



DIÁRIO da Assembleia da República

V LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1988-1989)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 5 DE JULHO DE 1989

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Vítor Pereira Crespo

Secretários: Ex.^{mos} Srs: Reinaldo Alberto Ramos Gomes

Vítor Manuel Caio Roque

Cláudio dos Santos Percheiro

Daniel Abilio Ferreira Bastos

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 25 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa do projecto de lei n.º 421/V (PS) e da ratificação n.º 83/V (PCP).

Procedeu-se à discussão e votação na generalidade, na especialidade e final global, da proposta de lei n.º 94/V — Autoriza o Governo a legislar sobre o acesso ao exercício da actividade da indústria petrolífera —, que foi aprovada. Intervieram, a diverso título, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Oliveira Martins), os Srs. Deputados Odete Santos (PCP), Rui Silva (PRD), Leonor Coutinho (PS), Herculano Pombo (Os Verdes) e José Puig (PSD).

Após discussão, a proposta de lei n.º 110/V — Autoriza o Governo a legislar em matéria de segurança rodoviária — ob-

teve aprovação, na generalidade, na especialidade e em votação final global. Intervieram, a diverso título, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Oliveira Martins), os Srs. Deputados Odete Santos (PCP), Rui Silva (PRD), Leonor Coutinho (PS), Herculano Pombo (Os Verdes) e José Magalhães e Jorge Lemos (PCP).

Finalmente, foram também aprovadas, na generalidade, na especialidade e em votação final global, as propostas de lei n.º 105/V — Autoriza o Governo a estabelecer o regime sancionatório das infrações cambiais — e 109/V — Autoriza o Governo a alterar as normas sobre práticas restritivas da concorrência —, tendo produzido declarações de voto, respectivamente, os Srs. Deputados José Magalhães e Jorge Lemos (PCP).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 13 horas.

O Sr Presidente — Srs Deputados temos quórum pelo que declaro aberta a sessão

Eram 10 horas e 25 minutos

Estavam presentes os seguintes Srs Deputados

Partido Social Democrata (PPD/PSD)

Abilio de Mesquita Araujo Guedes

Aderito Manuel Soares Campos

Adriano Silva Pinto

Alberto Cerqueira de Oliveira

Alberto Monteiro de Araujo

Al aro Jose Rodrigues Carvalho

Amandio Santa Cruz D Basto Oliveira

Antonio Abilio Costa

António Abrantes Pereira

António de Car alho Martins

António Costa de A Sousa Lara

Antonio Fernandes Ribeiro

Antonio Joaquim Correia Vairinhos

António Jorge Santos Pereira

António Jose Caeiro da Motta Veiga

Antonio Jose de Carvalho

António José Coelho Araujo

António Manuel Lopes Ta ares

António Maria Oliveira de Matos

António Maria Ourique Mendes

António Maria Pereira

António Paulo Martins Pereira Coelho

António Sergio Barbosa de Azevedo

Antonio da Sil a Bacelar

Aristides Al es do Nascimento Teixeira

Arlindo da Silva André Moreira

Armando Lopes Correia Costa

Arménio dos Santos

Arnaldo Angelo Brito Lhamas

Belarmino Henriques Correia

Carla Tato Diogo

Carlos Lelis da Camara Gonçal es

Carlos Manuel Duarte Oliveira

Carlos Manuel Oliveira da Silva

Carlos Manuel Pereira Batista

Carlos Manuel Sousa Encarnação

Carlos Sacramento Esmeraldo

Casimiro Gomes Pereira

Crísto ao Guerreiro Norte

Daniel Abilio Ferreira Bastos

Dinah Serrao Alhandra

Domingos Duarte Lima

Domingos da Silva e Sousa

Eduardo Alfredo de Carvalho P da Silva

Ercília Domingos M P Ribeiro da Silva

Evaristo de Almeida Guerra de Oliveira

Fernando José Antunes Gomes Pereira

Fernando José R Roque Corréia Afonso

Fernando Manuel Alves Cardoso Ferreira

Filipe Manuel Silva Abreu

Flausino José Pereira da Silva

Francisco Antunes da Silva

Francisco Mendes Costa

Germano Silva Domingos

Gilberto Parca Madail

Guido Orlando de Freitas Rodrigues

Guilherme Henrique V Rodrigues da Silva

Henrique Nascimento Rodrigues

Hilário Torres Azevedo Marques

Humberto Pires Lopes

Joaoo Álvaro Poças Santos

Joaoo Domingos F de Abreu Salgado

Joaoo Granja Rodrigues da Fonseca

Joaoo Jose Pedreira de Matos

Joaoo José da Sil a Maças

Joaoo Maria Ferreira Teixeira

Joaoo Soares Pinto Montenegro

Joaquim Eduardo Gomes

Joaquim Vilela de Araujo

Jorge Paulo Seabra Roque da Cunha

Jose Alberto Puig dos Santos Costa

José de Almeida Cesário

Jose-Alvaro Machado Pacheco Pereira

Jose Assunção Marques

Jose Augusto Ferreira de Campos

Jose Francisco Amaral

Jose/Guilherme Pereira Coelho dos Reis

José Juho Vieira Mesquita

Jose Lapa Pessoa Paiva

Jose Leite Machado

Jose Luis Bonifácio Ramos

José Luis Campos Vieira de Castro

Jose Luis de Carvalho Lalandia Ribeiro

Jose Manuel Rodrigues Casqueiro

Jose Manuel da Silva Torres

Jose Mario Lemos Damiao

Jose de Vargas Bulcao

Luis António Martins

Luis Filipe Garrido Pais de Sousa

Luis Filipe Menezes Lopes

Luis Manuel Costa Geraldes

Luis Manuel Neves Rodrigues

Luis da Silva Carvalho

Manuel Albino Casimiro de Almeida

Manuel António Sa Fernandes

Manuel Coelho dos Santos

Manuel Ferreira Martins

Manuel Joao Vaz Freixo

Manuel Joaquim Batista Cardoso

Manuel Maria Moreira

Maria Assunção Andrade Esteves

Maria da Conceição U de Castro Pereira

Maria Luisa Lourenço Ferreira

Maria Manuela Aguiar Moreira

Mary Patricia Pinheiro Correia e Lança

Mário Ferreira Bastos Raposo

Mário Jorge Belo Maciel

Mário Julio Montalvao Machado

Mário de Oliveira Mendes dos Santos

Mateus Manuel Lopes de Brito

Miguel Fernando C de Miranda Relvas

Nuno Francisco F Delerue Alvim de Matos

Pedro Domingos de S e Holstein Campilho

Reinaldo Alberto Ramos Gomes

Rui Alberto Limpio Salvada

Rui Gomes da Silva

Rui Manuel Almeida Mendes

Rui Manuel P Chencerelle de Machete

Valdemar Cardoso Alves

Vasco Francisco Aguiar Miguel

Virgilio de Oliveira Carneiro

Vitor Pereira Crespo

Partido Socialista (PS):

Alfonso Sequeira Abrantes.
 Alberto Manuel Avelino.
 Alberto de Sousa Martins.
 António de Almeida Santos.
 António Carlos Ribeiro Campos.
 António Domingues de Azevedo.
 António Fernandes Silva Braga.
 António Manuel C. Ferreira Vitorino.
 António Manuel Oliveira Guterres.
 António Miguel Moraes Barreto.
 Carlos Cardoso Lage.
 Carlos Manuel Martins do Vale César.
 Eduardo Ribeiro Pereira.
 Elisa Maria Ramos Damião Vieira.
 Francisco Fernando Osório Gomes.
 Helder Oliveira dos Santos Filipe.
 Jaime José Matos da Gama.
 João Eduardo Coelho Ferraz de Abreu.
 João Rui Gaspar de Almeida.
 Jorge Fernando Branco Sampaio.
 Jorge Lacão Costa.
 José Apolinário Nunes Portada.
 José Barbosa Mota.
 José Ernesto Figueira dos Reis.
 José Manuel Oliveira Gameiro dos Santos.
 José Manuél Torres Couto.
 Júlio Francisco Miranda Calha.
 Leonor Coutinho Pereira Santos.
 Manuel Alegre de Melo Duarte.
 Manuel António dos Santos.
 Maria Julieta Ferreira B. Sampaio.
 Mário Augusto Sottomayor Leal Cardia.
 Mário Manuel Cal Brandão.
 Raul d'Assunção Pimenta Rêgo.
 Rui António Pereira Cunha.
 Rui do Nascimento Rabaça Vieira.
 Vitor Manuel Caio Roque.

Partido Comunista Português (PCP):

Álvaro Favares Brasileiro.
 Ana Paula da Silva Coelho.
 António José Monteiro Vidigal Amaro.
 António da Silva Mota.
 Apolónia Maria Pereira Teixeira.
 Carlos Alfredo Brito.
 Cláudio José dos Santos Percheiro.
 Fernando Manuel Conceição Gomes.
 Jerónimo Carvalho de Sousa.
 João António Gonçalves do Amaral.
 Jorge Manuel Abreu Lemos.
 José Manuel Antunes Mendes.
 José Manuel Maia Nunes de Almeida.
 José Manuel Santos Magalhães.
 Júlio José Antunes.
 Lino António Marques de Carvalho.
 Luís Manuel Loureiro Roque.
 Manuel Anastácio Filipe.
 Manuel Rogério de Sousa Brito.
 Maria Ilda Costa Figueiredo.
 Maria de Lurdes Dias Hespanhol.
 Maria Odete Santos.
 Octávio Augusto Teixeira.

Partido Renovador Democrático (PRD):

António Alves Marques Júnior.
 Francisco Barbosa da Costa.
 Hermínio Paiva Fernandes Martinho.
 José Carlos Pereira Lilaia.
 Rui dos Santos Silva.

Centro Democrático Social (CDS):

Adriano José Alvés Moreira.
 Basílio Adolfo de M. Horta de Franca.

Partido Ecologista Os Verdes (MEP/PV):

Herculano da Silva P. Marques Sequeira.

Deputados Independentes:

João Cerveira Corregedor da Fonseca.
 Maria Helena do R. da C. Salema Roseta.
 Raul Fernandes de Moraes e Castro.

O Sr. Presidente: — O Sr. Secretário vai dar conta de diplomas entrados na Mesa.

O Sr. Secretário (Daniel Bastos): — Deu entrada na Mesa o projecto de lei n.º 421/V, apresentado pela Sr.ª Deputada Leonor Coutinho e outros do Partido Socialista — Lei de Bases sobre o Regime Urbanístico do Solo e Planeamento Municipal —, que foi admitido baixando à 6.ª Comissão.

Deu igualmente entrada na Mesa a ratificação n.º 83/V, da iniciativa do Sr. Deputado Rogério Brito e outros do Partido Comunista Português, sobre o Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de Junho, que «estabelece o novo regime jurídico da reserva agrícola nacional». Revoga o Decreto-Lei n.º 451/82, de 16 de Novembro.

O Sr. Presidente: — Como VV. Ex.ºs sabem, encontra-se reunida grande parte das Comissões — Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias; Educação, Ciência e Cultura; Saúde; Trabalho, Segurança Social e Família; Agricultura e Pescas —, mas, em todo o caso, solicitava às bancadas a presença dos elementos que vão participar no debate do primeiro ponto da nossa ordem de trabalhos, que é a discussão, na generalidade, da proposta de lei n.º 94/V, que autoriza o Governo a legislar sobre o acesso ao exercício da actividade da indústria petrolífera.

Até ao momento dispomos apenas da inscrição do Sr. Secretário de Estado da Energia.

Pausa.

Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Energia.

O Sr. Secretário de Estado da Energia (Ribeiro da Silva): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Este pedido de autorização legislativa enquadra-se nos objectivos do Governo, quer na área do sector extractivo, quer no domínio da política energética.

No sector extractivo o Governo decidiu alterar e modernizar todo o enquadramento jurídico. Assim recentemente foi autorizado o Governo a adoptar o quadro regulamentar básico do sector extractivo à excepção precisamente dos hidrocarbonetos dada a especificidade deste subsector. Conjuntamente com um no o Regulamento de Higiene e Segurança no trabalho de Minas e Pedreiras — já elaborado — vem esta proposta de lei sobre a indústria extractiva do petróleo dotar o País de um quadro jurídico moderno coe rente e estimulante à actividade extractiva em Portugal.

Esta iniciativa legislativa enquadra-se ainda nos objectivos da política energética quando se afirma que esta tem um cunho global integrado e orientado no sentido de aproveitar os recursos em energia primária disponíveis no País. Assim a abordagem global implica que a política energética se preocupe com as diferentes etapas das fileiras energéticas desde a produção de matérias primas energéticas até ao apoio ao consumidor final.

Dizemos que Portugal é pobre em recursos energéticos mas não foi feito um esforço serio e exaustivo para conhecer efectivamente esses recursos no domínio dos hidrocarbonetos.

Srs Deputados o principal ponto fraco do esforço que é necessário desenvolver está precisamente na legislação desmotivante e penalizadora para as entidades interessadas no investimento na pesquisa e prospecção de petróleo.

Todos os países industrializados flexibilizaram as suas legislações a partir do primeiro choque petrolífero incentivando o investimento no sector o que por exemplo é como resultado que — só no quadro da CEE — dos doze estados membros/seja tenha passado de três para nove o número de produtores de petróleo entre 1974 e 1988.

Estes resultados não são fruto do acaso mas de um trabalho sistemático de promoção do esforço de busca de recursos petrolíferos.

Ao solicitar autorização à Assembleia da República para legislar em matéria relacionada com a indústria extractiva de petróleo o Governo quer dotar o País com um instrumento jurídico moderno claro e compatível com os normativos que foram adoptados no último decénio nos países industrializados nomeadamente da OCDE.

A legislação sobre o sector remonta a 1967, embora tenham sido introduzidas algumas pequenas alterações designadamente em 1974.

Em 1989 constata-se que os aspectos relevantes sobre a actividade se encontram dispersos por mais de vinte diplomas para mais não contemplando nenhum deles disposições relativas à segurança do pessoal e das instalações e protecção ao meio ambiente.

Igualmente algumas das expressões utilizadas estão desajustadas e tecnicamente erradas no que respeita à prática da indústria originando dificuldades de entendimento e desprestígio da própria legislação.

O quadro jurídico fiscal vigente não permitiu que o País disponha de uma informação credível relativamente ao potencial em hidrocarbonetos tendo sido a atribuição de direitos bastante limitada ao longo de 10 anos.

Para especificar entre 1940 e 1963 foram atribuídos 68% das concessões enquanto entre 1981 e 1984 apenas foram atribuídos cerca de 10% das concessões.

Srs Deputados não é com este ritmo de atribuição de direitos e de actividade que é possível ao país conhecer qual o seu potencial petrolífero.

Gostaria de salientar a título de exemplo que em Itália no período de 1981/85 foram atribuídos mais de 50 títulos de concessão por ano no mar do Norte desde 1936 ate 1966 foram efectuadas 128 sondagens ate a descoberta comercial. Desde o choque petrolífero ocorrido em 1985/86 que sob a égide das Nações Unidas tem vindo a debater-se a problemática do sector tendo em vista um melhor conhecimento do potencial petrolífero mundial e a forma de conciliação dos interesses dos estados e das empresas internacionais.

Em Portugal houve indícios de hidrocarbonetos em 66 das 100 sondagens de pesquisa efectuadas até ao momento tendo se recuperado óleo em 26 das 66 sondagens. O Governo considera indispensável a criação de novas condições para o investimento numa área geológica de elevadíssimo risco a fim de possibilitar uma informação fiável quanto ao potencial das bacias sedimentares portuguesas.

A alteração da legislação terá em conta os seguintes aspectos:

a) Unificação do regime jurídico aplicável às áreas emergentes e imersas sem descurar as respectivas particularidades.

b) Reconhecimento da lei como sede dos direitos e deveres decorrentes do exercício da actividade.

c) Utilização da licença como forma jurídica adequada à atribuição de direitos até à declaração da comercialização do campo petrolífero.

d) Utilização do contrato de concessão como instrumento jurídico adequado ao desenvolvimento e exploração de petróleo dado tratarse de um recurso não renovável.

e) Regulamentação de aspectos relevantes como a segurança do pessoal e instalações e a protecção do meio ambiente.

f) Introdução de uma fiscalidade mais consentânea com a inserção do País no quadro da concorrência entre países industrializados com vista a atrair o investimento das empresas especializadas do sector.

Srs Deputados ao longo dos últimos doze meses foi recolhida vasta informação sobre o que se passa na Europa Comunitária.

