar da hora, vamos suspender e retomar na próxima segunda-feira?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Deste modo, declaro encerrada a reunião.

Eram 12 horas.

Estiveram ausentes os seguintes Srs. Deputados.

Acção Democrática Independente (ADI):

Hélder Paquete Lima
Carlos Alberto Pires Pinheiro
Cecílio Quaresma
Roberto Lombá