Igualmente através de contactos internacionais foi possível apurar a sensibilidade de diversas empresas do sector relativamente ao quadro de referência do objecto de alteração.

Está o Governo confiante de que a expectativa criada junto da indústria permitirá a retoma da actividade em termos desejados para o conhecimento do potencial petrolífero do País. E foi igualmente esta expectativa que contribuiu para a atribuição de alguns direitos em 1988 e Janeiro de 1989.

Trata-se de uma indústria com investimentos significativos de elevado risco e tecnologia de ponta. O Governo está esperançado que as empresas portuguesas venham a dedicar maior atenção ao exercício desta actividade no quadro da grande actividade que o sector extractivo vem conhecendo nos últimos anos em Portugal.

Muito obrigado.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, increveram-se para pedir esclarecimentos os Srs. Deputados Ilda Figueiredo e Herculano Pombo. O Governo dispõe ainda de 2,6 minutos.

Para um pedido de esclarecimento, tem a palavra a Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Secretário de Estado, ao ouvi-lo agora pareceria que o Governo estava muitíssimo preocupado, ou pelo menos V. Ex.^a, com a regulamentação deste problema da indústria petrolífera e também com a necessidade de, urgentemente, alterar a legislação. Mas a questão que lhe queria colocar é a seguinte: a ser assim porquê então um prazo de 180 dias desta autorização legislativa? 180 dias vai até ao fim do ano, e daí não se entender por que é que o Governo pede uma autorização legislativa e não manda cá uma lei material em Outubro dado que ainda está dentro do prazo que pede. Em segundo lugar, porquê 180 dias, se há assim tanta pressa?

A segunda questão que lhe queria pôr refere-se à alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º — «Salvaguardar a possibilidade de atribuição de direitos de prospecção, pesquisa e exploração de recursos minerais, diversos do petróleo,...». Como V. Ex.^a sabe, há relativamente pouco tempo foi aqui discutida uma autorização legislativa sobre recursos minerais, outros que não os petrolíferos, e ficou dito na altura, e constava da autorização legislativa, que o Governo mandaria à Assembleia da República uma outra proposta sobre os petrolíferos. Pensava que era isso que hoje estávamos a discutir, mas quando se lê esta alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º, que dá a possibilidade ao Governo de também vir a legislar sobre a exploração de recursos minerais diversos do petróleo, não entendo o que se pretende. Não sei se há aqui qualquer engano na sua redacção, se é um objectivo do Governo ir também, através desta autorização legislativa, legislar sobre áreas para as quais já tem uma outra autorização legislativa ou se pretende algo diferente com esta alínea b).

A última questão que lhe queria pôr é a seguinte: é habitual, agora, o Governo, nas autorizações legislativas que têm a ver com a exploração de recursos minerais, com actuações em áreas que envolvem a exploração do subsolo, incluir a ideia da preservação, eu diria preferencialmente a da conservação do ambiente, que é um princípio que de facto, nos termos da Lei de Bases do Ambiente deve ser sempre tido em conta, mas o que me parece é que da parte do Sr. Secretário de Estado e da parte da autorização legislativa não houve qualquer informação sobre o tipo de medidas que eventualmente serão tomadas nessa área. Era interessante que o Sr. Secretário de Estado não se ficasse pela mera indicação da expressão «preservação do ambiente», tal como está na autorização legislativa, mas que indicasse algo mais do que se pretende, ou do que se propõe de facto fazer nesse campo.

O Sr. Presidente: — Também para um pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Herculano Pombo.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado vou colocar-lhe uma única questão, a que acaba de ser levantada pela Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo, que é a questão do ambiente.

De facto, desde há tempos a esta parte, o Governo tem adoptado não uma política preventiva, mas medidas preventivas no sentido de sossegar determinada oposição ou determinadas oposições quanto às questões ambientais suscitadas pela exploração dos recursos naturais. Nomeadamente, foi o que aconteceu com os recursos hídricos e acontece agora com a eventual exploração do petróleo, tanto na parte emersa como na parte submersa. No entanto, aquilo que verificamos pelo texto do actual pedido de autorização legislativa é que, de facto, se trata de um remendo demasiado visível porquanto até o tipo de letra é diferente. Ou seja, este documento deveria estar elaborado por alguém que não tem minimamente preocupações com a qualidade do ambiente e depois deve ter sido lido por alguém que, ou tem essas preocupações, ou se preocupa com aquilo que a oposição poderá dizer e então mandou aditar, em letra diferente, talvez à pressa, sem que isto corresponda a nada, palavras como «ambiente», «preservação», etc.

Concretamente, logo nos pressupostos, e logo no primeiro, diz-se que a legislação a aprovar terá em conta especialmente a fixação de requisitos de acesso à actividade etc, e a preservação do ambiente aditado em letra diferente. Depois, já no texto de proposta de lei, por exemplo na alínea b), houve um esquecimento imperdoável quando se diz que se pretende salvaguardar a possibilidade de atribuição de direitos de prospecção para as áreas mencionadas, salvaguardando outros interesses como a investigação marinha, as pescas e a defesa nacional ao não se dizer «salvaguardando os interesses da pesquisa e da preservação da parte ambiental». Também quando se prevê, entre as várias causas de extinção das licenças dos contratos, o resgate pelo Estado de modo a garantir a defesa do interesse público, perguntamos se entre essas causas de extinção dos contratos estarão causas decorrentes de eventuais atentados contra o ambiente. Na alínea g) quando se diz que se pretende também salvaguardar a hipótese da punição da prática de actos ilícitos também queremos perguntar se algum desses actos ilícitos cobre os atentados contra o ambiente. O remendo mais visível é a alínea l), que é, toda ela, um remendo, toda ela está em letra diferente dizendo: «pretende-se estabelecer um regime que assegure a defesa e preservação do meio ambiente». Está em último lugar não percebemos bem porquê, sabido que é por todos nós, e principalmente pelo Sr. Secretário de Estado, que estas coisas dos conflitos de interesses legítimos entre a exploração dos recursos naturais e a preservação do meio ambiente têm estado nas vozes do mundo, nas preocupações dos políticos e não seria demais colocar esta preocupação em primeiro lugar face a uma exploração como é a petrolífera, que envolve, como todos sabemos, riscos ambientais acrescidos havendo inúmeras experiências negativas em todo o mundo e nós, que agora vamos, ao que parece, criar condições para iniciar uma prospecção petrolífera a sério, deveríamos encarar a sério as questões ambientais também neste domínio.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Secretário de Estado da Energia: — Naturalmente que o prazo de 180 dias é decorrente de uma questão de prudência, mas é evidente o objectivo e o interesse do Governo em desenvolver todo um novo

quadro jurídico sobre esta matéria. Devo dizer que é um quadro jurídico extremamente complexo porque cada um destes domínios que são citados nos vários ítem deste pedido de autorização legislativa implicam uma regulamentação exaustiva e sofisticada.

Isto leva-me a afastar a questão do ambiente que tanto foi referida pelo facto de neste pedido de autorização aparecer apenas na alínea 1 — não quer dizer que os últimos não sejam os primeiros a referir também na minha intervenção de apresentação do diploma o facto de a legislação actualmente em vigor não fazer qualquer referência aos problemas de segurança no trabalho e de protecção ambiental e de essa ser uma das razões que precisamente nos levam a considerar esta legislação bastante inadequada à actualizada.

Nosque respeita às questões ambientais celas serão alvo de um regulamento específico e devo dizer que sobre esta matéria não vamos descobrir a toda. Por tanto as normas de protecção ambiental quer nas zonas imersas quer nas zonas emergentes estão há longo tempo tratadas e desenvolvidas pela indústria petrolífera e o que nós amos faz é uma aplicação de todo o património da aquisição que a indústria petrolífera já fez por esse mundo fora nos que respeita à protecção ambiental seja noumar seja na terra. Portanto vamos adequar essa legislação.

Naturalmente que entre as causas que poderão levar à perda do direito de concessão consideram-se os eventuais atentados que venham a ser cometidos ao meio ambiente no caso de não se verificar o cumprimento das normas que o decreto regulamentar irá especificar.

No que respeita aos aspectos salientados pela Sr. Deputada Ilda Figueiredo relativos à ausa de diversos do petróleo gostaria de salientar que existem vários produtos da família dos hidrocarbonetos que no entanto não são considerados petróleo, como é o caso por exemplo de xistos betuminosos e de outros produtos que têm designações muito específicas.

Portanto, por um lado há a necessidade de contemplar essa possibilidade em encontrar outros produtos que não estritamente o petróleo, e por outro lado diria ainda que não fará muito sentido que ao atribuir-se uma concessão havendo a descoberta de outros produtos as entidades que investiram na pesquisa e na prospecção venham a ser inibidas de apreender esses produtos só porque no contrato de concessão não foram consideradas as oportunidades para desenolver o aproveitamento desses outros recursos que, ocasionalmente possam ter surgido embora o alvo fosse a descoberta de petróleo.

O Sr. Presidente — Para uma interrogação tem a palavra o Sr. Deputado Manuel dos Santos.

O Sr. Manuel dos Santos (PS) — Sr. Presidente Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo. Uma curta intervenção sób'a forma de alguns comentários em relação à proposta de autorização legislativa que nos foi apresentada.

Começando por me referir à exposição de motivos e sabendo todos a importância que nestes processos legislativos tem a exposição de motivos, gostaria de fazer os seguintes comentários em primeiro lugar o Governo refere que nos diplomas actualmente em vigor existem apenas limites à execução dos trabalhos de acordo com a boa técnica e a prática da indústria petrolífera. Não é esse exactamente o nosso ponto

de vista pois entendemos que na legislação em vigor existem apenas disposições regulamentares de ordem administrativa que visam fundamentalmente sedimentar e consolidar a proverbial burocração portuguesa introduzindo desta forma distorções longas excessivas e perfeitamente dispensáveis.

Também nos parece que não está correcta a afirmação de que há boas razões de ordem técnica para se limitarem duas áreas no off shore separadas pela batimetria dos 200 metros.

Com efeito basta ter em conta a profundidade das águas para além dos 200 metros para que as exigências tecnológicas sejam diferentes sobretudo nas fases de pesquisa e de produção do petróleo.

Embora seja errado que o Decreto Lei n.º 243/82 prevea pela primeira vez a concessão de licenças de prospecção não deixa de ser errado também que as limitações sejam acertadamente ao domínio marítimo invocando razões para a exclusão da parte emergente como sejam a defesa nacional a proteção do meio ambiente e a das áreas populosas ou cultivadas. Aliás pode-se ainda acrescentar a essas razões as emergentes do conhecimento razoável na generalidade da bacia sedimentar por ezes muito bom da geologia regional e do quadro estrutural susceptível de reter hidrocarbonetos.

Portanto é ao contrário do que foi afirmado há bastantes e válidas razões para a salvaguarda assumida pela legislador.

O elevado risco atribuído a uma área sob o ponto de vista da prospecção e pesquisa do petróleo pouco tem a ver com a sua extensão mas antes com as complexidades geológicas e tectónicas que podem pura e simplesmente anular as boas condições petrolíferas originais. Em grande medida foi isto que aconteceu na bacia sedimentar ocidental portuguesa.

Por último, não é verdade que a obrigatoriedade de os concessionários assumirem responsabilidades que envolvam as diferentes fases da actividade de prospecção pesquisa e produção de petróleo — e não só da indústria petrolífera porque esta inclui a refinação fase esta jamais exigida — tenha afastado as empresas interessadas. A prova está no facto de existir já desde 1982 um decreto lei a separar a prospecção das restantes fases e de nunca ter surgido a oportunidade de o aplicar. A razão desse afastamento centra-se sobre tudo na grande penalização fiscal, sobretudo forma de taxas as mais diversas de prémios de assinatura de contrato e de outros de rendas da superfície etc, jalem das disponibilidades de ordem burocrática e alfandegária típicas da nossa estrutura administrativa.

Relativamente à proposta de lei em si o Grupo Parlamentar do Partido Socialista tem também alguns comentários a produzir.

Assim, relativamente ao artigo 2º n.º 1 alínea b) entendemos que na definição e delimitação do regime fiscal que vier a ser definido na legislação a publicar sobre este sector deverá ter sempre em conta que qualquer indefinição quanto ao futuro afastará os possíveis interessados. Isto é, as regras devem ser claras e objectivas e não deixar a impressão de que a simples substituição do ministro das Finanças pode levar à sua alteração. Por outro lado, as fases de prospecção e pesquisa dado o seu carácter de aplicação intensiva de capital correndo riscos máximos deverão beneficiar de uma carga fiscal pouco mais do que simbólica.

Normalmente, as empresas estão preparadas para pagar imposto nas fases em que há produtividade e nesta actividade isso só se verifica durante a produção.

Relativamente à alínea c) do n.º 2 deste mesmo artigo, entendemos que na outorga de licenças de prospecção e de prospecção e pesquisa deve-se evitar a atribuição dessas licenças para a mesma área a interessados diversos, a fim de evitar situações de conflito.

O legislador deverá substituir o termo «exploração» por «produção», dado ser vulgar utilizar-se aquele vocábulo, ou seja, o termo «exploração» com o sentido de pesquisa, sobretudo pelos técnicos de influência anglo-saxónica.

Ainda em relação ao artigo 2.º, n.º 2, na alínea i), o legislador, como aliás já se afirmou em tese geral, deverá ser sempre prudente na aplicação das taxas e dos impostos, senão não haverá interessados na actividade.

Assim, por exemplo, entendemos que a isenção de pagamento de imposto sobre a produção, vulgarmente conhecida por *royalty*, deve ficar reservada para os casos 'em' que a produção, por demasiado reduzida, possa pôr em causa a rentabilidade da exploração.

Não se deverá eliminar em todos os casos este imposto, pois é uma forma de assegurar que uma parte da produção reverte a favor do País.

Quanto ao imposto sobre o rendimento do petróleo, pensamos que não deverá ser superior a 40% do rendimento tributável, tal como já está definido na lei em vigor.

No caso da produção atingir valores significativos, poder-se-ão prever, no contrato a efectuar, prémios de produção a definir pelas partes, conforme se forem atingindo patamares de produção superiores.

Estes impostos deverão ser pagos em espécie ou em dinheiro, dando-se preferência ao primeiro caso, dada a nossa reconhecida carência de ramos de petróleo.

Finalmente, entendemos que, dada a experiência adquirida em situações anteriores e tendo em conta que o interesse do Estado primordial deve ser o de inventariar todos os recursos energéticos existentes no nosso território, a lei deve ser explícita quanto ao facto de que é mais importante exigir às empresas a execução de trabalhos mínimos do que investimentos mínimos, como era de tradição. Desde que os trabalhos mínimos sejam bem definidos e executados, os investimentos ficam garantidos. Aliás, é sobretudo com os trabalhos de sondagem e não com 'dinheiro' que se encontra petróleo.

Deve-se evitar atribuir licenças diversas a diferentes empresas para a mesma área (caso da prospecção), a fim de evitar conflitos futuros.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, são estes os contributos e os comentários que o Partido Socialista entende dever produzir a propósito desta iniciativa legislativa. Não temos uma posição de obstaculização em relação à proposta de lei aqui apresentada, e pensamos que os comentários explanados podem vir a ser úteis para a formulação final da lei. É esse o sentido da intervenção que acabo de fazer e saliento que o Partido Socialista não vai votar contra a proposta que V. Ex.º, Sr. Secretário de Estado, aqui apresentou.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, informo a Câmara que, tendo solicitado aos Srs. Presidentes das Comissões Eventuais de Inquérito a realização de uma reunião a ter lugar hoje à tarde, e verificando-se a indisponibilidade destes, em virtude da realização de

reuniões de outras comissões, vou transferir a referida reunião para amanhã, sendo a mesma realizada em hora que, após breve sondagem à Câmara, se considerar ser a mais conveniente.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Guerra de Oliveira.

O Sr. Guerra de Oliveira (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Grupo Parlamentar do Partido Social-Democrata considera por demais evidente a necessidade de implementar este pedido de autorização legislativa sobre o acesso ao exercício da actividade da indústria petrolífera.

Aliás, tal é já reconhecido pelos partidos da Oposição e, relativamente ao texto da proposta de lei, a Comissão Parlamentar de Economia Finanças e Plano, em sede própria, certamente irá melhorar — aliás, com o contributo que o Partido Socialista já disponibilizou — o conteúdo da mesma.

Assim, creio que, pelo menos por uma vez, este Parlamento terá o consenso da necessidade de levarmos à prática este pedido de autorização legislativa.

Com estas palavras me fico quanto a comentários sobre esta matéria, uma vez que não podem haver quaisquer dúvidas sobre a necessidade de implementar esta medida, pelo que creio que a preocupação do Governo só demonstra que, nestas matérias, estamos no caminho correcto.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel dos Santos.

O Sr. Manuel dos Santos (PS): — Sr. Deputado Guerra de Oliveira, aproveito o facto de V. Ex.º ter acabado de fazer uma intervenção para lhe solicitar um esclarecimento que, entretanto, me suscitou a leitura de um documento agora distribuído. Neste sentido, gostaria de saber se já está adquirido que a formulação final do texto é aquela que combinámos em comissão; e que foi agora distribuída, ou se se trata de uma alternativa em relação ao texto do Governo. Isto é, se o texto do Governo foi substituído pelo texto a que VV. Ex.º chamam texto corrigido ou se estamos em presença de dois textos alternativos.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Guerra de Oliveira.

O Sr. Guerra de Oliveira (PSD): — Sr. Deputado Manuel dos Santos, de facto, trata-se de uma correcção ao texto do Governo que será apresentada em sede de comissão e que será presente a este Hemiciclo para votação na especialidade e votação final global.

O Sr. Presidente: — Solicito ao Sr. Vice-Presidente Maia Nunes de Almeida que me substitua na presidência da Mesa.

Estão inscritos para intervir, ainda em relação a este ponto da ordem do dia, os Srs. Deputados Barbosa da Costa e Ilde Figueiredo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Barbosa da Costa.

O Sr. Barbosa da Costa (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Embora nem sempre, e não só, pelas razões enunciadas na exposição de motivos, concorda-se serem verdades que importa reconhecer: primeira, não ter sido possível,

ate hoje confirmar a existencia no território nacional de jazigos de petróleo ou gás com dimensão ou características que permitam e exploração rentável mesmo com preços internacionais como os que foram participados na idade do ouro da OPEP

Segunda terem se tornado excessivamente exigentes as condições contratuais oferecidas às companhias interessadas em realizar trabalhos de prospecção e pesquisa nomeadamente as de incidência financeira como os prémios anuais de concessão e as rendas anuais de superfície sobretudo desde que os preços internacionais perderam o carácter especulativo permitido pela força de que dispõe o núcleo árabe do cartel de exportadores

Terceira poder se dizer o mesmo das condições relativas a eventual fase de exploração quanto a royalties aos impostos e à reserva de produção para o Estado com a agravante de fixação dos termos contratuais vindo a ser feita toda de uma vez para todas as fases dos trabalhos definindo o enquadramento económico a possível exploração independente do que vierem a ser as características do jazigo quanto a reservas exploratórias ritmos de extração tecnicamente possível e custo de operação de extração

Resulta de tudo isto inevitavelmente a classificação de Portugal como país de alto risco para os investidores da indústria de extração de petróleo e gás natural

Concorda-se também ser ainda insuficiente o conhecimento resumido sobre os recursos naturais do País nomeadamente no domínio dos hidrocarbonetos e de ser desejável continuar a alargar e a profundar — palavras aqui usadas no seu sentido literal — esse conhecimento

Concorda-se finalmente com a indispensabilidade do concurso de capitais estrangeiros para estender e diversificar os trabalhos de prospecção e pesquisa com recurso às mais eficazes tecnologias actualmente disponíveis e com a necessidade de para tal motivar esses investidores especificamente para essas fases iniciais da cronologia de uma eventual descoberta

Assim o sentido e propósito fundamentais que se apreendem da justificação apresentada pelo Governo para a autorização legislativa que pretende — a saber flexibilizar e desonerar a atribuição e o exercício de direitos de prospecção e pesquisa através da consagração da simples licença como figura jurídica adequada para estes efeitos — merecem a nossa concordância

Concordância que se exprime apenas assim em termos muito gerais e algo imprecisos por serem muito insatisfatoriamente vagos e imprecisos os princípios que no artigo 2º o Governo se propõe respeitar no uso da autorização legislativa

Com efeito e mesmo deixando de lado as alíneas que pela sua natureza sempre haveriam de exprimir princípios gerais de prossecução do interesse nacional proteção ambiental salvaguarda de interesses do Estado etc há imprecisões que mesmo no mero enumeração de princípios não são de aceitar pela discricionariedade que deixam aberta ou pela impossibilidade que acarretam de objectivamente apreciar em termos diferentes o que se propõe o Governo fazer de novo ou de diferente A título de exemplo a divisão do território sob jurisdição portuguesa em blocos com dimensão a fixar não está já feita? Que se pretende de novo? Alargá-la cobrindo mais o que? Alterar as dimensões dos blocos?

As entidades envolvidas no exercício dos direitos em causa não estavam até agora sujeitas à forma de esta beletrimento nos termos previstos na Lei Comercial portuguesa?

A prática de actos ilícitos não era até agora sanctioned?

As actividades petrolíferas estavam até agora isentas do pagamento de impostos e taxas?

Qual o sentido das alterações que o Governo intenta introduzir nos princípios gerais de contratação para as fases de desenvolvimento e exploração? Como se propõe quanto aos aspectos financeiros ter em conta a instabilidade sempre possível dos preços internacionais? E a defesa do interesse nacional em termos de segurança de abastecimento e de pagamentos externos sem lesão ilegítima dos interesses e justas expectativas dos concessionários?

São aspectos em que os termos da proposta de lei se revelam claramente insuficientes Não iremos rejeitar a por isso mas ficaremos atentos a concretização que deles venha a ser feita no uso da autorização legislativa

Aplausos do PRD

Entretanto assumiu a presidência o Sr Vice Presidente Maia Nunes de Almeida

O Sr Presidente — Tem a palavra para uma intervenção a Sr Deputada Ilda Figueiredo

A Sr Ilda Figueiredo (PCP) — Sr Presidente Srs Deputados Srs Membros do Governo Das intervenções que aqui foram produzidas creio que está claro para todos que este pedido de autorização legislativa do Governo foi feito um pouco em cima do joelho

O Sr Secretário do Estado da Energia — Não!

A Oradora — de uma forma bastante precipitada e pouco cuidada De tal forma que a própria Comissão da Economia por unanimidade já reconheceu a necessidade de inclusivamente fazer alterações melhorando a redação (e verdade Sr Ministro!) do texto apresentado pelo Governo Mas poder-se-ia dizer que então esta forma enfim precipitada e pouco cuidada de como foi eleborado o pedido de autorização legislativa significava da parte do Governo uma grande pressa em legislar sobre este assunto em resolver um problema de aspectos legais que seria necessário e urgente preencher para finalmente termos a exploração da indústria petrolífera A verdade é que a própria proposta de lei inserida no pedido de autorização legislativa até nesse aspecto é contraditória como já referimos ao mencionar um prazo de 180 dias

Da nossa parte no entanto não queremos estar contra a possibilidade — nem estamos — de o Governo melhorar a legislação que existe neste campo e de o fazer com a brevidade possível

O que nos parece lamentável é que não tenham sido sal aguardados alguns aspectos importantes e não tenha havido um esclarecimento maior nomeadamente se são precisos esses 180 dias então porque não enviar ao Plenário em Outubro ou Novembro uma proposta de lei material em que ficassem claros todos os aspectos que nos parece importante/ deverem estar numa lei

sobre este assunto. Entre outras, as questões relacionadas com áreas como o regime fiscal a praticar. Que regime fiscal é que efectivamente vai ser praticada? Sobre isso não fomos esclarecidos pelo Sr. Secretário de Estado.

Sobre as efectivas medidas de salvaguarda do interesse nacional, nas condições a estabelecer às empresas recenseadas e concessionadas há um enunciado vago de que vão ser estabelecidas medidas de salvaguarda, mas as efectivas desconhecemos neste momento.

Sobre as efectivas medidas de conservação do ambiente, registámos as preocupações que o Sr. Secretário de Estado já exprimiu, nomeadamente nas respostas que deu sobre esta área, mas gostaríamos de ver expresso na lei, e depois na prática, essas medidas efectivas de conservação do ambiente.

Estas são, pois, algumas das questões que condicionam a nossa votação deste pedido de autorização legislativa, sendo certo, no entanto, que da nossa parte não há obstáculo a aprovar a autorização legislativa. Mas porque não foram devidamente clarificadas as questões que aqui levantámos, e porque o pedido de autorização legislativa não é insuficientemente claro, a nossa posição de voto será a de abstenção.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Só!?

O Sr. Vieira de Castro (PSD): — Não é mau!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Energia, em tempo cedido pelo Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. Secretário de Estado da Energia: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Infelizmente não tenho oportunidade de esclarecer os vários pontos que foram apresentados e descobertos pelos Srs. Deputados dos diversos grupos parlamentares, que levantaram algumas questões sobre o pedido de autorização legislativa aqui apresentado. No entanto, queria confirmar a uma questão para nos darem ao menos o abono de crédito sobre a seriedade com que este diploma foi preparado, e sobre o estudo profundo e exaustivo que fizemos sobre a legislação relativa a esta matéria.

Quando há cerca de quatro meses aqui estive a apresentar um pedido de autorização legislativa relativamente aos outros recursos extractivos, à exceção precisamente dos hidrocarbonetos, já na altura tinha feito menção de que estávamos a fazer um estudo aprofundado desta matéria, e, portanto, também no meu discurso de apresentação sublinhei que houve um aprofundamento no contacto com a legislação dos vários Estados membros da Comunidade Económica Europeia e de outros países da OCDE; houve o «checlar» desta experiência e informação com as companhias e os tradicionais operadores do sector petrolífero; e nesse sentido teria muita informação e muitos elementos para apresentar sobre a informação que ao nível do Governo e da Administração Pública foi mobilizada sobre esta matéria. E estou certo que nunca houve uma informação sobre estes domínios que tenha sido tão exaustivamente preparada, recolhida, debatida com os operadores e os actores deste sector como actualmente aconteceu.

Por outro lado, não tenho efectivamente tempo para mostrar como, na realidade, a legislação actual é efectivamente uma legislação absolutamente desmotivadora

e incoerente para proporcionar a prática deste tipo de actividade, mas a prova mais evidente — e não há fumo sem fogo, naturalmente — é o próprio facto de, como referi, em 1974 dos doze Estados membros da CEE três produziam hidrocarbonetos, hoje nove produzem, desde aí para cá foram atribuídas cerca de cinco autorizações para desenvolver actividades de pesquisa de hidrocarbonetos em Portugal. Se alguma razão maior podia justificar que a legislação é inadequada é o próprio facto de Portugal ter sido absolutamente ostracizado por parte das empresas que têm vindo a investir intensivamente nos países industrializados neste sector, e não é com certeza por Portugal estar em qualquer lista negra ou ser excomungado por parte das empresas que resulta o facto de a legislação ser profundamente inadequada, incoerente. É precisamente isso que pegámos em mão e que vamos alterar fundamentalmente num profundo estudo e debate sobre a legislação relativa a esta matéria.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, para um pedido de esclarecimento, o Sr. Deputado Herculano Pombo.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Secretário de Estado, V. Ex.^a acaba de trazer aqui à discussão, como prova da seriedade do Governo no acto de legislar sobre a extracção de recursos, o facto de há tempos a esta parte o Governo ter pedido aqui uma autorização legislativa para a extracção de outros recursos minerais e, de facto, se estar a cumprir aquilo que o Governo tinha então prometido. No entanto, na altura, como estará recordado — eu estou recordado —, levantei aqui a questão de saber como é que a legislação faça acautelar o interesse nacional, sabido como é que estes recursos muitas vezes são alvo da apetência exagerada por parte de empresas estrangeiras que, mais vocacionadas, mais fortes em capacidade de investimento, atacam em força não deixando qualquer espaço, qualquer perspectiva de exploração destes recursos por parte de empresas nacionais. Ora, isto agrava-se neste domínio da exploração dos recursos genericamente denominados por hidrocarbonetos, sabido que é que em Portugal não há de facto empresas com dimensão e capacidade para se dedicarem a esta exploração com rentabilidade.

Portanto, era esta a questão que lhe queria deixar: como é que, de facto, nesta matéria, o Governo nos vai dar garantias de que o interesse nacional será salvaguardado em condições tão difíceis como estas, que são, sem dúvida, de falta de competitividade entre eventuais empresas nacionais e as empresas estrangeiras vocacionadas para esta exploração, com uma larga experiência, e, enfim, totalmente habilitadas a fazer este trabalho.

Isto a propósito do facto de muitas das nossas minas, por exemplo, serem hoje propriedade de empresas estrangeiras com que o País não lucra aquilo que deveria lucrar com os recursos naturais que a natureza pôs no nosso território não estão ao serviço de Portugal, estão muitas vezes ao serviço do interesse e do capital estrangeiro.

Quanto à questão ambiental, sempre presente, e nunca de ignorar, nos tempos que correm, como é sabido — questão esta que tem trazido dores de cabeça,

e infelizmente motivo para lamentações de todos nós — fico mais descansado em saber que pela voz do Sr. Secretário de Estado vai ser objecto de um regulamento específico aproveitando-se as experiências estrangeiras que são muitas e variadas algumas delas dramáticas e esperamos que de facto as empresas quando entrem em Portugal para fazer esta exploração entrem com a convicção de que Portugal já não é a República das bananas e que o ambiente também é tido em conta portanto que tenham em atenção que Portugal não pode ser nunca mais o País mais permissivo em questões de exploração dos recursos naturais não tendo em conta os ritmos naturais e o equilíbrio ambiental Era pois isso que gosta a que desse regulamento específico ficasse claro para que quando as empresas entrarem em Portugal se soubessem como que contam e não pensem contar apenas facilidades É óbvio que se tem de dar facilidades para haver investimento mas estas não devem ir para além daquilo que são os limites normais do bom relacionamento quer com as Comunidades quer com o ambiente

Entretanto reassumiu a presidência o Sr. Presidente Vitor Crespo

O Sr. Presidente — Sr. Deputado Herculano Pombo — pede de novo à palavra para que feito?

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes) — Sr. Presidente para dizer que se houver necessidade no meu tempo remanescente pode servir para a resposta do Sr. Secretário de Estado

O Sr. Presidente — Tem a palavra para pedir esclarecimentos o Sr. Deputado Manuel dos Santos

O Sr. Manuel dos Santos (PS) — Sr. Presidente Srs. Deputados Sr. Secretário de Estado Em primeiro lugar não pus em causa nem o PSD nem a necessidade da reformulação da legislação Aliás saúdo o facto de o Governo — e particularmente o Sr. Secretário de Estado — não ter aderido à tese do PSD de introduzir a questão do gás neste pedido de autorização legislativa Provavelmente o pedido em relação à exploração de gás surgirá no Plenário na altura adequada

Estamos de acordo estou com encido disso V Ex concordará comigo que o elemento fundamental do edifício legislativo o que o Governo ai construir passa pelo regime fiscal O regime fiscal é fundamental para efectivamente se avaliar a bondade da legislação a pública e portanto da eficácia — é isso que fundamentalmente nós interessam ao Governo e à oposição — dessa mesma legislação

Pergunto lhe embora não confieça em por menor pelo menos oficialmente a proposta fiscal que vai ser inserta nessa mesma legislação se está convencido de que a parte fiscal preparada terá um efeito motivador e sobretudo se ela tem a concordância das diversas entidades incluindo empresas exploradoras estrangeiras que foram consultadas na fase de estudo do projecto

Isto é perguntou-lhe se não há desde já oposição dos interessados ou de alguns no esquema fiscal que está pensado e se V Ex tem assegurado que é suficiente para que a legislação atinja os efeitos que o Governo pretende — obviamente

O Sr. Presidente — Em tempo do PSD esse necessário de Os Verdes tem a palavra para responder ao Sr. Secretário de Estado da Energia

O Sr. Secretário de Estado da Energia — Relativamente às questões ambientais levantadas pelo Sr. Deputado Herculano Pombo e que foram tratadas no meu primeiro esclarecimento existem normas muito específicas para enquadrar esses mecanismos de proteção e quase distintos caso se trate de áreas imersas ou emergentes Mas quanto à questão da defesa dos interesses do Estado português nesses aspectos ressaltam de algumas das alíneas do nº 12 do artigo 2º que apontava parabéns para as alíneas f) g) e h) onde se salienta a possibilidade de prever entre as várias causas de extinção das licenças efeitos contrários de concessões respectivamente a revogação ou resolução e resgate pelo Estado de modo a garantir a defesa do interesse do público «salvaguardar a hipótese de punição da prática de actos ilícitos e garantir a liberdade de desvinculação pelo Estado das obrigações assumidas perante os titulares das licenças e concessionários em casos de força maior» Há portanto uma preocupação através destas portas que ficam aqui estabelecidas pelo menos nestas alíneas de haver sempre a possibilidades de o Estado garantir a defesa do interesse público e consequentemente a defesa dos interesses nacionais

Quanto aos aspectos da fiscalidade tem sido manifesto que a fiscalidade é extraordinariamente desmantelada e essa é uma das alusões que fiz inclusivamente no meu discurso de apresentação Neste momento esta actividade é alvo do pagamento de rendas de superfície de pagamento de royalties sobre a produção de petróleo e imposto sobre o rendimento de petróleo e as sociedades que exploram podem ainda ser alvo de eventual dupla tributação via incidência do IRC e do imposto sobre o rendimento do petróleo Este foi depois um dos aspectos que também nos fez sentir a necessidade de alterar a legislação Além disso o quadro fiscal que está previsto tem precisamente em linha de conta essencialmente dois aspectos por um lado que entre os países industrializados e que pretendem conhecer as suas reservas em petróleo existe uma efectiva concorrência para atrair as actividades de pesquisa e de prospecção aos seus espaços territoriais e portanto temos de ser competitivos na atracção desse interesse das empresas nacionais e estrangeiras por outro lado considera-se ainda o facto de Portugal ser classificado dentro do ranking internacional dos países como uma zona de elevado risco

Elevado risco não porque as condições geológicas do território nacional que em grande parte é constituído por bacias sedimentares não sejam favoráveis à existência de jazigos de petróleo mas sim porque não foi devidamente pesquisado e prospectado e consequentemente a informação de base para os agentes que vão investir na pesquisa e na prospecção é extremamente reduzida e limitada Daí portanto o risco ser acrescido Este aspecto é mais um factor que é considerado na fiscalidade relativamente competitiva e talvez que temos de contemplar na legislação que vamos elaborar

O Sr. Presidente — Srs. Deputados uma vez que já não há mais inscrições dou por encerrado o debate sobre a proposta de lei nº 94/V

De seguida, passamos à discussão, na generalidade, da proposta de lei n.º 110/V autoriza o Governo a legislar em matéria de segurança rodoviária.

Estamos, no entanto, a fazer aqui uma pequena sondagem no sentido de saber como é que vai funcionar esta discussão.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Presidente, gostaria de saber se se vai votar hoje a proposta de lei que acabámos de discutir ou se passará para outro dia. Qual é, pois, a informação de que a Mesa dispõe?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, a votação dessa proposta de lei vai ter lugar hoje, às 12 horas e 30 minutos, aquando do período das votações, ou, eventualmente, um pouco mais cedo, se estivermos de acordo, e uma vez que as comissões estão reunidas. Por outro lado, depende também do debate da proposta de lei n.º 110/V, e uma vez que a informação que temos é a de que se vai proceder à votação na generalidade, na especialidade e final global, incluindo as declarações de voto. Em todo o caso, estamos a envidar esforços no sentido de saber, junto da comissão, se é só isso que temos a fazer.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — De qualquer modo, será votada hoje?!

O Sr. Presidente: — Exactamente, Sr. Deputado. Vai ser votada hoje!

Srs. Deputados, a última informação que obtivemos foi a de que a proposta de lei n.º 110/V já foi discutida em sede de comissão, estando apenas prevista para o Plenário a votação na generalidade, na especialidade e final global. Também foram atribuídos alguns tempos para serem produzidas declarações de voto.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Quanto à proposta de lei n.º 110/V não se passa assim!

A Sr.ª Odete Santos (PCP): — Sr. Presidente, dá-me licença?

O Sr. Presidente: — Faça favor Sr.ª Deputada.

A Sr.ª Odete Santos (PCP): — Sr. Presidente, não é essa a informação correcta, porque nunca se travou aqui, em Plenário, qualquer debate na generalidade relativamente a essa matéria. Não houve sequer qualquer acordo para que se não fizesse o debate em Plenário.

O Sr. Presidente: — Sr.ª Deputada, a Mesa não tem qualquer objecção em que se efectue esse debate. Simplesmente, em face do que se tinha passado, procurámos um entendimento daquilo que foi combinado em sede de comissão, e a informação que obtivemos é a de que não haveria senão a votação na generalidade, na especialidade e final global. Porém, também não temos a certeza absoluta de que este entendimento seja totalmente correcto.

A Sr.ª Odete Santos (PCP): — Sr. Presidente, se me dá licença, eu estive na comissão no dia em que os Srs. Secretários de Estado estiveram presentes para se fazer uma abordagem desta proposta e posso dizer que nada ficou combinado relativamente ao debate em Plenário. Isso nem sequer foi referido!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, se houver consenso, podemos dar início ao debate, tendo em conta os dez minutos previstos para cada grupo parlamentar e para o Governo.

Pausa.

Uma vez que não se verifica qualquer objecção, assim se fará.

Vamos, então, passar ao debate na generalidade da proposta de lei n.º 110/V, que autoriza o Governo a legislar em matéria de segurança rodoviária.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (António Capucho): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, se me permite, convinha acertar melhor o que se passa com esta proposta de lei. De facto, a Sr.ª Deputada Odete Santos tem razão quando diz que ainda não foi feita a discussão na generalidade, mas a informação que chegou ao Governo é a de que, em sede de comissão, se estabeleceu que a discussão e a votação deste diploma ocorreriam hoje, com estes tempos que foram atribuídos.

Por nós, estamos disponíveis, desde que, efectivamente, seja esse o entendimento da Câmara. Ou seja, iniciar-se-ia agora a discussão na generalidade, seguida da discussão na especialidade e por fim votar-se-ia. Se assim for, não vemos qualquer inconveniente.

A Sr.ª Odete Santos (PCP): — Exactamente, Sr. Ministro.

O Orador: — Visto não haver objecções a que assim se faça, quem o Governo inscreve para apresentação do diploma é o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, acrescento apenas que, face a esta metodologia, as declarações de voto poderiam ser um pouco mais reduzidas, ou deixariam até de ter sentido.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações (Oliveira Martins): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O nível dos acidentes nas estradas portuguesas atingiu, nos últimos anos, valores que nos aconselham a repensar as medidas que podem ser adoptadas no sentido de atenuar este fenómeno grave das sociedades modernas; que são os acidentes nas estradas.

O caso português é um caso muito específico na Europa, porque a percentagem de mortos e feridos no que se refere aos pedões que circulam nas áreas urbanas e às pessoas que circulam em veículos de duas rodas, é anormalmente elevada. São fáceis de fazer

as contas e se nestes dois casos tivéssemos os índices medios na Europa não ocuparíamos o lugar que ocupamos e situar nos fámos no espectro médio dos países europeus Daí que devíamos pensar nas medidas que seria necessário reajustar para tentar obstar ao agravamento desta situação

O Governo também não tem qualquer especie de ilusão a respeito do verdadeiro fundamento de uma política de segurança rodoviária O alicerce dessa política foi no passado é no presente e continuará a ser no futuro a educação das pessoas daqueles que utilizam as estradas dos condutores dos peões da própria fiscalização que tem de actuar para prevenir no começo e propor a punição na fase final Tudo isto é um conjunto diversificado de actuações que repousa sempre na educação cívica e na instrução das pessoas para este domínio especial que é a condução automóvel através das estradas

Mas se esse é o fundamento obviamente que a actuação não se pode esgotar nessa matéria até porque a educação das pessoas é sempre uma obra lenta que demora tempo a executar e independentemente disso é preciso adoptar medidas que tentem obstar a esta hemorragia

Foi por isso que o Governo no começo deste ano determinou um conjunto de actuações consideradas prioritárias para atender a este fenómeno desfavorável que são os acidentes nas estradas Recordo aqui que para este ano de 1989 se está a actuar no reforço da fiscalização geral da circulação no agravamento sensível das penalidades — e esse o motivo da proposta de lei que irei referir — na continuaçao da melhoria da sinalização das vias designadamente quando estão em obras na intensificação da fiscalização da alcoolémia fomentando designadamente o auto controlo Aliás chamo a atenção dos Srs Deputados para o facto de que se a proposta de pedido de autorização legislativa com os projectos de diplomas subsequentes criminaliza certos aspectos de alcoolemia também se prevê uma ação que já começou no sentido de incitar as pessoas a autocontrolar o grau de alcoolemia quer através da aquisição de alguns instrumentos que existem mas que ainda são caros e que permitem saber com razão a aproximação qual é o grau de alcoolemia no sangue quer através da consulta a organizações que se vão prontificar a prestar esse serviço aos utilizadores das estradas como acontece já hoje na cidade de Lisboa

A este propósito presto aqui uma grande homenagem como produto da iniciativa de um órgão da comunicação social ao Diário de Notícias que juntamente com certas estações de rádio e alguns outros órgãos da nossa empresa escrita tem ajudado muito neste combate aos acidentes rodoviários

Outras medidas a adoptar são por exemplo os apoios aos municípios no que se refere à disciplina e a sinalização do trânsito de peões uma vez que essa é uma área de grande sinistralidade ao melhoramento da formação de condutores de veículos de duas rodas e a toda legislação dos veículos de duas rodas que está concentrada num diploma único

Este pedido de autorização legislativa que está em discussão contempla essa matéria que constitui a nossa preocupação Contudo também é preciso ter em conta que a produção de veículos de duas rodas em Portugal digamos assim dá origem a um número considerável de postos de trabalho pois há regiões no País

onde as fábricas de veículos de duas rodas representam um estímulo para o seu desenvolvimento

Assim ao tratarmos deste assunto temos de encontrar soluções de compromisso acertadas porque não se trata de qualquer coisa em abstracto mas de um produto que sai do fabrico português e que dá trabalho a muitos portugueses

Outra medida que se menciona adoptar no decurso deste ano é a melhoria da eficácia na evacuação de feridos provocados por acidentes É um problema que digamos vai no foro do Ministério da Saúde

Desenvolvemos e continuaremos a desenvolver campanhas mais incisivas sobre os acidentes nas estradas Há países na Europa que nos tem enviado numa troca habitual de informações que se processa nos países do Mercado Comum estudos que parecem provar que quanto mais incisivas são as campanhas publicitárias mais os condutores pensam nos riscos da condução e menor é o número de acidentes Parece haver uma correlação mais campanha publicitária/menos acidentes rodoviários

Preparamos os diplomas que vão tornar obrigatórias as inspecções periódicas aos veículos que não os passageiros dado que estes são já hoje obrigados a proceder a tais inspecções Finalmente adoptaram-se medidas quanto ao condicionamento de cargas nos veículos e até mesmo quanto à sua eliminação Como os Srs Deputados veem trata-se de um conjunto asto de medidas

Como comecei por dizer nada disto terá utilidade se na base do edifício o alicerce educação não progredir e com esta legislação todos nós estamos a contribuir e devemos contribuir para que isso aconteça Pensamos que desta maneira durante o ano de 1989 se dará um passo significativo no sentido de contrair os riscos de condução que se verificam na circulação pelas estradas portuguesas

Sobre os termos em que neste contexto está redigida a proposta legislativa estou à inteira disposição dos Srs Deputados para responder às questões que me queira colocar sobre a matéria Queria apenas dizer que dentro do agravamento geral das penalidades por infração ao Código da Estrada distinguimos duas situações Uma que é como que a reprodução do que vem do passado apenas com aumentos numéricos relativamente às multas que pensamos poder começar a aplicar já a partir do dia 1 de Agosto deste ano a outra repousa nos desenvolvimentos que terão de ser tomados a partir da autorização legislativa designadamente no que se refere à criminalização de certos comportamentos que hoje não são encarados de uma maneira tão severa É o caso da condução com um grau de alcoolemia de 1,2 ou superior será o caso da condução sem a devida habilitação bem como outros aspectos que a proposta contempla

Julgo que estamos no bom caminho Srs Deputados Nunca é agradável propor medidas desta natureza mas as circunstâncias obrigam a que o façamos de resto sem inventar nada uma vez que quando fazemos a análise comparada do que se passa em Portugal com o que se passa em outros países europeus verificamos que essa é aí uma linha geral de desenvolvimento

Aplausos do PSD

O Sr Presidente — Srs Deputados inscreveram-se para pedir esclarecimentos ao Sr Ministro das Obras

Públicas e Comunicações a Sr.^a Deputada Odete Santos, Sr. Deputado Rui Silvas e a Sr.^a Deputada Leonor Coutinho.

O Governo não dispõe já de tempo para responder mas fá-lo-á com cedência de tempo por parte do PSD.

Antes queria, porém, informar que se encontra em meu poder uma solicitação da Comissão de Regimentos e Mandatos para que se proceda a uma reunião ao meio-dia.

Por outro lado, é previsível que possamos terminar a discussão da proposta de lei n.º 110/V um tudo nada antes da 12 horas e 30 minutos. Como, por essa hora, as reuniões das comissões estarão a terminar pedia aos Srs. Deputados que nelas participam — e faço este pedido aos serviços através da transmissão interna — que, tão logo terminem os seus trabalhos, se dirijam ao Hemiciclo para podermos começar o processo de votações uns segundos antes dessa hora, dado que temos de proceder hoje às votações seguinte: proposta de lei n.º 94/V, que autoriza o Governo a legislar sobre o acesso ao exercício da actividade da indústria petro-lífera, discutida já esta manhã e relativamente à qual há consenso para que seja votada na generalidade, na especialidade e em votação final global. Temos ainda duas propostas de lei que foram debatidas durante a sessão de ontem, a proposta de lei n.º 105/V, que autoriza o Governo a estabelecer o regime sansionário das infracções cambiais e a proposta de lei n.º 110/V, que autoriza o Governo a legislar em matéria de segurança rodoviária, agora em debate, a qual vai ser também votada na generalidade, na especialidade e em votação final global. Temos ainda duas propostas de lei que foram debatidas durante a sessão de ontem, a proposta de lei n.º 105/V, que autoriza o Governo a estabelecer o regime sansionário das infracções cambiais e a proposta de lei n.º 109/V, que autoriza o Governo a alterar as normas sobre práticas restritivas da concorrência, relativamente às quais tenho a informação de que podemos proceder à votação na generalidade, na especialidade e em votação final global.

Pedia, pois, aos serviços, que tomassem as devidas providências junto das comissões para que possamos proceder a estas votações.

Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.^a Deputada Odete Santos.

A Sr.^a Odete Santos (PCP): — Sr. Ministro, quero se apenas colocar-lhe duas ou três questões. Em primeiro lugar gostaria de saber por que é que, tendo o Governo urgência em legislar sobre esta matéria, o pedido de autorização legislativa é feito pelo período de 180 dias, prazo que me parece contraditório com a urgência manifestada.

A segunda questão que quero colocar-lhe é de carácter técnico-jurídico. Tive acesso aos diplomas que saíram desta autorização legislativa, e em relação ao diploma sobre influência do álcool lê-se, em determinada altura, no que se refere à incidência, que as sanções aplicadas passam para o dobro ou para o triplo, nos termos do artigo anterior. Ora, um dos artigos anteriores é o da criminalização, através da pena de prisão para determinado grau de alcoolémia, considerado mais grave, não sendo com isso que discordo.

Ocorre porém, Sr. Ministro, que no actual Código Penal a questão da reincidência já não tem nada a ver com a prática do mesmo tipo legal de crime, sendo-se

apenas reincidente quando se pratica dois crimes de tipos absolutamente diferentes. Assim sendo, gostaria de saber se não haverá no texto do diploma uma má redacção, que terá de ser modificada pois talvez seja difícil compreender que uma pessoa que tenha sido punida com uma pena de prisão, por exemplo em virtude de ofensas corporais graves, venha depois ter pena agravada com reincidente por conduzir sob a influência do álcool. Parece-me não fazer grande sentido.

A outra questão que queria colocar-lhe é de âmbito diferente e tem a ver com o facto de V. Ex.^a ter enumerado os vários itens de uma resolução do Conselho de Ministros que, na minha opinião, ainda se ficam muito aquém do que é preciso. Gostava porém, de abordar esta questão sob o ponto de vista do apoio aos municípios no que se refere à disciplina e trânsito de peões, dado que o assunto tem a ver com o trânsito dentro das próprias localidades, nomeadamente dentro das cidades. Gostava até de referir-lhe um caso muito concreto e de lhe perguntar se pensa que o Governo está a fazer, de facto, aquilo que pode e deve fazer. Na minha opinião não está.

Refiro-lhe, a título de exemplo, que, em Setúbal, o tráfego pesado ainda não foi desviado do centro da cidade por falta de cumprimento de projectos que já existem há muito tempo mas que se encontram por realizar. Pergunto-lhe, portanto, Sr. Ministro, se é desta maneira que o Governo está a apoiar os municípios, se de facto a poluição sonora, que também é objecto desta autorização legislativa da punição dos condutores, se combate deixando que o tráfico pesado passe pelas cidades sem que se tomem medidas e cumpram decisões.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, deseja responder já ou prefere fazê-lo depois dos pedidos de esclarecimento dos Srs. Deputados Rui Silva e Leonor Coutinho?

O Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações: — Respondo no fim, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Rui Silva.

O Sr. Rui Silva (PRD): — Sr. Ministro, serei muito rápido, sobretudo porque algumas das questões que desejava colocar-lhe já foram colocadas pela Sr.^a Deputada Odete Santos, nomeadamente e da urgência da entrada em vigor desta proposta, a que farei alusão na intervenção que irei produzir a seguir, contraditória com o prazo de 180 dias constante do pedido de autorização legislativa.

Farei uma análise tão sucinta e tão rápida quanto possível da discussão que fizemos sobre esta matéria no âmbito da comissão. Pareceu-nos, na altura, que o Sr. Secretário de Estado Adjunto do Sr. Ministro da Justiça estava receptivo e até, digamos, consciente, de que algumas das sanções que constam do diploma e que poderiam vir a ser aplicadas por força da sua entrada em vigor, não teriam aplicabilidade prática; isto é, além de serem, de algum modo, injustas — embora, para quem prevarica, não haja injustiça que se lhe aplique sendo sempre justas as medidas a aplicar — talvez, perdoe-me o termo, por alguma inconsciência das realidades práticas do nosso país revestirem-se de alguma violência tendo como termo de comparação

e, acarreando a actual legislação. Por exemplo Sr. Ministro, não lhe parece que uma multa de 5 a 50 mil escudos para quem se esquece de uma carta de condução ou para quem se esquece de um livrete de título de registo de propriedade de um veículo, é demasiado se era? A actual lei permite a apresentação desses documentos dentro de um prazo mínimo, que suponho ser de 48, ou de 24 horas? A entrada sem vigor deste diploma faz caducar esse sistema, ou quem hoje tiver o azar de se esquecer desses documentos está imediatamente a ser sancionado com uma multa que pode ir de 5 a 50 mil escudos?

Todos nós estamos conscientes Sr. Ministro que há necessidade de disciplinar a prática abusiva da condução de ciclomotores sem a devida habilitação e que essa prática provoca grandes índices da mortalidade. Será no entanto realista aplicar uma multa de 100 contos a condutores de ciclomotores sem carta de os quais em Portugal como todos nós sabemos são jovens de menoridade com idade a volta dos 16 anos? Como é que um bicho em 16 anos poderá vir a pagar uma multa de 100 contos? Acresce que o Código Penal em vigor permite reduzir ou pelo menos atenuar as penas aos jovens menores. A pena de prisão até um ano prevista do diploma não irá colocar um bicho juiz numa situação de algum modo cingrata e difícil para proceder a essa aplicabilidade? Ou vamos continuar a assistir à aplicação de penas suspensas para que o jo empoeira voltar no dia seguinte a fazer exactamente a mesma coisa?

Não temos nada absolutamente nada contra a necessidade a urgência e a pertinência da aplicação desta lei. O que nos parece e que as sanções demonstram um total desconhecimento da realidade. O que tem a dizer sobre isto Sr. Ministro?

O Sr. Presidente — Tem a palavra para pedir esclarecimentos a Sr. Deputada Leonor Coutinho

A Sr. Leonor Coutinho (PS) — Sr. Ministro grande parte daquilo que queria referir já foi aqui dito e portanto serei também relativamente breve.

Em primeiro lugar gostaria de assinalar que o Sr. Ministro foi até relativamente pudico quando teve alguma iniciativa em dar a dimensão real daquilo que é a sinistralidade rodoviária neste país a qual se situa em níveis três vezes superiores aos dos outros países da Europa e duas vezes superiores aos da maior parte dos países da Comunidade Económica Europeia.

Na verdade após um período de cerca de dez anos em que esses índices baixaram verificou-se de facto nos últimos três anos um aumento não só do número absoluto de mortes mas igualmente das próprias taxas de mortalidade.

Verificando os números que actualmente existem, é fácil dizer que se tivessemos um taxa comparável a países da Europa e se seguíssemos o mesmo tipo de decretos como da taxa de sinistralidade que nós próprios conseguimos entre 1977 e 1985 poderíamos reduzir substancialmente o número de mortos — que ronda os mil por ano — apenas seguindo estas taxas. Daí a importância de todas estas medidas.

O Sr. Ministro lembra aqui o programa publicado na resolução n.º 2/89 em que o Governo, de facto, agiu com maior vigor, apesar de continuarem um certo número de campanhas que já estavam em curso. No

entanto fassinalamos a necessidade de uma maior intervenção a este nível dado os resultados reais que se tem verificado nos últimos três anos.

Para a maior parte destas medidas o Governo não necessita de autorização legislativa apenas necessita de autorização legislativa no que diz respeito a sanções. E aqui também nos parece que há situações extremamente diferenciadas. Se no que diz respeito à condução sob o efeito do álcool não podemos deixar de estar completamente de acordo com o reforço das sanções previstas numa vez que de facto se trata de algo em que tanto a nível de campanhas com todos os níveis houve evidência de muitas medidas e de facto as sanções também são indispensáveis no que diz respeito aos motociclos como referiu aqui o Sr. Deputado Rui Silveira, parecem-nos que as sanções que aqui estão previstas são um pouco exageradas — por exemplo para os ciclomotores são de 20 mil a 100 mil escudos por falta de material reflector ou retroreflector.

Ora isso parece-nos um pouco exagerado no que diz respeito a veículos de duas rodas, tendo em vista a consciência de que um terço dos mortos neste país cerca de 670 são devido a veículos de duas rodas.

Obviamente que todas as medidas previstas relativamente aos veículos e ao esquecimento das cartas de condução nos parecem extremamente adequadas. No entanto as medidas sancionatórias parecem-nos exageradas para agir num domínio que está agora a começar a ter legislação. Isto é, as medidas parecem-nos um pouco desadequadas.

É pois neste sentido que pensamos que o Governo terá que desenolver o máximo de medidas possíveis e dar-lheemos todo o apoio a que essas medidas sejam prosseguidas. No entanto também nos parece que as medidas sancionatórias em apenas acompanhar essas outras medidas não se deve ter tendência a intensificar a situação o que às vezes pode parecer fácil mas parece-nos ser relativamente abusivo.

O Sr. Presidente — Para responder à sua pergunta o Sr. Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações

O Sr. Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações — Sr. Deputada Odete Santos a proposta do prazo de 180 dias foi uma medida de prudência.

Relativamente as observações que fez sobre a condução sob o efeito do álcool devo dizer que tomámos nota disso. Aliás devo dizer que na comissão também já tínhamos tomado nota disso e na legislação que vai ser produzida certamente que ponderaremos razões do tipo daquelas que a Sr. Deputada se referiu.

Quanto à questão de a resolução do Conselho de Ministros ficar aquém daquilo que seria desejável ou de esperar numa situação destas peço à Sr. Deputada para atender a uma expressão que consta da resolução do Conselho de Ministros e que é o seguinte: «Conjunto de medidas prioritárias para o ano de 1989». Creio que a resolução do Conselho de Ministros, além de mais evidências, um método de ataque a este problema. Isto é o Conselho de Ministros resolveu primeiro criar uma comissão interministerial a alto nível porque os problemas que estão em causa dependem de vários ministérios e depois resolveu adoptar um método que consiste em anualmente, para cada um dos anos, dizer o que é prioritário. Não quer dizer

que o resto não seja importante, mas, sim, que naquele ano há um esforço dirigido para aquelas matérias, e é isso o que vamos fazer já em 1989. Em 1990, certamente actuaremos noutras áreas que não estão agora esboçadas na resolução do Conselho de Ministros citada.

Relativamente ao apoio aos municípios e no que se refere aos desvios de tráfego, lembro à Sr.^a Deputada que a disciplina do trânsito dentro dos aglomerados urbanos está descentralizada e é da competência dos municípios. São os municípios que, através das «posturas de trânsito», regularizam o trânsito nas cidades, com a condição de não poderem infringir as regras gerais que estão no Código da Estrada. Porém, é aos municípios que compete dizer se os veículos pesados vão por aqui ou por ali, a que horas descarregam, etc. Portanto, a disciplina do trânsito é da competência dos municípios.

O Sr. Deputado Rui Silva referiu algumas sanções que não são facilmente aplicáveis. Como foi dito na discussão em comissão, vamos ter em conta todas estas observações na feitura final dos diplomas.

Quanto ao facto de haver multas muito agravadas para infracções que, eventualmente, não têm a gravidade que parecem ter, como seja o esquecimento dos documentos, devo dizer que isso também é tido em conta. Posso mesmo dizer que houve alguma evolução nesta matéria. No próprio Conselho de Ministros, quando este assunto foi apreciado, formou-se um consenso no sentido de dizer que, da primeira vez em que se verifique o esquecimento da carta de condução ou do livrete, há lugar a uma multa que, em vez de ser multiplicada por dez, como em geral são as multas, será apenas multiplicada por cinco. Portanto, tentámos distinguir as situações. Contudo, se passados oito dias ou o prazo que está na lei, o infractor não apresentar a carta de condução ou o livrete, aí a multa já «dói» um pouco mais.

Quanto à questão de se conduzirem sem carta veículos de duas rodas, a lei dá uma variação das penalidades, competindo ao juiz graduar a pena em função da efectiva condição em que se deu a infracção. Portanto, os números que foram citados parece-me os mais elevados e não têm em conta isto.

Sr.^a Deputada Leonor Coutinho, em relação ao facto de o nível de sinistralidade ser muito elevado, não vou aqui discutir os números. Apenas direi que eles são elevados e que vêm essencialmente de veículos de duas rodas. Se não houvesse estes números anormais nestas áreas teríamos uma média europeia.

Aliás, devo dizer que, apesar de tudo, quando se compara a evolução do número global de mortos e feridos com o crescimento do tráfego, se se considerar que, em 1986, em 1987 e em 1988, o crescimento de tráfego foi de 205 — valores medidos pela BRISA e a Junta Autónoma das Estradas —, considerando isso, o crescimento dos acidentes reportado ao nível do tráfego não é efectivo, como está a pensar; antes pelo contrário, em alguns anos decresce.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Odete Santos.

A Sr.^a Odete Santos (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: O número

de acidentes, e sobretudo de acidentes graves, nas estradas portuguesas é, de facto, de molde a suscitar as mais sérias preocupações.

Têm minguado as medidas de fundo que ponham fim a tanta angústia e desespero que surge lá, na curva da estrada, quando o acidente, que normalmente se julga reservado para os outros, corta, cerce uma vida ou a inutiliza quase completamente.

Mas não será apenas com propostas de lei como esta que hoje discutimos que veremos atacar no cerne o problema da sinistralidade rodoviária.

Não se ignora que a realidade exige uma revisão das proibições, das sanções, dos condicionamentos, para uma circulação em segurança. Mas, ao mesmo tempo, ou talvez antes disso, tornam-se necessárias medidas que podemos classificar como medidas preventivas e que continuam a minguar.

Percorrendo o catálogo das medidas contidas na resolução do Conselho de Ministros já hoje aqui referida, poderemos dizer que o Governo começa — e começa a fundo — pela penalização.

Tanto quanto sabemos, determinadas multas preventivas do Código de Estrada, como as multas por estacionamento proibido, foram agravadas brutalmente. O Governo até já se apressou — *vide* portaria n.º 425/89 — a repartir, carinhosa e equitativamente, o produto de tais multas: 40% para o Estado e 60% para a fiscalização rodoviária. E o Governo aumenta brutalmente essas multas porque sabe que elas são inevitáveis, que não há sítio para estacionar e que, ainda que o não queiram, os cidadãos condutores se vêem coagidos a invadir o espaço dos peões, gerando-se uma conflituabilidade peão-automóvel por manifesta falta de resposta às exigências do estacionamento.

É também isso o que se passa a nível das redes viárias. Impreparadas para o afluxo de trânsito, estão muitas vezes na origem de acidentes graves, assim como a falta de sinalização apropriada pode estar, e muitas vezes está, na origem desses acidentes.

Estas não são palavras vãs e, mais uma vez, como fiz há pouco, gostaria de citar um exemplo que considero verdadeiramente exemplar — perdoe-se-me a repetição —, o do concelho de Setúbal. Este concelho tem algumas passagens de nível sem guarda, sem dispositivos adequados que permitam ao automobilista a sua travessia em condições de segurança. Ao longo dos anos tem vindo a ser prometida a resolução do problema, mas a verdade é que nada foi feito até agora e, em Setúbal, continuamos a horrorizar-nos com mais uma família que desaparece trocada pelo comboio, mais um jovem ceifado de surpresa pela inépcia de quem promete e não cumpre.

Aproveito esta oportunidade para explicitar a pergunta que há pouco coloquei ao Sr. Ministro e que diz respeito ao desvio do tráfego pesado do centro das povoações — aliás, creio que V. Ex.^a entendeu a minha pergunta, mas desviou a resposta. Sr. Ministro, sei muito bem que no centro nas povoações pertence aos municípios a disciplina do trânsito, mas a verdade é que eles não podem desviar o tráfego quando não existem alternativas a esse desvio, quando não se fazem as vias necessárias para o desviar, e isso incumbe ao Poder Central.

Temos, além disso, um parque automóvel degradado, quase decrépito, que não poucas vezes tem estado na origem dos acidentes. Também aqui são necessárias medidas que não se compadecem com a inacessibilidade

a um novo automóvel como resultado de recentes decisões governamentais ou é sórri ab e a seguir q sas

Ainda na área das medidas preventivas e fiscalizadoras não pode ignorar essa necessidade de libertar a GNR e a PSP de obrigações burocráticas para estarem disponíveis para verdadeiras acções de prevenção. A prevenção começa de facto na boa formação dos condutores nas escolas de aprendizagem mas deve continuar diariamente através de acções multiplas e a cargo de agentes diversificados.

A proposta de autorização legislativa contempla dispoções relativas aos motociclos ciclomotores e veículos cipados. A este respeito permitam-me que acrescente mais algumas preocupações. Aliás creio que das preocupações que vou manifestar se verá que há medidas prioritárias que não estão contempladas na resolução do Conselho de Ministros! De facto é não é suficiente punir e proibir para evitar os acidentes ocorridos com tais veículos!

Proibem-se certas acrobacias. Muito bem! Estamos de acordo! Mas essa proibição é suficiente quando nas nossas casas e pelas mãos dos nossos filhos entram as mais ariadas reias das ases do motociclismo ou de motocross nas píruetas mais incríveis despertando sonhos de ser herói contra todos os perigos contra a própria vida?

Nunca foi suficiente proibir o que se dizia neste respeito quanto às questões que acabou de referir e que tem a ver com uma educação base também serdizem relações as velocidades às altas velocidades como automóvel. É raro que a televisão não nos passe pelo menos uma vez por dia um anúncio em que o bom é ter um carro que dá 200 km/h e a pessoa chega ao emprego a tempo e a horas mesmo que saia muito tarde de casa! Cria-se a imagem de que ser homem é conduzir depressa é conduzir para a morte! como se ti essa vida nas mãos. Estas são questões de fundo são questões prioritárias que tem de ser resolvidas.

E por isto que a proposta de lei em análise não é suficiente. E não só porque surge desenraizada de toda uma gama de medidas urgentes que nessas sim atacam o verdadeiro cerne da questão.

De resto a autorização legislativa não define com rigor o seu verdadeiro sentido. Não sabemos por exemplo — e não tive acesso a esse diploma — como é que aí ser punida a condução sem carta de um veículo automóvel se apenas no que diz respeito aos motociclos.

Por outro lado há disposições como o da reincidência que em minha opinião carecem de um aperfeiçoamento!

O Sr Presidente — Peço-lhe o favor de terminar Sr Deputada

A Oradora — Sr Presidente não gostaria de terminar sem antes deixar uma referência sobre o problema das vítimas. É que esta questão da segurança rodoviária tem a ver também com soluções legislativas necessárias e de há muito reclamadas tem relação a vítimas destes acidentes. Há vítimas que ficam totalmente desprotegidas quando o seguro não cobre ou quando não há seguro? Por exemplo farta-se um automóvel e mata-se uma pessoa e a companhia de seguros não é responsável pelo pagamento de indemnização! Este é um exemplo de entre outros.

— Pergunto como são as vítimas que são protegidas? O Código Penal tem uma solução modesta desde 1982 que nunca foi executada nem regulamentada. Passaram-se sete anos essas vítimas continuam sem a devida proteção! Penso que já era mais do que tempo de se resolver esse problema!

Sr Presidente! Srs Deputados! Com a consciência de que não abordei todos os ângulos da questão termino dizendo que nos afirmamos dispostos e empenhados em acções que garantam a segurança rodoviária que reúnam o mais amplo consenso e envolvam não só os órgãos de soberania como também outras estruturas que se revelem com capacidade de intervenção para prevenir os flagelos do asfalto. So com tal empenhamento poderemos diminuir a sinistralidade na estrada.

Applausos do PCP e do PS

O Sr Presidente — Para uma intervenção tem a palavra a Sr. Deputada Leonor Coutinho

A Sr. Leonor Coutinho (PS) — Sr Presidente! Srs Membros do Governo! Sr. e Srs Deputados! Lamento que o Sr. Ministro tenha dito o que disse ou seja que a taxa de idententes não aumentou sabendo-se que o tráfego aumentou 17%.

Em 1987, o número de mortes aumentou 32% e não foi só em número absoluto como muito bem sabe. Não vamos minimizar esse problema! A taxa também aumentou! Vejamos a taxa que em 1985 era de 8,4 mortes por 10,000 veículos e actualmente de 8,9 ou 9,9 mortes por 10,000 veículos. Portanto mesmo em termos de taxa aumentou depois de um período em que diminuiu muito.

Por exemplo, na Alemanha, na Itália, na Holanda em 1985 a taxa era de 4 mortes e actualmente está em 3,5 nos Estados Unidos ou no Reino Unido ela anda à volta dos 3 a 3,5 conforme os anos sempre com tendência a baixar. Não é só o número de mortes que aumenta, mas também a taxa e isso que é preocupante.

O problema que se põe é o da prioridade de intervenção. Estamos absolutamente convictos de que são necessárias sanções sobretudo naqueles domínios em que houve muitas medidas de acompanhamento como é o caso da condução sob efeito do álcool. No entanto é de identificar a nível das redes rodoviárias há muitas coisas por fazer e o Sr. Ministro sabe o tanto bem como eu.

Ainda há dias foi publicada num jornal a criação de uma associação das vítimas da marginal do Estoril um dos pontos negros da nossa rede viária. Aliás muitos desses pontos negros já foram de resto detectados há muitos anos e ainda não foram tomadas medidas como, por exemplo, a da separação das duas faixas ou outras desse tipo.

Para além das medidas já aqui referidas pela Sr. Deputada Odete Santos como por exemplo as relativas ao estacionamento obviamente que se devem aumentar as sanções mas simultaneamente devem construir-se parques de estacionamento. Quando não há a preocupação de simultaneamente se agir nesse domínio, é se ser muito mais moderado a nível de multas.

Volto a reiterar que este diploma, em relação aos veículos de duas rodas — domínio em relação ao qual houve até agora muito poucas medidas, o que lamentamos! —, prevê multas extremamente elevadas, tendo em conta que é uma matéria em que se está a legislar de novo. E não falo na multa máxima, de 100 contos, mas na multa mínima, de 20 contos, pelo facto de não haver num motociclo material reflector. Parece-me relativamente exagerada.

O Partido Socialista está de acordo com todas as medidas de prevenção rodoviária e pensamos que o Governo tem outras prioridades de intervenção que não têm de vir à Assembleia da República.

No que diz respeito às sanções, concordamos que é necessário o seu reforço conjugado com as medidas que forem adoptadas pelo Governo e no que toca, por exemplo, aos veículos de duas rodas — um dos diplomas que nos é anexado à autorização legislativa —, parece-nos que o doseamento das medidas é exagerado.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Silva.

O Sr. Rui Silva (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro: Uma nota prévia para dizer que o Governo traz hoje a esta Câmara uma autorização legislativa que vai permitir-lhe legislar em termos de segurança rodoviária e eu gostaria de recordar que já este ano fiz, também nesta Câmara, duas intervenções alusivas aos perigos que existem em muitas das nossas estradas, e não só, nas rodovias e ferrovias.

Parece-nos importante que o Governo legisle tendo em atenção as dúvidas que inicialmente coloquei e que volto a referir, mas também não podemos abdicar das nossas responsabilidades em relação a várias situações.

Recordo, uma vez mais, que o Interface da Amadora ainda não foi construído. Poder-lhe-ei dizer, Sr. Ministro, que desde a última intervenção, em que tivemos oportunidade de discutir a pertinência, a urgência e a necessidade de legislação sobre esta matéria, mais duas pessoas faleceram e três pessoas foram parar ao hospital, não sei em que condições.

A Estrada Nacional n.º 114, entre Queluz e Rio de Mouro, que também já tive oportunidade de referir, infelizmente, já teve mais uma morte, depois da minha última intervenção. Parece-nos importante que se legisle nesta matéria e que o Governo atente naquilo para que os deputados e as populações têm vindo a alertar, ou seja para os perigos da circulação nas ferrovias e nas rodovias portuguesas.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A proposta de lei n.º 110/V, através da qual o Governo solicita à Assembleia da República autorização para legislar em matéria de segurança rodoviária, pretende — em nosso ver, bem — disciplinar a prática de condução rodoviária no nosso país, tendo em vista a necessidade, que infelizmente em Portugal assume números assustadores, de minorar a sinistralidade nas nossas estradas que nos catapultam para o 1.º lugar da Europa, com um índice triplo da média comunitária.

É, pois, urgente que sejam tomadas medidas sancionatórias dos abusos diários verificados.

Não temos quaisquer dúvidas da necessidade da introdução em Portugal de medidas que visem a regularização destes procedimentos. Se outras razões não houvesse, o elevado grau de mortalidade nas nossas estradas seria suficiente para o justificar. No entanto não percebemos o prazo previsto de 180 dias para a entrada em vigor do diploma. São do conhecimento público as medidas sancionatórias e reguladoras que o Governo pretende publicar e pôr em prática, logo após a aprovação da proposta de lei que hoje discutimos. Erradamente, até, alguns órgãos publicaram a sua entrada em vigor a partir de 1 de Maio passado. Então, Sr. Ministro, porquê seis meses?

Recordamos ao Governo que já teve início o Verão, a época alta das férias e o início de uma redobrada ou triplicada movimentação nas nossas estradas, com as consequências graves e fatídicas que todos conhecemos. Se todos, em consciência, pretendemos obviar estes trágicos números, que o façamos desde já. Pela nossa parte, o Governo terá o nosso apoio e recomendações.

Permito-me, no entanto, chamar a atenção, Sr. Presidente e Srs. Deputados, para a necessidade de regulamentar algumas normas que já há muito tempo deviam ter sido regulamentadas e que, incompreensivelmente, continuam a aguardar melhor momento. Esperemos que agora entrem em vigor. É o caso do constante na alínea e) do artigo 2.º, que definirá a aplicação de sanções acessórias no âmbito da regulamentação sobre veículos de duas rodas e cuja lei, já publicada há muito, continua sem regulamentação. Os nossos ouvidos, por exemplo, são sofredoras testemunhas do resultado da ausência dessa regulamentação. Os decibéis máximos permitidos para os ruídos dos escapes dos veículos de duas rodas, embora já estabelecidos, não são executados e as consequências estão bem à vista.

A medida prevista na alínea b) do artigo 3.º também se nos afigura deveras importante, porque se reporta a um projecto já previsto há longos anos e ainda não posto em vigor na sua plenitude. A inspecção dos veículos é urgente e necessária, porque também todos conhecemos as precárias condições em que alguns veículos circulam nas nossas estradas, pondo em causa flagrante a vida de pessoas, motivadas pela falta de manutenção e, às vezes, pela total ausência de segurança.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: No que se refere aos artigos 44.º e 46.º, que o Governo se propõe publicar e que referem, concretamente, as sanções com a respectiva aplicação de multas, embora entendamos a necessidade urgente de disciplinar esta prática de condução rodoviária no nosso país, parece-nos que, em algumas das áreas a aplicar, são demasiado severas e de difícil regularização.

Recordamos que a maior parte dos condutores de motociclos e de ciclomotores que infringiram o articulado do artigo 31.º, n.º 1, são menores de 18 anos com capacidades financeiras reduzidas e muitos deles são trabalhadores, não são filhos de pais ricos, e portanto as sanções são impossíveis de concretizar. Recordamos também que a legislação penal em Portugal protege, ou de algum modo atenua, as penas a aplicar aos menores, o que também poderia causar alguns problemas acrescidos na imposição penal a aplicar.

Esta medida foi discutida na comissão e o Sr. (Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça) confirmou a Recordamos que o Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça na reunião havida em sede de comissão anunciou a intenção do Governo de ponderar a reformulação do texto nesta matéria o que também já foi hoje aqui referido pelo Sr. Ministro. Foi pena não o terem dito mais cedo concretamente na comissão onde estivemos presente. Por isso nos permitimos afirmar que o próprio Governo tem algumas ideias da aplicabilidade prática do diploma nas áreas atrasadas e tadas. Tomamos boa nota! Vamos ver se de facto aquilo que solicitamos vai ser posto em prática.

O abuso do álcool durante a prática de condução deve ser severamente penalizado e concretamente nesta área consideramos útil e urgente que se apliquem as sanções mais severas propostas pelo Governo. O álcool é um dos maiores causadores de acidentes nas nossas estradas e para os condutores que conduzam sob o efeito do álcool a pena de era ser sempre sempre se era.

S Presidente Srs Membros do Governo Srs Deputados Nao somos insensíveis às razões apontadas pelo Governo para alterar os códigos e legislações que regulam ou estão afetos à prática da condução do nosso país e como tal nao recusaremos a proposta de autorização legislativa apresentada. No entanto fá-loemos sublinhando as reservas que tivemos oportunidade de por à discussão quer em comissão quer hoje em Plenário nomeadamente a entrada em vigor do diploma que consideramos demasiado longo e os montantes de algumas sanções que nos parecem desajustadas das realidades do nosso país e cuja aplicabilidade prática como também foi referido em sede de comissão se nos afigura difícil ou mesmo impossível.

Voce do PRD — Muito bem!

O Sr. Presidente — Srs Deputados informo a Câmara e em particular os Srs Deputados que fazem parte da Comissão de Regimento e Mandatos que a reunião que está a marcada para cerca das 12 horas de hoje é adiada para depois do encerramento das votações que terão lugar cerca das 12 horas e 45 minutos de hoje.

Pa a uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Herculano Pombo

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes) — Sr. Presidente Srs Membros dos Governo Srs Deputados Algumas reflexões soltas sobre a matéria que aqui estamos hoje a discutir sendo a primeira sobre as estatísticas da sinistralidade. Como sabemos o problema da sinistralidade das estradas do nosso país é discutido um pouco em todos os órgãos de comunicação social e é uma das questões que vem sempre à baila é o facto de as estatísticas não serem fiéis ou seja o número de mortos que é apresentado corresponde apenas aos que morrem no local do acidente pelo que ficamos sem saber concretamente o número de mortos tendo em conta o elevado número de feridos graves.

Po tanto pensamos que de era haver um mesmo expediente de divulgação das estatísticas tal qual elas são e não como resultam de uma primeira leitura.

Ainda em relação a este aspecto gostaria de saber se o Governo fez uma avaliação ainda que sucinta dos programas estrangeiros similares aos que agora irão

ser implementados em Portugal como por exemplo o programa que foi implementado em Espanha. Aliás em relação a este país como todos sabem as multas são de um montante elevadíssimo enquanto que a diminuição dos acidentes não está na mesma proporção ou seja não está na relação inversa do aumento do quantitativo das multas. Isto é apesar do elevado quantitativo das multas e das condições de rede já que estas serem diferentes das da portuguesa como do dia para a noite — obviamente para melhor no País vizinho — não houve melhorias sensíveis na diminuição da sinistralidade em Espanha que também é elevada embora não seja comparável à nossa.

Aqui poderíamos entrar nas causas reais e profundas dos acidentes de viação que como todos sabemos não são só devido a excessos dos condutores sendo certo que o condutor português é dado a excessos uma vez que é sistematicamente estimulado como aqui foi referido pela Sra. Deputada Odete Santos. O condutor português é permanentemente estimulado a infringir as regras a superar-se a si mesmo e a tudo o que é sinalização das estradas e condições de piso. De facto contra este estímulo não se tomam medidas pelo que no nosso entender deveria haver uma ação no sentido de dizer que não se é mais gente pelo facto de se dominarem mais caídos ou de se por em perigo com sucesso repetido a vida-própria e a dos outros.

Pensamos pois que deveriam existir programas de educação que contrabalançasse esta publicidade que obviamente não pode proibir-se mas que podia moralizar-se.

Uma outra questão que gostaria de levantar e que é fundamental tem a ver com os veículos de duas rodas. Como é do vosso conhecimento Portugal é um dos países da Europa onde existem mais veículos de duas rodas de baixa cilindrada e a este respeito convém lembrar que não são os veículos de duas rodas de alta cilindrada os que têm mais acidentes. Os veículos de duas rodas de grande potência que se dão por essa Europa fora não são dados a grandes acidentes apesar das elevadas velocidades que atingem pois são muito seguros.

Um dos problemas dos motociclos portugueses é que na sua maior parte fazem barulho embora se tentem inovações tecnológicas para que não ultrapassem os limites previstos na lei que não são respeitados. Por exemplo a Lei do Ruido que já está em vigor há mais de um ano ainda não foi aplicada e com isso sofrem os peões e aqueles que habitam em zonas industriais onde estes veículos são preferentemente utilizados — e convém lembrar que não por manifesta falta de poder de compra para aquisição de outros.

Ora pensamos que aqui devia haver um programa específico que actuasse junto dos industriais e fabricantes de motociclos para que estes veículos que são fundamentais às pessoas que trabalham em zonas industriais e agrícolas possam ser usados de modo conveniente e não por exemplo como veículos de transporte de cargas nos serviços agrícolas ou outros. Portanto através da aplicação de um programa específico desta natureza pode a resultar a moralização na utilização destes veículos porque não pode proibir-se ou sancionar-se exageradamente quem recorre a estes veículos por não poder comprar outros.

Por outro lado pensamos que nas cidades deveriam implementar-se programas e estimular a utilização de

veículos de duas rodas seguros por forma a pouparmos muito do espaço que é ocupado por veículos automóveis de quatro rodas, que muitas vezes se utilizam nas grandes cidades sem necessidade. Há necessidade urgente de criar programas integrados para o trânsito nas grandes cidades, nomeadamente em Lisboa onde não é possível estacionar e usar o carro em condições satisfatórias. De facto, em Lisboa, nas horas de ponta e em qualquer das suas grandes artérias, os condutores de veículos automóveis fazem uma média que poderá chamar-se média de peão, ou seja, cerca de 5 km/h.

Poder-se-á perguntar, pois, como é que pode combater-se esta situação. Não é com a construção de circulares ou de outras vias de acesso, que a médio prazo só virão a complicar o problema, pois, no nosso entender, o que faz falta é uma rede de estacionamentos públicos seguros na periferia da cidade, coordenados com uma utilização de transportes públicos e alternativos. E já não falo na bicicleta, porque a estrutura da cidade de Lisboa não permite a sua utilização, ao invés do que acontece noutras cidades da Europa, mas poder-se-á pensar na utilização de veículos de duas rodas de baixa cilindrada, que ocupam menos espaço, são menos poluentes e mais rápidos.

Portanto, deveria haver um estímulo, de qualquer natureza, para a utilização destes veículos por parte de toda a gente. Aliás, é normal, nas grandes cidades da Europa, ver qualquer professor universitário ou mesmo qualquer ministro a andar de bicicleta, sem que isso cause espanto ou escândalo. Aqui temos de andar de veículos de quatro rodas, enormes, a ver quem tem o maior e a ocupar o espaço fundamental das cidades,.... Depois, é claro, chegamos todos atrasados à sessão parlamentar, porque perdemos imenso tempo à procura de estacionamento.

Perante esta situação, havia que tomar medidas integradas, pois apenas a parte sancionatória não vai resolver estas questões. Não vale a pena multar as pessoas que estacionam em cima dos passeios, porque é immoral e a pessoa sente que o Estado está a roubar-lhe alguma coisa, pois não lhe forneceu condições e penaliza-o pelo facto de se ter «desenrascado», como é timbre dos portugueses.

Quanto à questão do desvio do tráfego pesado nas cidades, trago aqui à discussão um facto — e já o fiz noutra altura com a presença do Sr. Ministro do Planeamento e da Administração do Território — que me preocupa e que tem a ver com a autorização da abertura da fronteira de Chaves ao tráfego internacional de camiões TIR.

Esta fronteira vai passar a servir para o tráfego comercial internacional. Aliás, Chaves é a porta mais próxima da Europa para o escoamento do tráfego internacional, pelo que é uma saída preferente. No entanto, não se vislumbra para quando o início das verdadeiras obras de construção de uma via que possibilite o escoamento desse tráfego. Portanto, se ele for autorizado, e isso já está a acontecer, haverá reacção por parte das populações que estão a ser «atravessadas» nesta fase por quatro ou cinco camiões por dia. Ora, quando chegarmos ao montante previsto de 200 camiões TIR/dia será o caos, haverá cortes de estradas, e não sei que mais....

Nem quero imaginar o que pode vir a acontecer se obrigarmos 200 camiões TIR a passarem no meio do jardim público da cidade de Chaves, que é a única

estrada que existe e que dá acesso à fronteira. Vai ser, certamente, o pânico, o caos, o pandemónio, vai ser a reacção em cadeia das populações, se a construção do Itinerário Principal não se ocupar, preferentemente, do desvio correcto do trânsito da cidade, sendo também de acautelar o interesse agrícola e ambiental, uma vez que não podemos, em meu entender, fazer passar uma via desse trânsito por uma parcela significativa da Veiga de Chaves que, como todos sabemos, é terreno agrícola de classe A e, portanto, não deve ser ocupado com infra-estruturas não agrícolas.

Estas eram as reflexões e os alertas que gostaria de fazer no sentido de recordar que, muitas vezes, vale mais um programa educativo do que uma punição, conhecida como é a aversão que os portugueses têm à «caça à multa» que muitas vezes tem sido implementada.

De facto, muitas vezes os condutores têm sido punidos por excesso de velocidade em estradas onde pode andar-se a mais de 90 km/h sem pôr em perigo a própria segurança e a alheia, enquanto que outras vezes não se penalizam excessos de velocidade que põem em perigo a segurança das pessoas e, ainda outras, não se acautela, por exemplo, o facto de nos meios rurais as pessoas que aí habitam terem de utilizar veículos de tracção animal ou transitar com os seus animais para as pastagens — aliás, não têm outras alternativas —, o que complica e põe em perigo a vida dos condutores de automóveis. Há, pois, que criar soluções para estes casos.

Finalmente, gostaria de chamar a atenção para o seguinte problema: com a transição prevista de grande parte da rede viária para as autarquias, como podemos nós encarar o futuro com optimismo, sabidas que são as deficientes condições financeiras que as nossas autarquias têm? Que possibilidades vão ter as nossas autarquias de sustentar para o âmbito das suas competências? Não estaremos a tentar melhorar, por um lado, e com medidas que decorrem de outras políticas, de outros ministérios, boicotar medidas como esta que, em princípio, se destina a baixar os índices de sinistralidade e melhorar a nossa segurança? Haverá nisto tudo uma coordenação e uma política integrada?

O Sr. Presidente: — Como estamos perto da hora das votações, quero lembrar aos deputados que estão a trabalhar nos gabinetes ou nas comissões que temos quatro diplomas para votar, pelo que lhes peço que dentro de aproximadamente cinco minutos estejam no Hemiciclo, por forma de haver quórum de votação.

Entretanto, tem a palavra, para uma intervenção sobre a proposta de lei n.º 111/V, o Sr. Deputado José Puig.

O Sr. José Puig (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Tratamos hoje um tema do maior relevo social e humano no Portugal dos nossos dias.

Quando constatamos que no ano de 1987 morreram, vitimadas por acidentes rodoviários, 2296 pessoas e 54 517 ficaram feridas, das quais 12 364 em estado grave, temos de concordar que algo vai mal no reino dos nossos condutores. Como agravante, verifica-se que 2136 condutores implicados em acidentes, acusaram taxa de alcoolémia superir a 1.50. Acresce que estes números englobam uma significativa percentagem de jovens.

Não podemos, pois, permanecer de braços cruzados! Temos, desde logo, de dedicar a maior atenção às campanhas de sensibilização contra o consumo de álcool antes e durante a condução, o descuido na conservação dos veículos, a negligência em aspectos como o uso de capacete, a colocação do cinto de segurança, e outros.

Particular importância detêm, sem dúvida, neste domínio, as campanhas de formação dos jovens. Desde muito cedo, na escola moderna, tem de estimular-se o interesse pelas questões de segurança rodoviária e pelas suas regras. Estas políticas reflectir-se-ão, de modo muito positivo, a médio e longo prazo, na redução dos valores atrás enunciados.

Assim, não podemos deixar de referir também, e o tema já foi abordado, o actual esforço de investimento em infra-estruturas rodoviárias. Só que o problema é actual e imediato.

Há que apostar numa fiscalização e sancionamento das infracções muito mais eficazes, numa formação e habilitação de condutores muito mais exigente e rigorosa. Não podemos deixar ainda, neste plano, de agravar as coimas existentes, com fins preventivos.

Mas, a condução sob o efeito de álcool, deve ser criminalizada. Ensina o Professor Eduardo Correia que «no plano do direito criminal, o verdadeiro caminho parece estar em fazer corresponder o comportamento que torna o agente censurável pela sua personalidade a uma omissão do cumprimento do dever de orientar a formação ou a preparação da sua personalidade de modo a torná-la apta a respeitar os valores jurídico-criminais».

Assim se entendendo, tem de concluir-se, por maioria de razão, pela criminalização da condução com taxas de alcoolémia elevadas. É que já não se trata apenas de uma omissão, mas de um facto positivo que pode provocar o desrespeito por valores protegidos neste plano, como o direito à vida e à integridade física.

O problema da reprovação criminal das condutas sob o efeito de embriaguês e, no caso, da condução nessas circunstâncias, liga-se à abordagem dos juízos de culpa, e é no domínio, da culpa que se plasmam as valorizações ético-sociais.

À condução do agente, no sentido em que é analisada pela proposta de lei em discussão, corresponde um inegável grau de censurabilidade cuja dimensão postula a sua relevância jurídico-penal.

É claro que, à luz de uma filosofia liberal-democrática, só no confronto e ponderação dos valores em risco, por um lado, e da conduta eventualmente punível, por outro, é possível concluir pela inevitabilidade da punição.

A ideia de liberdade, o respeito pela autonomia e as ideias de excelência do indivíduo, decalcados, afinal, no espaço da não interferência do Estado, só podem recuar perante o círculo da inviolabilidade da pessoa humana.

E a inviolabilidade, como princípio enformador de direitos residuais básicos, supõe tanto uma imunidade contra os actos lesivos dos bens em questão por parte das próprias autoridades, como uma pretensão de que as autoridades disponham de medidas preventivas contra actos similares dos particulares.

É inegável que o sentido de despenalização crescente de determinadas condutas radica numa filosofia de liberdade. A reprovação e, em particular, a repressão

penal devem ser sempre o último remédio, a última instância. O Direito haverá sempre de significar, como disse Kant, «a conjugação de arbitrios dentro de uma lei universal de liberdade.»

Mas em nome da liberdade e da inviolabilidade da pessoa impõem-se as medidas ora aprovadas.

Outras se indicaram como necessária pedagogia no sentido de uma cada vez maior consciencialização dos cidadãos. Mas os factos postulam esta legislação.

As mortes na estrada e as lesões graves à integridade física não deixam outro caminho ao legislador.

É uma solução necessária, o remédio possível. Como um dia disse Simone de Beauvoir, no seu ensaio «O Existencialismo e a Sabedoria das Nações», «Os nossos carrascos criaram-nos maus costumes».

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados e Srs. Membros do Governo, não temos mais inscrições, pelo que dou por encerrado o debate e far-se-á a votação na altura oportuna.

Pausa.

Srs. Deputados, vamos, portanto, proceder à votação da proposta de lei n.º 105/V (autoriza o Governo a estabelecer o regime sancionatório das infracções cambais).

Sobre esta proposta de lei há um texto de substituição, apresentado pela comissão, e ainda uma proposta de aditamento à alínea c) do n.º 2, de que são subscretores os Srs. Deputados Rui Machete e Belarmino Correia.

Primeiro, vamos votar, na generalidade, a proposta de lei n.º 105/V e depois votaremos, igualmente na generalidade, o texto de substituição. Só depois é que procederemos às votações na especialidade e final global.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Guterres.

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, suponho que o entendimento é de que se deveria votar o texto de substituição da comissão e não a proposta de lei.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, não sei qual é o entendimento, mas, sim, aquilo que diz o Regimento, no n.º 2 do artigo 75.º, que passo a ler:

O texto de substituição é discutido na generalidade em conjunto com o texto do projecto ou proposta e, finda a discussão, procede-se à votação sucessiva dos textos pela ordem da sua apresentação.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Guterres.

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, estava a agir no pressuposto de que o Governo retirava a sua proposta de lei. Se assim não acontece, é evidente que o Sr. Presidente tem toda a razão.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, afinal o pressuposto do Sr. Deputado António Guterres está certo. O Governo retira a proposta de lei.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, uma vez que a proposta de lei está retirada, vamos votar o texto de substituição apresentado pela comissão.

A pergunta que faço aos Srs. Deputados é se há possibilidade de votar conjuntamente, na generalidade, na especialidade e em votação final global.

Tem a palavra o Sr. Deputado Octávio Teixeira.

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, se a memória me não trai, julgo que tal não é possível, por existir uma proposta de aditamento. Por conseguinte, se V. Ex.^a quiser votar primeiro a proposta de aditamento, depois já podemos fazer as votações todas em conjunto.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos, então, proceder à votação na generalidade do texto de substituição.

Submetido a votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, abstenções do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e votos contra do PCP e do Deputado Independente Raul Castro.

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

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, é apenas para informar que o Grupo Parlamentar do Partido Socialista apresentará na Mesa, por escrito, uma declaração de voto.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos votar, na especialidade, o texto de substituição à proposta.

Submetido a votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, abstenções do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e votos contra do PCP e do Deputado Independente Raul Castro.

É o seguinte:

Artigo 1.º

1 — Fica o Governo autorizado a estabelecer um novo regime sancionatório das infracções cambiais, conferindo-lhe natureza de contra-ordenações.

2 — No uso da autorização conferida pelo número anterior, pode o Governo, em matéria contra-ordenacional, adaptar o regime jurídico geral das contra-ordenações, seu processo, sanções e atenuantes, designadamente quanto ao montante das coimas aplicáveis a sanções acessórias, equiparar a contra-ordenação as actuais transgressões cambiais tipicamente descritas e que não devam considerar-se revogadas e ainda estabelecer regras especiais de competência territorial do Tribunal de recurso.

Artigo 2.º

A autorização constante do artigo 1.º tem a seguinte extensão:

- a) Aproximação entre o ordenado cambial português e aquele que vigora na Comunidade Europeia;
- b) Actualização e uniformização da legislação relativa às infracções cambiais;

- c) Introdução do princípio de que as infracções à legislação cambial têm natureza contra-ordenacional;
- d) Fixação de um regime sancionatório adequado para desincentivar a prática de infracções à legislação cambial, nomeadamente no que concerne ao exercício do comércio de câmbios, operações cambiais, operações sobre ouro e importação, exportação e reexportação de moeda e títulos;
- e) Os limites máximos das coimas serão, em princípio, fixados de acordo com um cálculo proporcional ao valor dos bens ou direitos a que respeite a violação;
- f) Fixação do Tribunal competente para o recurso.

Artigo 3.º

A autorização legislativa prevista nos artigos anteriores tem a duração de 120 dias.

Artigo 4.º

1 — Enquanto não entrar em vigor o decreto-lei publicado no exercício da autorização legislativa conferida nos artigos anteriores, o regime sancionatório das infracções cambiais, passa a ser o seguinte:

- a) As infracções à legislação cambial passam a ser consideradas contra-ordenações puníveis com coimas;
- b) Quanto a contra-ordenações acarretar a realização de operações com valor determinado, a coima será fixada entre 10% e a totalidade desse valor, não podendo todavia vir a ser fixado um montante inferior ao limite mínimo estabelecido na alínea seguinte;
- c) Quando, nos casos previstos no n.º 1, não for possível apurar o valor a que respeite a violação, será a respectiva contra-ordenação punível com a coima de 10 000\$ a 50 000 000\$.
- d) Os limites máximos previstos nas alíneas anteriores poderão ser elevados até ao montante dos lucros auferidos pelo infractor, não podendo, contudo, ser superiores ao quíntuplo do valor dos bens ou direitos a que respeite a violação.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável aos agentes responsáveis pela promoção de exportação ilícitas de capitais e outros valores equiparados pertencentes a terceiros.

Artigo 5.º

Os processos pendentes nos Tribunais prosseguirão os seus trâmites até final, sem prejuízo da aplicação da lei mais favorável ao infractor.

Artigo 6.º

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos passar a votação da proposta de aditamento da alínea c) do artigo 2º subscrita pelo Sr Deputado Rui Machete que vai ser lida

E a seguinte

c) — Sem prejuízo da subsistência da responsabilidade pessoal eventualmente existente por concurso real ou ideal de infracções previstas em lei criminal geral ou especial

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos votar

Submetida a votação, foi aprovada por unanimidade registando-se a ausência dos Deputados Independentes Carlos Macedo, Helena Roseta e João Correredo da Fonseca

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos agora proceder à votação final global do texto de substituição da proposta já com aditamento que acaba de ser apresentado

Submetida a votação, foi apelado com votos a favor do PSD, do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e abstenções do PCP e dos Deputados Independentes João Correredo da Fonseca e Raul Castro

O Sr Presidente — Srs Deputados passamos à votação da proposta de lei n.º 109/V (autoriza o Governo a alterar as normas sobre práticas restritivas da concorrência)

Vamos primeiramente votar na generalidade

Submetida a votação, foi aprovada por unanimidade registando-se a ausência dos Deputados Independentes Carlos Macedo, Helena Roseta e João Correredo da Fonseca

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos agora votar na especialidade e temos uma proposta de substituição ao artigo 1º de que é primeiro subscritor o Sr Deputado Jorge Lemos que vai passar a ler

Artigo 1º

Fica o Governo autorizado a excluir os livros escolares do disposto no artigo 5º do Decreto Lei n.º 422/83 de 3 de Dezembro

Tem a palavra o Sr Deputado Vieira de Castro

O Sr Vieira de Castro (PSD) — Sr Presidente era para fazer a seguinte rectificação: deve ser n.º 1 do artigo 5º porque os livros estão incluídos no n.º 1 desse artigo

O Sr Presidente — Srs Deputados, à Mesa considera a rectificação proposta

Vamos por tanto votar a proposta de substituição ao artigo 1º com a rectificação que acaba de ser feita

Submetida a votação, foi aprovada por unanimidade registando-se a ausência dos Deputados Independentes Carlos Macedo e Helena Roseta

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos votar na especialidade o artigo 2º da proposta de lei n.º 109/V

Submetida a votação, foi apelado com votos a favor do PSD, do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e abstenções do PCP e dos Deputados Independentes Carlos Macedo e Helena Roseta

E o seguinte

Artigo 2

A autorização legislativa concedida pela presente lei tem a duração de 120 dias contados da data da sua entrada em vigor

O Sr Presidente — Vamos proceder agora à votação final global da proposta de lei n.º 109/V

Submetida a votação, foi aprovada por unanimidade registando-se a ausência dos Deputados Independentes Carlos Macedo e Helena Roseta

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos votar na generalidade a proposta de lei n.º 94/V (autoriza o Governo a legislar sobre o acesso ao exercício da actividade da indústria petrolífera)

Submetida a votação, foi aprovada com votos a favor do PSD, do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e abstenções do PCP e dos Deputados Independentes João Correredo da Fonseca e Raul Castro

O Sr Presidente — Srs Deputados vamos votar na especialidade em dois blocos: o primeiro bloco refere-se ao que não é alterado e o segundo bloco refere-se às alterações apresentadas pela comissão

Vamos votar em conjunto na especialidade o texto da proposta de lei n.º 94/V relativamente aos artigos 1º, 2º, n.º 1, alínea a), n.º 2, alíneas a), c), d), f), h), i) e l), e 3º e 4º

Submetidos a votação, foram aprovados com votos a favor do PSD, do PS, do PRD, do CDS, de Os Verdes e abstenções do PCP e dos Deputados Independentes João Correredo da Fonseca e Raul Castro

São os seguintes

Artigo 1

Objetivo

c) Fica o Governo autorizado a aprovar legislação referente ao acesso e exercício de actividades da indústria petrolífera nos termos dos artigos seguintes

Artigo 2

Subtítulos

1 — A autorização legislativa a que se refere o artigo anterior, visa

a) O estabelecimento do regime legal que ficam sujeitos o acesso e exercício das actividades de prospecção, exploração e pesquisa, a alienação, desenvolvimento e exploração de petróleo na área emersa e imersa do território sob jurisdição portuguesa

2 — A legislação a estabelecer pelo Governo nos termos do número anterior deve respeitar designadamente os seguintes princípios

a) Garantir a sua aplicação ao reconhecimento e aproveitamento dos recursos petrolíferos existentes na área emersa e imersa do território sob jurisdição portuguesa

- (...)
- c) Consagrar a licença como figura jurídica adequada à constituição de direitos de prospecção, prospecção e pesquisa e de avaliação dos recursos petrolíferos, e o contrato de concessão temporária como o instrumento regulador dos direitos respeitantes ao desenvolvimento e exploração de petróleo;
 - d) Determinar a divisão da área emersa e imersa do território sob jurisdição portuguesa em blocos com dimensões fixas, assegurando, desta forma, a protecção dos interesses do Estado;
 - (...)
 - f) Prever, de entre as várias causas de extinção das licenças e dos contratos de concessão, respectivamente, a revogação, resolução, e resgate pelo Estado, de modo a garantir a defesa do interesse do público;
 - (...)
 - h) Garantir a liberdade de desvinculação, pelo Estado, das obrigações assumidas perante os titulares das licenças e concessionários, em casos de força maior;
 - i) Sujeitar o exercício das actividades petrolíferas ao pagamento de impostos e taxas;
 - (...)
 - j) Estabelecer um regime que assegure a defesa e preservação do meio ambiente.

Artigo 3.º

Duração

A autorização legislativa concedida pela presente lei tem a duração de 180 dias contados da data da sua entrada em vigor.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

O Sr. Presidente: — Vamos votar, na especialidade o texto da comissão sobre a proposta de lei n.º 94/V relativamente ao artigo 2.º, n.º 2, alíneas b), b'), e), g) e j).

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência dos Deputados Independentes Carlos Macedo e Helena Roseta.

É o seguinte:

Artigo 2.º

Sentido e extenção

2 — (...)

- b) Salvaguardar a possibilidade de atribuição de direitos de prospecção, pesquisa e exploração de recursos minerais, diversos do petróleo, para as áreas mencionadas na alínea anterior;
- b') Defender os interesses relacionados com a investigação marinha, as pescas e a defesa nacional;

- e) Obrigar as entidades envolvidas no exercício dos direitos de prospecção e pesquisa, avaliação, desenvolvimento e exploração de petróleo à constituição de estabelecimento nos termos previstos na Lei Comercial portuguesa;
- g) Estabelecer a punição da prática dos actos ilícitos;
- j) Consignar que a atribuição de quaisquer direitos sobre recursos petrolíferos é intransmissível a título temporário ou definitivo salvo autorização prévia e expressa do concedente.

O Sr. Presidente: — Vamos fazer a votação final global.

Submetida a votação, foi aprovada, com votos a favor do PSD, do PS, do PRD, do CDS e de Os Verdes e abstenções do PCP e dos Deputados Independentes João Corregeador da Fonseca e Raul Castro.

O Sr. Presidente: — Passamos à proposta de lei n.º 110/V (autoriza o Governo a legislar em matéria de segurança rodoviária).

Não sei se o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares deseja solicitar a palavra à Mesa, na medida em que este é outro caso em que foi apresentado, pela comissão, um texto de substituição integral do articulado da proposta de lei do Governo.

Tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, a minha intervenção é no sentido de retirar a proposta de lei do Governo.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos votar, na generalidade, o texto da comissão, relativo à proposta de lei n.º 110/V.

Submetido a votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD e abstenções do PS, do PCP, do PRD, do CDS, de Os Verdes e dos Deputados Independentes João Corregeador da Fonseca e Raul Castro.

O Sr. Presidente: — Vamos votar, na especialidade e em votação final global, o texto da comissão relativo à proposta de lei n.º 110/V.

Submetido a votação, foi aprovado com votos a favor do PSD e abstenções do PS, do PCP, do PRD, do CDS, de Os Verdes e dos Deputados Independentes João Corregeador da Fonseca e Raul Castro.

É o seguinte:

Artigo 1.º

É concedida ao Governo autorização para legislar em matéria de segurança rodoviária.

Artigo 2.º

No uso da autorização legislativa concedida nos termos do artigo anterior, pode o Governo:

- a) Definir tipos legais de crime e de contravenção, respectivas penas e sanções

acessórias que poderão ser nos termos constitucionais previstas para as situações em que o condutor do veículo em via pública ou equiparada apresente uma taxa de álcool no sangue superior ao limite legalmente estabelecido e ainda para os casos em que o mesmo ou quaisquer pessoas intervenientes em acidentes de trânsito se recusem à realização de exames de pesquisa de álcool

- b) Definir o tipo legal de crime de recusa injustificada do médico a quem compete a realização de exames para controlo da taxa de álcool no sangue e estabelecer a correspondente sanção
- c) Definir o tipo legal de crime de condução de veículos automóveis motociclos ciclomotores e velocípedes nas vias públicas ou equiparadas por quem não se encontre devidamente habilitado para o efeito
- d) Estabelecer sanções acessórias nos moldes autorizados pela Constituição para as contravenções previstas no Código da Estrada e respectivas normas regulamentares
- e) Definir situações em que haverá lugar à aplicação de sanções acessórias no âmbito da regulamentação sobre veículos de duas rodas

Artigo 3

A presente autorização legislativa visa

- a) Intensificar a fiscalização da alcoolemia e dissuadir o seu abuso
- b) Impedir a circulação de veículos que não reunirem as condições mínimas de segurança hajam sido imobilizados ou apreendidos
- c) Sancionar a condução de quaisquer veículos na via pública ou equiparada por quem não se encontrar devidamente habilitado para o efeito

Artigo 4

A autorização concedida pela presente lei tem a duração de 180 dias contados da data da sua entrada em vigor

O Sr Presidente — Para uma declaração de voto tem a palavra o Sr Deputado José Magalhaes

O Sr José Magalhaes (PCP) — Sr Presidente Srs Deputados A declaração de voto serve tanto — só para assinalar o escândalo verdadeiro que foi a aprovação ha segundos registada da proposta atinente à descriminalização de diversas infracções relativas aos movimentos de capitais

O debate que aqui fizemos ontem foi relevante e extremamente clarificador da natureza das propostas e da immoralidade do designio e das implicações

A votação que fizemos traduz o isolamento do PSD nesta matéria e apraz-nos sublinhar que esse isolamento tenha ido ao ponto de o próprio CDS que tinha sido

autor de um projecto que desencadeou todo este processo ir a abste se em relação a solução finalmente aprovada

Quanto a inanidade da proposta ela ficou demonstrada durante o debate que extensamente ontem pode ser produzido Em primeiro lugar o Estado português através deste acto pretende abdicar de punir como crimes infracções gravíssimas lesivas da economia nacional mesmo em casos em que o Direito comunitário e o Direito Comparado de outros países revela que Estados com regimes similares aos nossos e ligados por vinculações identicas às nossas mantêm este instrumento em mãos para usar contra nacionais seus ou contra estrangeiros como pode ser o caso

Em segundo lugar o Estado português com os votos apenas do PSD abdica de perseguir atra é da PJ esse tipo de infracções graves deixando as cometidas a entidades cuja potência para esse efeito é inferior

Em terceiro lugar concede-se na prática uma verdadeira amnistia injusta e imerecida aqueles que durante estes anos exportaram ilicitamente capitais para garam milhões e milhões de contos para o exterior e os limparam através de empresas formais e informais de que a celebre DOPA e apenas um dos exemplos

Vozes do PCP — Muito bem!

O Orador — Trata-se de uma amnistia com destinação abrangendo cerca de trezentos processos pendentes neste momento nos tribunais Esta verdadeira amnistia traduzida na aplicação da lei penal mais favorável e feita atra é de um artifício técnico o qual pretende afirmar-se excluente dos promotores da exploração ilícita de capitais e outras operações ilegais É falso fundo o período transitório Aplica-se a essas entidades a esses promotores o regime geral discriminador com que se facilita apenas expedientes de carácter processual aos enolados em processos pendentes e concretos e conhecidos da bancada do PSD para conseguirem obter uma não punição

Esta proposta que em substância não é aceitável converte-se por s numa verdadeira resolução que vem afectar o funcionamento dos tribunais vem alterar decisões que seriam num sentido aplicada a lei em vigor e que serão noutro sentido aplicada esta lei coisa de que evidentemente o Partido Comunista Português se dissocia por razões de política criminal por razões de transparência e de limpeza nos procedimentos legislativos

Vozes do PCP — Muito bem!

O Sr Presidente — Tem a palavra o Sr Deputado Basílio Horta que a solicita nos termos do artigo 91 do Regimento

O Sr Basílio Horta (CDS) — Sr Presidente Srs Deputados A nossa declaração de abstenção será por escrito e assim peço a palavra apenas para um pequeno esclarecimento depois da intervenção do Sr Deputado do Partido Comunista

O nosso voto de abstenção tem fundamentalmente a ver com dois aspectos em primeiro lugar o processo de que a nossa proposta foi objecto depois de apresentada e em segundo lugar o resultado final desse processo Ou seja o resultado final afasta-se em alguns

pontos, para nós importantes, da nossa proposta e, consequentemente, não poderíamos dar o nosso voto favorável, como era nosso desejo e intenção fazer. De qualquer maneira, a nossa abstenção não radica na argumentação...

O Sr. José Magalhães (PCP): — É associativa!

O Orador: — Exacto! Mas, como dizia, não radica na argumentação que o Sr. Deputado acabou de produzir e portanto tinhemos de dar este esclarecimento.

O Sr. Presidente: — Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lemos.

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Este é o novo sistema de declarações de voto, um pouco ao molho, decorrente da revisão do Regimento. Mas, em nome da bancada do PCP, não queria deixar de me congratular com o modo como foi possível ultrapassar uma má proposta de autorização legislativa e conseguir um texto consensual que se refere ao regime, ou melhor, à isenção do regime de preços mínimos aplicáveis aos manuais escolares.

Gostaria de dizer que esta medida não resolve, no essencial, a grande questão da política do livro escolar. De facto, do que o País carece, do que as crianças e as famílias carecem, em Portugal, é de uma política articulada que tenha em conta o alargamento da escolaridade obrigatória para nove anos e que, de uma maneira firme, encare o problema do acesso ao material escolar por parte das famílias e das crianças que frequentam as escolas portuguesas.

Esta é uma medida avulsa que, por condições conjunturais, pode embaretecer o material escolar, mas, obviamente, não resolvemos o problema do acesso à escola e do sucesso escolar enquanto, de maneira decisiva, não encararmos o problema. No entanto, tentámos dar uma contribuição positiva.

Em Janeiro passado, o Partido Social-Democrata chumbou o nosso projecto, prometendo que apresentaria em breve soluções alternativas. Passaram-se mais de seis meses e continuamos sem uma política definida, o que é mais um dos traços negativos que tem caracterizado a política do PSD.

O nosso voto favorável a esta medida conjuntual visa, no essencial, permitir que no próximo ano já seja possível, ainda que de uma maneira muito restrita, haver maior facilidade de acesso ao material escolar por parte das crianças e das famílias mais desfavorecidas.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, chamo a vossa atenção para o facto de a sessão de amanhã ter início às 15 horas, com o período de antes da ordem do dia, onde, conforme decisão da conferência de líderes realizada ontem e anunciada à Câmara, terão lugar pedidos de esclarecimento do Sr. Deputado Ferreira de Campos e intervenções dos Srs. Deputados Álvaro Brasileiro, Helena Roseta, Gilberto Madail e Lourdes Hespanhol, a que se seguirão declarações políticas dos grupos parlamentares que em tempo se inscreveram para tal.

Do período da ordem do dia constará a proposta de lei n.º 96/V — Define o Estatuto Jurídico da Polícia de Segurança Pública (PSP) —, o projecto de lei n.º 394/V (PS) — Regime de exercício de direitos dos

agentes civis e policiais no âmbito da PSP — e o projecto de lei n.º 405/V (PCP) — Sobre a garantia do direito de constituição de associações sindicais pelos profissionais da PSP.

Srs. Deputados, está encerrada a sessão.

Eram 13 horas.

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Álvaro José Rodrigues Carvalho.
António Mário Santos Coimbra.
Armando de Carvalho Guerreiro Cunha.
Carlos Alberto Pinto.
Carlos Miguel M. de Almeida Coelho.
Cecília Pita Catarino.
Fernando Dias de Carvalho Conceição.
Fernando Monteiro do Amaral.
Francisco João Bernardino da Silva.
Jaime Gomes Milhomens.
João Costa da Silva.
Joaquim Fernandes Marques.
José Ângelo Ferreira Correia.
José Augusto Santos Silva Marques.
José Mendes Bota.
José Pereira Lopes.
Leonardo Eugénio Ribeiro de Almeida.
Licínio Moreira da Silva.
Luís António Damásio Capoulas.
Manuel da Costa Andrade.
Manuel Joaquim Dias Loureiro.
Manual José Dias Soares Costa.
Margarida Borges de Carvalho.
Miguel Bento M. da C. de Macedo e Silva.
Nuno Miguel S. Ferreira Silvestre.
Pedro Manuel Cruz Roseta.

Partido Socialista (PS):

Alberto Arons Braga de Carvalho.
Alberto Marques de Oliveira e Silva.
António José Sanches Esteves.
António Magalhães da Silva.
António Poppe Lopes Cardoso.
Armando António Martins Vara.
Carlos Manuel Natividade Costa Candal.
Edite Fátima Marreiros Estrela.
Helena de Melo Torres Marques.
João Barroso Soares.
João Cardona Gomes Cravinho.
João Rosado Correia.
Jorge Luís Costa Catarino.
José Carlos P. Basto da Mota Torres.
José Florêncio B. Castel Branco.
José Luís do Amaral Nunes.
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida.
José Manuel Torres Couto.
José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.
Luís Geordano Santos Covas.
Maria do Céu Fernandes Esteves.
Maria Teresa Santa Clara Gomes.
Raul Fernando Sousela da Costa Brito.

Partido Comunista Portugues (PCP)

Antonio Filipe Galiao Rodrigues
Carlos Alfredo do Vale Gomes Car alhas
Domingos Abrantes Ferreira
Maria Luisa Amorim

Partido Renovador Democratico (PRD)

Isabel Maria Ferreira Espada
Natalia de Oliveira Correia

Centro Democratico Social (CDS)

Jose Luis Nogueira de Brito
Narana Sinai Co ssoro

Partido Ecologista Os Verdes (MEP/PV)

Maria Amelia do Carmo Mota Santos
Deputados Independentes
Carlos Mattos Chaves de Macedo

AS REDACTORAS *Ana Maria Marques da Cruz —
Maria Amelia Martins*

DIÁRIO da Assembleia da República

D p o t l g l 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA E P

AVISO

Por ordem superior e para constar comunica se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam apostila a competente ordem de publicação assinada e autenticada com selo branco



PORTE
PAGO

1 — P ç d pág p d 1 4\$50 p ç p
l nh d 93\$

2 — Par ant d D á d A mbl d
R p bl p d d t á mp ee did d
Jan D mb d d O m p blicad m
N mb D zemb d an ant n q mpletam l gi
l t á dq d p ç d p

3 — O p az d l m çã d f lt d D d R p
b/ p t t gí tó m t g
pect am t d 30 90 d à d t d p bl çã

PREÇO DESTE NÚMERO 117\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex