



DIÁRIO

da Assembleia Nacional

IX LEGISLATURA (2010-2014)

5ª SESSÃO LEGISLATIVA

REUNIÃO DA 4.ª COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE 28 DE JANEIRO DE 2013

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

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

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a reunião quando eram 9 horas e 30 minutos.

A 4.ª Comissão Especializada Permanente deu continuidade à apreciação do projecto de lei de alteração ao Código de Estrada. Intervieram os Srs. Deputados Adllander Matos (MLSTP/PSD), Deolindo da Mata (MLSTP/PSD), António Ramos (MLSTP/PSD), e Marçal Lima (MLSTP/PSD), os Srs. Comandante-geral da Polícia (Roldão Boa Morte), Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima (Abel

Viana), Director de Transportes Terrestres (Olinto Neves), Representante da Câmara Distrital de Água Grande (Gualter Vera Cruz), Instrutor da Escola de Condução Sto. Cristóvão (Manuel Cardoso), Técnico da 4.ª Comissão (Aykisse Lombá), Presidente da Associação dos Taxistas (Antero Cravid) e Presidente da Associação dos Motoqueiros (Aurélio Baia).

O Sr. Presidente encerrou a reunião às 12 horas e 15 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, existe quórum, podemos começar a nossa reunião.

Eram 9 horas e 30 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

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

Joaquim **Rafael Branco**

Dionísio Fernandes Leopoldino

Manuel **Marçal Lima**

Adllander Costa de **Matos**

Partido de Convergência Democrática (PCD):

Albertino H. dos S. S. **Bragança**

O Sr. **Presidente**: — Gostaria, antes de mais, de saudar a todos e espero que a vossa disponibilidade seja como das vezes anteriores, de modo a nós darmos por findo este trabalho de aprovação na especialidade do Código de Estrada.

Tínhamos aprovado o artigo 123.º, vamos prosseguir com a análise do artigo 124.º «Restrições ao Exercício da Condução».

Considerações?

Faça o favor, Sr. Comandante.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional** (Roldão Boa Morte): — Sr. Presidente, bom dia.

Em relação ao artigo 124.º, ponto 4, no que toca à infracção, se estamos a trabalhar de 1 por 5 e se a coima está Dbs. 500.000, 00 devia ser Dbs. 2.500.000,00 em vez de Dbs. 1.500.000,00. O ponto 4 e 5 penso que seria a mesma coisa.

O Sr. **Presidente**: — Então está a sugerir uma alteração na coima, mas não percebi se é uma alteração para baixo ou acima do valor que está aí estabelecido.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Não, Sr. Presidente, estamos a ver as coimas 1 por 5, aqui não está 1 por 5, está 1 por 3.

O Sr. **Presidente**: — Sim, sim, já percebi, temos que alterar.

Estamos de acordo com o montante da coima e com o texto, então vamos votar o artigo 124.º.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Passemos agora à análise do artigo 125.º - «Troca de Títulos de Condução».

Se não houver nenhum comentário, passemos à sua votação.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Passemos ao artigo seguinte, artigo 126.º - «Novos Exames».

Considerações?

Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima** (Abel Viana): — No artigo 126.º vem expresso «Novos Exames», mas antes acho que deve haver admissão ao exame, porque se o aluno não for admitido ao exame como é que ele vai fazer novos exames? Falta aí qualquer coisa.

Estou a fazer esta comparação em relação à legislação anterior. Portanto, há admissão ao exame e há condições que são necessárias para essa admissão. Acho que se trata de uma falha do legislador em termos de introdução desse dado.

O Sr. **Presidente**: — Espero que tenham compreendido a intervenção do Sr. Viana. O senhor disse que no Código anterior que está ainda em vigor, antes de «Novos Exames» havia um artigo relativo à «Admissão ao Exame».

É pena não estar cá o proponente. E o que dizia concretamente esse artigo?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — O artigo dizia: «Admissão ao Exame. Serão admitidos ao exame do referido artigo todos os indivíduos que estão em condições exigidas no artigo anterior, quer pela Direcção da Viação ou pela escola (...)», a que devem juntar-se bilhete de identidade, registo criminal, etc., etc. Todos esses documentos são exigidos para ele ser admitido ao exame de condução.

No que se refere ao artigo 126.º, penso que o novo exame seria no caso de ele ir ao exame e chumbar. Então terá um novo exame a fazer.

O Sr. **Presidente**: — Considerações em relação à questão de admissão ao exame?
Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos (MLSTP/PSD)**: — Sr. Presidente, caros presentes, muito bom dia.

Sr. Presidente, o facto de não estar cá o Sr. Deputado proponente, realmente dificulta. Tanto o proponente como os representantes dos Transportes e Portos que, em circunstâncias dessas, nos ajudariam a esclarecer. Acho que acabou de chegar o Sr. Director. Talvez poderia nos ajudar a clarificar melhor esta questão.

O técnico que faz o acompanhamento aos serviços não está presente e há algumas anotações e alterações que têm que se fazer e poderá comprometer o relatório.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Director dos Transportes, posso dizer-lhe que o senhor tem vida longa, estávamos a mencioná-lo aqui agora mesmo sobre uma questão. Aqui no artigo 126.º, fala de «Novos Exames» e houve uma intervenção em que se levantou a questão de que antes de novos exames se devia falar de admissão ao exame e as condições necessárias para a admissão, nomeadamente os documentos necessários, etc. O interveniente reportou-se ao Código anterior, onde havia um artigo antes, que era «Admissão aos Exames». O senhor não foi o proponente, mas os serviços é que propuseram esse documento.

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres (Olinto Neves)**: — Sr. Presidente, bom dia, peço desculpas pelo atraso, mas não percebi a preocupação levantada.

O Sr. **Presidente**: — É que temos aqui o artigo 126.º que é «Novos Exames» e houve uma intervenção chamando a atenção para o facto de antes que no Código anterior vinha um artigo intitulado «Admissão ao Exame» e que não aparece aqui.

Tem a palavra o Sr. Abel Viana.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — Aqui na «Admissão aos Exames», o artigo refere-se aos indivíduos que, estando em condições exigidas no artigo anterior, quer pela Direcção de Viação quer por escola, deseja ser examinado, deve juntar os documentos, ou seja, Bilhete de Identidade, Atestado Médico, Registo Criminal, documentos declarativos, Boletim Militar, se for o caso. Os agentes de menores deverão apresentar-se (...), são todas essas condições para ser admitido ao exame. Agora se há novos exames, não deve haver antes admissão ao exame?

O Sr. **Presidente**: — Já percebeu o que está em causa?

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres**: — Por aquilo que leu o Sr. Abel Viana está claro. Porque novos exames, qualquer candidato ao ser submetido a exame tem que passar primeiro por essas características. Ele tem que, geralmente, ter aptidão física mental ou psicológica, tem que passar por todas essas barreiras.

O Sr. **Presidente**: — Isso não aparece neste projecto de lei.

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres**: — Não, no 126.º está «Surgindo fundadas dúvidas sobre a aptidão física, mental ou psicológica ou sobre a capacidade de um condutor ou candidato a condutor para exercer a condução com segurança, a autoridade competente determina que aquele seja submetido, singular ou cumulativamente, conforme os casos, a inspecção médica,...», sem isso ele não pode ser admitido.

O Sr. **Presidente**: — Bom o que está em causa é o seguinte, se aqui diz novos exames, quer dizer que um candidato para tirar a carta de condução, para ir a um exame, não me refiro aos novos exames, refiro-me ao exame de condução, entendo que seja o primeiro exame, não há condições precisas no Código, os documentos necessários?

Isso não foi visto aqui já?

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres**: — Acho que isso já passou.

O Sr. **Presidente**: — Vimos isso em que artigo?

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres**: — Agora não posso precisar. Para qualquer candidato, ele tem que ter a 4.^a classe, tem que ter a certidão de habilitação. Já vimos isso.

O Sr. **Presidente**: — Ah sim, já vimos, tanto é que nós pusemos em causa se ele devia ter, ... ah, eu lembro-me agora, está bem. Já percebi.

O Sr. **Director dos Transportes Terrestres**: — Isso está no artigo 123.^o.

O Sr. **Presidente**: — Nós até levantamos o problema de saber se ele devia ter a 4.^a classe, no mínimo, ou saber ler e escrever.

Quanto ao artigo 126.^o, se não temos qualquer outro contratempo, podemos aprovar.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

127.^o - «Caducidade do Título de Condução».

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, era só para rectificar a coima, aqui está Dbs. 500.000,00 para Dbs. 1.500.000,00, devia ser de Dbs. 500.000,00 para Dbs. 2.500.000,00.

O Sr. **Presidente**: — De facto, a lógica tem sido sempre de 1 para 5, a relação entre a coima mais baixa e a mais alta. E é a segunda vez que fazem 1 para 3. Terá algum propósito ou houve algum engano?

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Houve engano.

O Sr. **Presidente**: — Então avancemos. Vamos pôr de Dbs. 300.000,00 a Dbs. 1.500.000,00.

Anteriormente falamos da questão de seguros e vimos que é muito necessário, mas na altura vimos que as pessoas não tinham condições. Estão de acordo com a coima? É factível?

Se estão de acordo com a coima o artigo 128.^o, passemos a votação.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 129.^o - «Seguro de Provas Desportivas», não há nenhuma objecção?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 130.^o - «Registo de Infracções», nenhum comentário?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 131.^o - «Apreensão Preventiva de Títulos de Condução». Intervenções?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 132.^o - «Outros Casos de Apreensão de Títulos de Condução». Não há nenhuma objecção?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

133.^o - «Apreensão do Documento de Identificação do Veículo». Algum comentário?

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 134.^o - «Apreensão de Veículos».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 135.^o - «Estacionamento Indevido ou Abusivo».

Sr. Comandante da Polícia, tenho visto na sede de Sporting viaturas que estão lá há tantos meses, possivelmente há anos. Este artigo não se aplica a essa situação, ou têm alguma autorização especial?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Não têm autorização especial para isso, mas com a aprovação deste Código esta situação aplica-se neste artigo.

Porque são pessoas que deviam pôr as suas viaturas num parque especial para vendas.

O Sr. **Presidente**: — Lá é local oficial de vendas?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — As viaturas estão lá com papel de venda.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Representante da Câmara de Água Grande poderia esclarecer-nos? Certamente, os senhores teriam que passar alguma autorização, não é?

O Sr. **Representante da Câmara Distrital de Água Grande** (Gualter Vera Cruz): — Não, não. Por acaso eles estacionaram as viaturas, reparamos que elas estão à venda, mas não têm nenhuma autorização da Câmara de Água Grande.

O Sr. **Presidente**: — Então quer dizer que essa venda é publicamente clandestina? Quer dizer, é clandestina e é pública?

Faça o favor, Sr. Comandante.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Tanto lá como também defronte à CST acontece essa situação.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer que o Código anterior, o que está em vigor, não se refere a isso?

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, peço desculpas por ter chegado tarde. O Código anterior refere-se a isso. Deve haver um lugar próprio e devem pagar à Câmara. Devem ter uma autorização e pagar.

Assim, pode-se multar à vontade, sem problemas.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer que a Câmara não tem a legitimidade de nos dar qualquer multa, não é Sr. Deputado?

Era só para meu conhecimento. Vi aqueles carros todos lá estacionados e alguém é que disse que eram para vender. E eu fiquei admirado.

Bom, vamos aprovar este artigo.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Passemos para o artigo 136.^o - «Bloqueamento e Remoção».

Mas quem vende carros desta maneira, esses carros podem ser bloqueados e removidos. Isso é um grande risco. Ou eles têm a certeza de que os polícias não removem os carros e a Câmara não exige qualquer dividendo?

O Sr. **Representante da Câmara Distrital de Água Grande**: — Sr. Presidente, nós temos dificuldades em remover os carros e, mais ainda, onde conservar esses carros após a apreensão. Nós até já removemos algumas vezes, mas eram carros em avançado estado de degradação. Há necessidade de se pensar num parqueamento futuro para a Câmara e para a Polícia, possivelmente.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer que estamos aqui a aprovar um artigo que não vai ser aplicado? Ele existe e vai continuar a existir, sem aplicação?

Agora coloco outra questão. Em casos tão flagrantes como este, devíamos manter o texto ou adequar o texto à nossa realidade?

É melhor isso estar no Código de Estrada e não ser abertamente não aplicado, compreende?

Isso está publicamente adiado. É melhor manter o texto tal como está ou encontra-se uma forma para que se possa desculpar as pessoas, porque isso é uma violação muito flagrante, muito visível, que põe em causa até a Câmara de Água Grande e a Polícia.

Tem a palavra o Sr. Comandante.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, a questão de bloqueamento e remoção tem a ver muitas vezes com meios, porque de algum tempo a esta parte com o actual Presidente da Câmara já conversamos sobre a compra de alguns bloqueadores em Portugal e a Câmara, neste momento, está a fazer as demarches para os comprar. E há uma empresa que também está interessada em apoiar as autoridades com estes serviços e acho que devemos manter o texto do artigo, porque muitas vezes não fazemos por falta de condições. Como acabou de dizer o representante da Câmara de Água

Grande, por exemplo, não temos um parque de estacionamento, mas eu já vi alguém que está interessado em criar um parque de estacionamento e depois discutirmos as percentagens. Isso também é importante.

O Sr. **Presidente**: — Vamos então manter o teor do texto e votar o artigo 136.º

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 137.º - «Presunção de Abandono».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 138.º - «Reclamação de Veículos».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 139.º «Hipoteca».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 140.º «Penhora». Não há qualquer consideração.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Entremos----- no título VII, regime das contra-ordenações rodoviárias, capítulo I, contra-ordenação rodoviária.

Artigo 141.º «Âmbito».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 142.º «Regime».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 143.º «Punibilidade da Negligência».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 144.º «Concurso de Infracções».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 145.º «Responsabilidade pelas Infracções».
Não há comentários.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 146.º «Cumprimento do Dever Omitido».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade

Artigo 147.º «Classificação das Contra-ordenações Rodoviárias».

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 148.º «Coimas».

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Gostaríamos que víssemos a questão das coimas. Quando se diz:

«...seu produto não pode se atribuir qualquer percentagem aos agentes autuantes.»

Actualmente temos uma percentagem em que 50% é para o Estado, 40% é para a Polícia Nacional e 10% é para Direcção de Transportes Terrestres. Acho que podemos ver essa questão das percentagens.

O Sr. **Presidente**: — Isso não vem no Código em vigor?
Tem a palavra o Sr. Deputado António Ramos.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD). — Não vinha directamente, mas indirectamente, isto é, havia prémios e outras coisas mais que vinham no código anterior, esse código já não tem prémio, antigamente chamava-se grémio, uma série de coisas, indirectamente.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Vou dar um exemplo que estamos a viver agora na Polícia. Outrora, não digo que isso acabou, mas em termo de percentagem é muito diminuta, quando se cobrava as multas na polícia para os agentes era como; não tenho dinheiro vou a busca do mesmo.

Então, o pagamento das coimas efectua-se através do banco e os agentes têm a sua percentagem, como a Direcção de Transportes Terrestres também tem a sua percentagem. Quando se meteu isso no Banco Central, por exemplo num mês a Polícia arrecadava perto de 200 e tal milhões de dobras.

Já há dois anos que não recebemos do Estado nenhuma dobra daquele dinheiro que é nosso. Digo Polícia, Direcção de Transportes Terrestres. Sr. Presidente acredita que no mês de Dezembro só arrecadamos 4,5 milhões de dobras, mandamos os agentes para rua, mas vão lá porque o chefe mandou para terreno, estão lá corpo presente.

Há necessidade de premiar os agentes que fazem esse trabalho, acontece em qualquer país do mundo, em Portugal acontece isso e acho que temos que fazer isso.

O Sr. **Presidente**: — Levantei a questão porque lembro-me quando fui Ministro da Defesa, com a Polícia tínhamos visto essa questão. Então adoptamos uma percentagem para os agentes de modo a incentivá-los, mas reparo que os agentes actualmente não estão muito virados para as coimas.

Já falamos disso aqui, há momento que os agentes na rua se mostram quase que indiferentes. Será que não recebem uma percentagem dessas multas?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — É o que acabei de dizer, Sr. Presidente, já há quase dois anos que não recebemos nenhum tostão daquilo que temos direito e os agentes ficam na estrada corpo presente.

Como aquela percentagem que têm direito não recebiam criaram uma outra forma. Por exemplo, apanham um motoqueiro na estrada se ele não tiver carta, a multa é de 3 milhões se me deres 500 000 dobras safas, isso acontece, mas só que agora fechamos mesmo, é difícil acontecer.

O Sr. **Presidente**: — Como é que o senhor tem o controlo disso?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Tenho controlo disso, está aí o Presidente do Sindicato dos Motoqueiros pode responder, isso acontecia frequentemente na Polícia. Adoptamos um sistema e alguns perderam o emprego só por causa disso, agora os agentes pensam duas vezes antes de fazer isso, não estou a dizer que não acontece, mas é difícil.

Quando vão para a estrada podem pensar, fazer o quê?

Dou uma multa de 3 milhões de dobras e não recebo nada, porque fazer isso?

O Sr. **Presidente**: — Conhecemos a nossa realidade e sabemos da situação dos polícias.
Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Acho que hoje com o SAFE essa questão torna muito difícil, mas creio que estamos todos de acordo que na ausência de incentivo, para aqueles que cobram, não é só polícia, todos os sectores que cobram, a cobrança não se efectuará devidamente.

Acho que a solução deve passar pelo expediente do Comandante-geral da Polícia junto do Ministro das Finanças para se encontrar uma forma prática de resolver esse problema. Assim como está agora na nossa legislação é difícil.

Eu sei que já se conseguiu isso, encontrar uma forma prática de resolver esta questão. Creio que uma vez na Polícia com o Director da SAFE nas Finanças seleccionou-se esse problema, para evitar que de facto esse fundo fica lá por muito tempo. Todo o dinheiro que vai para o Tesouro de Estado não regressa em tempo útil.

É necessário encontrar uma forma prática para permitir que as coisas funcionem. Para dizer que aqui no texto não vamos conseguir dar solução a este problema.

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

O **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Na minha opinião pessoal penso que o vem dentro do texto não deve ser alterado, deve manter-se conforme está, mas deve haver um

decreto que vai dar esse direito aos agentes. Isso tem acontecido com a Direcção dos Transportes Terrestres, há uma percentagem que recebem daquilo que cobram, o Estado faz um despacho.

Aqui nesse documento não pode ser alterado, mas tem que ficar já registado um despacho do ministro que dá essa possibilidade que os polícias devem ter da aplicação das multas.

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, se deixarmos o artigo como está vai vedar a possibilidade de qualquer tipo de despacho, aí está bem claro.

O decreto e o despacho não pode fugir a barreira estipulada pela lei, aqui diz claramente que: «O seu produto não pode ser atribuído a qualquer percentagem aos agentes actuantes».

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

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Sinto-me ultrapassado com a intervenção do Sr. Deputado Adllander Matos.

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

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, propunha que na última parte puséssemos que: «O seu produto deve ser regulado de acordo com o despacho do Conselho de Ministros».

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

O Sr. **Representante da Escola de Condução S. Cristóvão** (Manuel Cardoso): — Sr. Presidente, do meu ponto de vista tirávamos a palavra «não» e mantínhamos o documento como está.

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

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, estou de acordo com o último orador.

O Sr. **Presidente**: — Nas leis só pode ser atribuído aos agentes mediante tal, tal... Temos que ver esse mediante, temos que encontrar uma forma de pôr esse mediante. Só pode ser atribuída mediante..., despacho conjunto dos ministros titulares de tal, tal..., tem que se dar essa forma. Só pode ser mediante tal coisas, de facto sem isso é muito complicado.

Não sei se os senhores reparam a indiferença da polícia de facto, sobretudo aqui na praça de táxi, ficam completamente indiferentes.

O Sr. Deputado Marçal Lima falou da Lei do SAFE. A Lei do SAFE não sei se permitirá essa redacção.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — A propósito disso que levanto essa questão. Com esse novo numerador SAFE que é o sistema económico, que diz que toda e qualquer receita deve ser depositada a ordem do Estado, depois daí é que a Direcção de Património faz essa diferença.

Com a Lei do SAFE proíbe esse adicional que se pretende criar agora, a não ser que se a Polícia tem a sua autonomia ela pode cobrar e depois tirar a vertente do Estado. Não havendo essa autonomia, por exemplo a Direcção de Transporte como aparelho central do Estado que não tem autonomia financeira, obviamente toda e qualquer cobrança é depositada a ordem do Estado e não dá essa margem de manobra.

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

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — De facto, até hoje os sectores que dão multa 50% é para actuante, mas só que vai primeiro para o Tesouro depois custa, isso é que é problema.

Mas, tendo em conta que a Polícia tem autonomia financeira, acho, eles é que poderiam discutir o problema no quadro dessa autonomia tendo em conta que é uma instituição especial, fazer com que consigam encontrar forma de resolver essa demora no Tesouro do Estado.

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, vou dar um exemplo que aconteceu agora.

Pus o actual ministro a corrente dessa situação de trânsito e fez um despacho que invés de mandar as multas para o Banco Central que houvesse uma conta num Banco Comercial, fazíamos os depósitos e mensalmente fazíamos aquela distribuição de 50% para o Estado e 10% para a Direcção de Transporte Terrestres.

Mas, relativamente ao SAFE gostaria de fazer o seguinte reparo. Estou de acordo que as coimas vão para o Banco Central, mas só que tem que haver celeridade no processo, o engajamento por parte da Direcção das Finanças. Aquilo que é meu tenho direito, o que é de Estado é de Estado.

Volto a dizer que deveria mesmo ir para o Banco Central, mesmo a questão das percentagens pode ser discutidas, isso não está em causa, mas termos que envolver a Direcção das Finanças que quando mandamos os processos para Finanças para despachar. Eu e o Sr. Director de Transportes Terrestre fomos directamente para o Gabinete dos Directores das Finanças suplicar para eles para recebermos a nossa percentagem até hoje não recebemos.

Uma Voz: — Quando?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional:** — Já há dois anos.
Tem que haver engajamento das pessoas para tentar desbloquear a situação.

O Sr. **Presidente:** — Em conclusão meus senhores. O texto permanece inalterável ou vamos altera-lo como se disse aqui?

O artigo 148.º aquela parte final mantém-se inalterável?
Se, se mantiver inalterável...

Uma Voz: — Tudo é para o Estado.

O Sr. **Presidente:** — Tudo é para o Estado, mas depois é repartido.

Uma Voz: — Não. Com essa lei está vedada essa hipótese.

O Sr. **Presidente:** — Então vamos proceder uma alteração? Qual é a vossa opinião?
Opinião é geral que essa parte final:

«...E do seu produto só pode atribuir-se qualquer percentagem aos agentes actuantes mediante ou desde que, etc.»

O Sr. **Adlander Matos (MLSTP/PSD):** — Sr. Presidente, há uma proposta que o técnico apresenta que diz o seguinte:

«Por despacho conjunto dos ministros responsável pelas Finanças, Transporte e Ordem interna»

O Sr. **Presidente:** — Estamos de acordo?

O Sr. **António Ramos (MLSTP/PSD):** — Porque invés de ministro não pôr os titulares das pastas...

O Sr. **Presidente:** — Invés de ministros fica os titulares. Como é que está a redacção.

O Sr. **Técnico da 4.ª Comissão (Aykisse Lombá):** — «As coimas aplicadas nos termos deste diploma não estão sujeitas a qualquer adicional e do seu produto «só» pode atribuir-se «uma» percentagem aos agentes autuantes «por despacho conjunto dos ministros responsável pelas áreas de Finanças, Transporte e Ordem Interna».

O Sr. **Presidente:** — Invés de uma, põe mesmo qualquer percentagem.

O Sr. **Director da Direcção dos Transportes Terrestres:** — Sr. Presidente, invés de Ministro de Finanças e Transporte, pôr-se titulares das pastas porque cada governo muda de nome.

O Sr. **Presidente:** — Sim, invés de ministro põe titulares. O essencial é estarmos de acordo com a redacção.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 149.º, sanção acessória.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 150.º, determinação de medida de sanção.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

O artigo 151.º «Dispensa e Atenuação Especial da Sanção Acessória». Não havendo nenhuma consideração, está aprovado o artigo 151.º.

O Artigo 152.º «Suspensão da Execução da Sanção Acessória» Está aprovado o artigo 152.º.

O Artigo 153.º «Revogação da Suspensão da Execução da Sanção Acessória» Está aprovado o artigo 153.º.

O artigo 154.º «Reincidência» Está aprovado o artigo 154.º

O artigo 155.º «Registo de Infracções» Está aprovado o artigo 155.º

Capítulo III «Contra-ordenações Graves e muito Graves» Artigo 156.º «Contra-ordenações Graves» Há qualquer consideração?

Tem a palavra o Sr. Aykisse Lombá.

O Sr. **Técnico da 4.ª Comissão**: — Na alínea c) parece-me que falta aqui o valor de quilometragem.

Aqui diz assim: «O excesso de velocidade praticado dentro das localidades, superior à ...» Falta aqui o valor de quilometragem.

O Sr. **Presidente**: — Na alínea c) o proponente podia esclarecer a redacção.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, geralmente por norma, quando é 20 km superior a norma. Nós deixamos tudo aberto, atendendo a nossa via, ou 10 km ou 20 km.

O Sr. **Técnico da 4.ª Comissão**: — 10 km o carro não está a andar.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Não! Isso é superior a norma fixando dentro da cidade, 30 ou 40 km. Quando é que consideram de infracção? Quando for 10Km ou mais do que 20km? Cabe os senhores decidirem.

O Sr. **Presidente**: — Na alínea b) vinha exprimir, «superior a 30km/h sobre os limites legalmente impostos». Há um valor taxativo.

Na alínea c) «O excesso de velocidade praticado dentro das localidades, superior a X Km/h...» Se compararmos com a redacção da alínea anterior dá ideia que ele está omissivo a qualquer coisa.

O Sr. **Director de Transportes Terrestre**: — Sr. Presidente, lendo o texto até aparte final diz: «...ou superior a 10km/h, quando praticado por condutor de outro veículo a motor».

O Sr. **Técnico da 4.ª Comissão**: — O anterior também, «...superior a 30 ou superior a 20km/h.», São dois casos. Aqui falta mesmo!

O Sr. **Director de Transportes Terrestre**: — «Superior 20 ou superior a 10km/h».

O Sr. **Presidente**: — Deve ser a 20Km/h.

O Sr. **Director de Transportes Terrestre**: — Ah! 20 km/h. Deveria se pôr 30km/h mesmo.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — 30 km/h não. E dentro da localidade?

O Sr. **Director de Transportes Terrestre**: — É 20km/h

O Sr. **Presidente**: — Sr. Abel Viana, no Código que está em vigor não vem este artigo?

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Não.

O Sr. **Presidente**: — Mas contra ordenações graves este Código que está em vigor tem que ter também.

O Sr. **Responsável da Escola de Condução Nossa Senhora de Fátima**: — No artigo 27.º deste documento, já discutimos aqui algumas normas.

O Sr. **Presidente**: — Mas um artigo não está ligado a outro?

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Portanto, há limitações de velocidade. Quando é que se considera uma infracção?

O Sr. **Presidente**: — Quando se ultrapassa.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Agora, temos que limitar isso, quando formos interpelados pela Polícia, se ultrapassar o valor estipulado a Polícia poderá dizer: Você está a circular 5 Km/h a mais em relação ao estabelecido e dá direito a multa.

Ele já sabe que tem que ultrapassar, tem que ser superior a 30 km/h e fora da localidade é que se aplica a multa. E dentro da localidade tem que ser superior a tanto é que se aplica a multa. Uma coisa é limite e outra coisa é quando é que se considera uma infracção.

O Sr. **Presidente**: — Mas aqui há uma omissão? Há qualquer coisa que falta aqui na mesma?

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Os senhores não terão lá na Direcção dos Transportes Terrestre a forma de localizar isso? É 20 mesmo?

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, por questão de curiosidade. Quando é que um agente ou uma brigada de trânsito vai saber que eu excedi isso? Nós temos os dispositivos?

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Sr. Presidente, neste momento não temos. Mas com a Cooperação que temos, principalmente com Portugal e Angola, podemos adquirir um aparelho deste.

Por exemplo, já temos em São Tomé e Príncipe o dispositivo para se poder controlar o álcool e a droga.

O Sr. **Presidente**: — Vocês têm isso?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Temos connosco.

Há muita coisa que podemos aplicar aqui, mas temos que ter a cooperação bilateral ou multilateral.

O Sr. **Presidente**: — Então podemos pôr superior a 20km/h?

Vozes: — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Artigo 156.º está aprovado.

Artigo 157.º «Contra-ordenações muito Graves».

Temos que avançar no Código, depois vamos ver a questão da lei propriamente dita, depois as pessoas poderão ter alguma palavra em relação ao teor da lei propriamente dita. Não há qualquer consideração? Está aprovado.

Capítulo IV «Concessão do Título de Condução de Veículo a Motor» Artigo 158.º «Concessão do Título de Condução» Está aprovado.

O Código termina no artigo 179.º e nós estamos aproximados.

O Artigo 159.º «Interdição da Concessão de Título de Condução». Está aprovado.

Capítulo V «Prescrição» Artigo 160.º «Prescrição do Procedimento» Está aprovado.

Capítulo VI «Processo» Secção I «Competência» Artigo 161.º «Competência para o Processamento e Aplicação das Coimas». Há alguma consideração? Se não houver então considera aprovado.

Secção II «Regras do Processo» Artigo 162.º «Auto de Notícia e de Denúncia». São as regras do processo. Está aprovado.

O Artigo 163.º «Identificação do Arguido». Está aprovado.

O Artigo 164.º «Cumprimento Voluntário». Está aprovado.

O Artigo 165.º «Infractores não Domiciliados em São Tomé e Príncipe». Não há qualquer consideração, está aprovado.

O Artigo 166.º «Infractores com Coimas em Dívida» Não há qualquer objecção e está aprovado.

O Artigo 167.º «Comunicação da Infracção» Está aprovado.

O Artigo 168.º «Notificações» Está aprovado.

O Artigo 169.º «Testemunhas». Está aprovado.

O Artigo 170.º «Adiamento da Diligência de Inquirição de Testemunhas» Está aprovado.

O Artigo 171.º «Ausência do Arguido» Está aprovado.

O Artigo 172.º «Defensor». Está aprovado.

O Artigo 173.º «Medidas Cautelares» Está aprovado.

O Artigo 174.º «Decisão Condenatória». Não há qualquer objecção está aprovado.

O Artigo 175.º «Cumprimento da Decisão». Está aprovado.

O Artigo 176.º «Pagamento da Coima e das Custas em Prestações»

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxista** (Antero Cravid): — Sr. Presidente, aqui no artigo 176.º refere o pagamento de Coimas em prestação, mas quando é um valor superior a 1 milhão.

No artigo anterior falou-se de prazo de pagamento, de 15 a 20 dias salvo erro. E muitas vezes mesmo inferior a 1 milhão, muitas vezes o cidadão não tem condição para pagar.

Aqui tem superior a 1 milhão, quer dizer desde 1 milhão de dobras tem o prazo de 20 dias.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxista**: — A minha proposta é desde de 500 000 dobras, seria uma possibilidade de pagamento em prestação.

O Sr. **Presidente**: — Quer dizer, em vez de começar com 1 milhão será de 500 000 dobras para cima.

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxista**: — Exactamente. É a minha opinião.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Não sei se entenderam muito bem o que está escrito. Sempre que a «coima mínima aplicável seja superior a 1 milhão de dobra pode a autoridade administrativa, a requerimento do arguido, autorizar o pagamento da coima e das custas a que haja lugar em prestações mensais, não inferiores a. 200.000 dobras, até ao período máximo de 12 meses»

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado é que não entendeu. Ele quer que, em vez de 1 milhão, mesmo a partir dos 500 000 dobras autorizar a prestação.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Ah! Mesmo a partir de 500 000 dobras!

O Sr. **Presidente**: — Quando se diz superior a 1 milhão, quer dizer que até 1 milhão é pago todo o valor. Ele quer que seja 500 000 dobras dado as condições. É a proposta que ele avançou.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Pode ser.

O Sr. **Presidente**: — Parece que o senhor fez a proposta em bom dia.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, acho que se concordamos, porque também concordo, que se revê o valor de 1 milhão para 500 000 dobras.

Mas também temos que ver o valor de nunca inferior a 200 000 dobras em duas prestações e meia. Talvez seria nunca inferior a 100 000 dobras. Quer dizer baixava em cima como também em baixo.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, eu não determino. Quer dizer, na sua opinião, homem tendo multa de 500 000 dobras, paga também por prestações. Seria em prestações de quanto?

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Passaria a «nunca inferior a 100 000 dobras». Ao em vez de ser, «nunca inferior a 200 000 dobras».

O Sr. **Presidente**: — Nós discutimos muito aqui as questões das coimas. Vimos que as coimas não têm um valor em si mesmo. O que pretendem com elas é educar, é responsabilizar e prevenir, até quase que intimidar.

Se o homem tem uma multa, ele sabe que vai pagar 100 000 dobras por mês. Qual é importância que ele dá! Ele dá alguma importância a isso? Eu posso estar enganado.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Na mesma Sr. Presidente, se ele não pagar, continua com o problema que tem. É do interesse dele pagar. Até pelo contrário ele se esforça em pagar o mais rapidamente possível. Essas são as facilidades que se dão.

O Sr. **Presidente**: — Está bom.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Eu acredito que um indivíduo não vai querer ficar cinco meses com a sua motorizada fechada.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante da Polícia, esta é uma forma de libertar as motorizadas que estão lá aos montes?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Sr. Presidente, eu até entendo a preocupação do Sr. Antero Cravid, que está defendendo a sua classe de taxista.

Tenho alguns amigos que são taxistas, muitas vezes eles até me dizem: «Sr. Comandante são 11 horas eu ainda não fiz nenhuma carrada.

Uma viagem de cidade Capital a Cidade da Trindade é 60 000 ou 70 000 dobras, com despesas de gasolina e outros mais.

Eu não sei se isso é aplicado no geral. Por exemplo uma viatura de uma empresa, a deitar óleos na estrada, ele vai ter que pagar as multas em prestações!

O Sr. **Presidente**: — Toda a gente está compreender o problema que está aí. Nós compreendemos todos.

Tem a palavra o Sr. Aurélio Baia.

O Sr. **Presidente do Sindicato dos Motoqueiros** (Aurélio Baía): — Esta questão é fácil. O Comando da Polícia, Secção de Trânsito saberá como agir nessas situações.

Para além da pequinês do País, eu sei que a Secção de Trânsito conhece a maioria dos taxistas e têm uma identificação. Já se sabe quem é taxista, quem não é, quem tem carro particular e quem tem carro de empresa. Daí a Secção tomará medidas convenientes.

O nosso crioulo diz: *mindá d'awua sá mindá muxingi, kada liguidá tê kéga dê.*

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, quando fiz a proposta de se baixar também a base foi porque entendi que o valor de 1 milhão a prestação mínima não poderia ser abaixo de 200 000 dobras, na perspectiva de 1 para 5, cinco vezes. Se se baixar para 500 000 dobras a tendência é baixar para 100 000 porque 100 000 cinco vezes dariam 500 000 dobras, 200 000 dobras cinco vezes dariam 1 milhão, é nessa perspectiva que apresentei a minha proposta.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Gostaria de fazer um reparo e não sei se o Sr. Comandante-geral da Polícia poderia dar melhor esclarecimento.

Tem havido muitos condutores, falando como taxista, que se aprende os livretes por qualquer infracção esses livretes não levantados por negligência, condições para liquidar o valor e muitas vezes esses livretes mantêm lá e o condutor continua a circular sem esses documentos correndo riscos.

Por vezes, vão pedir segunda via, só que como agora tem um pouco de controlo entre a Direcção de Transportes Terrestre e o Comando da Polícia torna difícil. Mas, acho que há muitos livretes retardado, muitas vezes o condutor está a ver se consegue arrecadar o valor para ir pagar a multa que lhe foi atribuída.

Não podemos esconder a nossa pobreza, há dificuldades nós todos conhecemos, mas gostaria que houvesse uma saída aceitável.

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, é verdade que em São Tomé trabalha-se sob o *pundá bô*. Relativamente a questão de relação trânsito/taxista, trânsito/motoqueiro, devo dizer que é difícil uma pessoa pagar uma multa verdadeira hoje em dia.

Um motoqueiro que não tem carta, a multa é de 3 milhões de dobras, não tem capacete 1.5 milhão de dobras, se ele for desobediente já são 5 milhões.

O que acontece é que ao entrar no Comando desde as 7 horas, o motorista que tem a carta presa já está lá reclamando que não tem dinheiro, que foi a mulher que lhe arranhou 500 000 dobras, ou 1 milhão de dobras. Mandamos buscar mais dinheiro, ele vai quando volta diz que só conseguiu 1,5 milhão de dobras. Mas, *punda bô* acabamos por libertar a motorizada pelo preço inferior.

É verdade que temos lá muitos livretes de taxistas apreendido, mas por vezes na operação STOP se estivermos a fiscalizar mesmo os táxis, se calhar só 10% estariam na praça. Há tendência sempre de se fechar os olhos, quando fui Comandante Distrital de Mé-Zóchi fazia operações, se começar a operação das 15 horas a 18 horas só passam 10 viaturas.

As outras estão na praça a espera que termine a operação. Conhecemos a situação por isso devo dizer ao Sr. Antero que não é nossa tendência de fiscalizar ao fundo os taxistas, porque se fizermos isso o próprio governo terá problema e nós também teremos problema.

Há sempre essa tendência de dizermos *pundá bô*, fecharmos os olhos, mas há necessidade também de acabarmos com essa situação.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante, as suas palavras levantam também algumas preocupações. Não podemos estar a legislar para que apenas 10% dos condutores estejam em condições de satisfazer aquilo que planificamos na legislação. Estamos a legislar para daqui a 100 anos as coisas serem aplicadas?

Essa questão das coimas temos que ver de facto, porque o cumprimento da lei não pode ficar a disposição de boa vontade da polícia, *punda bô*, temos que ver isso, senão não estamos a ser realistas minimamente. Quer dizer isso só se vai aplicar quando surgir o petróleo, como já se disse aqui, o petróleo está a demorar. É um problema sério. Não podemos estar a legislar para que a lei possa ser cumprida apenas por 10%, os outros não podem, isso é um problema sério.

Se as multas pudessem ser pagas por prestações de 100 000 dobras mensais aquele parque da Polícia estaria mais vazio?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Teríamos que duplicar ou triplicar o espaço.

Temos aqui um artigo que gostaria de dar um exemplo relacionado com o mesmo. Um indivíduo que comete três contra-ordenações graves em que temos que tirar a carta de condução.

Se um motorista cometeu uma infracção grave, tem uma multa de 3 milhões para pagar, pagando em prestações ele teria um ano para pagar e se durante esse ano ele voltar a cometer mais duas ou três?

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, quando fiz a proposta da base realmente não vi que o período máximo seria de 12 meses.

Se for um período de 12 meses, se ele estiver a pagar 100.000 dobras, logo ele teria que pagar 1,2 milhão de dobras se cumprir periodicamente o pagamento das prestações.

Acho que nesse sentido temos que rever porque se for assim realmente o parque da Polícia teria que ser triplicado porque o período que os carros teriam que ficar para ser liquidado iria certamente causar um grande armazenamento de veículos no local. Acho que temos que ver essa situação.

Talvez distribuindo um pouco o mal de forma equilibrada seria de 150 000 a 750 000 dobras. Não sei, ou sempre que a coima mínima aplicável seja superior a 750 000 dobras.

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

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, esse caso é muito simples, a olho nu podemos chegar a conclusão. Tenho 12 meses para pagar a multa, porque a polícia não vai libertar a motoriza.

Só prejuízo que isso vai acarretar para o dono durante um ano; é a bateria que vai embora, os pneus que perdem ar, quanto mais cedo ele amortizar a sua despesa estará fora dessa questão. Se vamos dar um valor muito baixo porque ele não tem, não consegue pagar, mas é o tempo demora que ele vai ter.

Se ele tem esse carro como alternativa, obviamente que ele não vai deixar o carro 12 meses para liquidar o valor, ele tem que se esforçar para tirar o carro, como tem acontecido. Por mais que as condições não sejam boa, até agora não vi nenhum condutor, seja ele quem for que apanhou uma multa de 1 milhão ou 2 milhões que deixou o carro preso durante um mês, faz falta, ele tem que se esforçar.

Esse valor é um valor de prudência, as pessoas sabem que têm que precaver sobre esse processo.

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

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Quero dizer que o pagamento de 100 000 dobras podemos ver que está bom, mas um carro na responsabilidade da polícia tem que ser guardado.

Não há nenhum parque que vamos pôr segurança a guardar um carro para depois pagar 100 000 dobras, isso também tem custos. Gostaria que tomassem atenção em relação a isso.

O Sr. **Presidente**: — Na sua opinião devíamos deixar o texto tal como está. Acho que as opiniões que foram aqui emitidas fazem-nos reflectir e de facto e de um lado e do outro há responsabilidade. Mas, Srs. Deputados a última opinião é nossa, temos que aprovar. Qual é a vossa opinião definitiva?

Tem a palavra o Sr. Deputado Deolindo da Mata.

O Sr. **Deolindo da Mata** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, a minha opinião é que o texto permaneça como está. Tendo em conta as explicações dadas acho que o texto pode permanecer como está e daí vai beneficiar ambas as partes.

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

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, antes de tomar uma posição gostaria de pedir ao Sr. Presidente da Associação dos Taxistas que depois das considerações feitas a volta disso, qual seria a posição dele.

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

O Sr. **Presidente da Associação dos Taxistas**: — Ouvi os intervenientes e como sabe cada dia nós estamos a empobrecer mais e quando temos uma dificuldade se não temos condições para libertar o carro que nos dá o nosso ganho do dia-a-dia, temos que recorrer a alguém que nos possa emprestar e muitas vezes perguntam-nos; você com carro na praça vem me emprestar dinheiro?

Tem que ser mesmo uma pessoa de boa vontade. Conforme disse o Sr. Director dos Transportes Terrestres, a pessoa tem que sacrificar para conseguir libertar o carro, por vezes tem que pagar 1 ou 2 milhões de dobras de acordo com a multa.

E muitas vezes no Comando da Polícia acontece aquilo que o Sr. Comandante-geral disse, *pundá bô*. Mas, acho que se não há outra saída porque estamos a defender parte a parte.

Há pessoa negligente nesse sentido, porque se ele tem carro ou moto lá na polícia é mais um espaço que se vai ocupar e aí eu fiquei sem palavra porque todos nós não temos mesma mentalidade e a responsabilidade é assim.

O Sr. **Presidente**: — Senhores, o artigo 176.º está aprovado ou texto mantém-se tal como está? Tem a palavra o Sr. Deputado Marçal Lima.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Minha pergunta é para dizer que eu compreendo bem o problema do Sr. Comandante-geral da Polícia Nacional, porque ele deu um exemplo de uma empresa com uma performance financeira boa e muitas vezes, porque teve uma coima no mês passado a brincar e vai pagando cem, cem, cem em vez de pagar quinhentas mil dobras.

Não faz as contas, mas sabe que tem cinco meses e pode fazer isso. Mas em mesmo tempo também quer compreender o problema dos taxistas que são parentes mais pobres do processo. Aí é que está o problema. Se a viatura fica lá apreendida não há problema porque ninguém quererá a sua viatura apreendida esses tempo todo.

Assim sendo pode manter como está. Se fica lá apreendida mesmo sendo uma empresa essa viatura não circula no meu entender não há problema, porque ele tem que pagar rapidamente a multa.

Submetido à votação, foi aprovado o artigo 176.º por unanimidade.

O Sr. **Presidente**: — Secção III- Custas
Artigo 177.º. «Pagamento de custas da justiça»

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade.
Artigo 178.º

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade.

Artigo 179

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade.

Nós acabamos de aprovar o texto do Código da Estrada. Esse documento vai acompanhar um projecto de lei de 20 artigos e vai constituir o anexo dessa lei que irá ser aprovada na Assembleia Nacional.

Os senhores têm a lei também convosco nas páginas iniciais. Nós aprovamos o Código que é definitivo. Vamos agora aprovar a lei de que esse código vai fazer parte no plenário. O quê que vamos fazer agora? Tudo que discutimos, as alterações que fizemos e que vamos fazer na lei, vão fazer parte de um relatório. Estão a perceber? E esse relatório é que vai ser lido na sessão plenária da Assembleia.

Nesse relatório vamos dizer aquilo que alteramos, aquilo que pusemos de novo. Porque não se vai discutir mais nada na Assembleia. Aqui é Sala do plenário e quando vier para essa Sala o Deputado relator vai ler o relatório, que alterações houve, que inovações, como é que decorreram essas discussões, se houve unanimidade ou não, onde é que não houve unanimidade e claro logo a seguir vem a votação. Já não vai haver a discussão.

Toda a discussão é aqui na especialidade onde estão os Deputados e os senhores que vieram ajudar-nos. Portanto, esse é um exercício de grande responsabilidade porque depois de aqui não vai haver mais discussão. Aquilo que levarmos ao plenário é para ser aprovado se o plenário concordar.

O que eles vão ouvir é o relatório. E vão pedir informações que quiserem sobre o relatório, mas não vão mais discutir a lei. De maneira que eu queria pedir a continuidade da vossa disponibilidade em nos ajudar. Vamos então passar a discussão da lei propriamente dita.

Os projectos de lei, era para vos dizer na Assembleia Nacional em São Tomé e Príncipe quem tem iniciativa legislativa, quem pode pensar em fazer uma lei é o Governo que se reúne e discute a sua proposta de lei aprova no Conselho de Ministro e envia para Assembleia.

Esses documentos entram na Assembleia com o nome de proposta de lei que vem do governo. Porque o Governo tem iniciativa legislativa. Quem mais que tem iniciativa são os Deputados e os grupos parlamentares. Os grupos parlamentares e os Deputados, os projectos que eles preparam entram com o nome de projectos de lei.

É por isso quando alguém olha para um documento e se vê proposta de lei sabe logo que veio do Governo e se vê projecto de lei sabe que veio do Deputado ou de um grupo parlamentar.

Este é um projecto de lei porque foi metido na Assembleia pelo Sr. Deputado António Ramos. Por isso, que ele é um projecto de lei. E vamos aprovar esse projecto de lei que tem como anexo o documento Código da Estrada que nós acabamos de aprovar. Perceberam? Portanto o nosso exercício final vai ser, analisar esses 20 artigos se temos tempo.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, já que o senhor está nessa pedagogia, seria bom que falasse quando é que é decreto e quando é que é decreto-lei.

O Sr. **Presidente**: — Bom! Os senhores são cidadãos e conhecem as várias formas que os diferentes órgãos de soberania. Como é que eles aprovam aquilo que produzem? O Presidente da República como costuma ouvir um decreto presidencial.

Tudo que o Presidente da República quiser lançar, ele faz através de um decreto presidencial. O Governo também tem uma parte da legislação que para além de fazer as propostas de lei que manda para a Assembleia o Governo intervém através de decreto.

O Governo legisla acerca do seu próprio funcionamento, das suas estruturas, as suas orgânicas, etc. e então ele faz isso através de decreto. E também ele pode fazer através de decretos-lei. Há ocasiões em que o Governo precisa de uma lei muito urgentemente. Era para vos dizer que na Constituição do País há 12 aspectos em que só a Assembleia pode legislar.

Mas o Governo precisa de vez em quando de uma lei que abarca um desses aspectos e o que é que ele faz? Ele manda uma proposta a Assembleia Nacional e pede a Assembleia autorização para legislar naqueles aspectos que só Assembleia pode legislar.

E a Assembleia reúne-se em plenário e decide se dá essa possibilidade ao governo. Estão a ver? A lei feita pelo governo, mas que sai dessa autorização tem o nome de decreto porque saiu do governo. E tem o nome de lei porque foi sob autorização da Assembleia.

Portanto, há decretos e há decretos-lei. E aqui Assembleia é que recebe tudo. A Assembleia tem poder de avaliar excepcionais os decretos presidenciais que não vêm para Assembleia. A Assembleia tem a capacidade de analisar propostas que vêm do Governo, tem a possibilidade de pôr em causa mesmo decretos que o Governo faz, porque como Assembleia é o órgão que fiscaliza o Governo pode considerar que esses decretos possam ser inconstitucionais ou não estejam de acordo com a lei.

E aqui acontece pouco isso porque os governos quando fazem os decretos fazem-nos com cuidado de modo a não ultrapassar a lei. As propostas de lei e os projectos de lei são examinados e aprovados aqui nesta Sala. Após a aprovação o que é que nós fazemos? Para passar a lei, a Assembleia tem que enviar a Presidente da República para promulgar.

Ele tem lá os seus serviços e os seus juristas que analisam e depois ele promulga. Se estiver de acordo sim-senhor, está promulgado e se não está de acordo ele tem o direito de veto. Ele veta o que significa que está chumbado.

Ele pode chumbar uma proposta de lei ou um projecto de lei que a Assembleia enviar para lá. Mas a lei dá Assembleia uma grande possibilidade. Se essa lei que foi vetada volta a Assembleia para tomar conhecimento que foi vetada, porque o Presidente chumbou, a Assembleia reanalisa essa lei e se 2/3 de Deputados aprovarem de novo a mesma lei o Presidente tem que promulgar obrigatoriamente.

Não sei se sabiam isso! Isso não faz parte. É só para vos dar conhecimento porque pediu-se que falasse das possibilidades que tem Assembleia nesse aspecto e também acontece pouco, porque se isso acontecer é porque o Presidente e a Assembleia estão em choque. Geralmente é muito difícil acontecer.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Se ele não promulga, a lei cai?

O Sr. **Presidente**: — Ou promulga ou veta.

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Um aspecto de curiosidade. Se por exemplo mudarem regime para o regime presidencialista. Qual será o papel da Assembleia no papel de fiscalização?

O Sr. **Presidente**: — Bom! Meus senhores, estamos a ocupar as pessoas com coisas que não dizem respeito.

Não confundamos a regime presidencialista com o regime de partido único. É isso que as pessoas estão a confundir. O regime presidencialista em democracia é um regime em que o Presidente da República tem poderes vastos mas é muito controlado pela Assembleia Nacional.

E se vos mostrar o projecto que nós lançamos a coisa de uns meses atrás o Presidente da República passa a ser o Chefe do Governo, e é controlado nos dois aspectos tanto como Chefe do Governo como Presidente da República.

Portanto e há falhas como chefe do governo que leva a destituição dele como presidente da república. Quer dizer que tem poder, mas não é a mesma coisa como partido único. No partido único ele tinha poderes, mas que não era contrabalançado com poderes de Assembleia. É por isso que no partido único o ministro era ao mesmo tempo deputado que é uma coisa que é incompatível em democracia.

De maneira que há muitas diferenças.

Eu vejo na internet no Têla Non os comentários, que querem o partido único, sabemos o que é que foi o partido único e o País não anda para trás. Um sistema presidencialista notem, mesmo o Presidente Obama que é o homem mais poderoso do mundo está muito controlado pela Câmara dos Representantes e pelo Senado. Brasil também é presidencialista mais há controlo e há o *impichimam*.

Impichimam faz com que o Presidente perca o lugar. E há regras. Portanto, num regime presidencialista e em democracia o papel da Assembleia é sempre primordial no controlo. O Presidente é bem controlado, compreende? Não faz aquilo que ele quer. Não se faz nem nos EUA, França, Brasil não é nada disso.

Na nossa Constituição o Presidente tem um prazo de 20 dias para analisar as leis e geralmente cumprem. É preciso dizer-vos que entre o Presidente da República e Assembleia não há só essa regra de veto...

Uma Voz: — Não só isso, a lei cai!

O Sr. **Presidente:** — Isso é o decreto do Governo é que cai, a lei não. São coisas diferentes. Os decretos do Governo vão para promulgação do Presidente da República. E se ele não promulgar no prazo de 20 dias perde o efeito.

O mesmo não acontece com a lei. E por outro lado as relações entre o Presidente da República e Assembleia não se coadunam só com a promulgação e veto. Há momentos que o Presidente não está de acordo com a lei, porque há dois aspectos da lei que ele gostaria de ver alterado e ele contacta.

Quer dizer, não são contactos públicos. Há contactos em que o Presidente diz sim-senhor, mas porque é que vocês puseram isso aqui. Penso que a linha a) e b) poderia ter outra redacção e não sei quanto. E quando os interesses são comuns aceitasse.

Pois, vamos então ver o preâmbulo da lei.

Podemos ver depois os aspectos da redacção etc. e vou precisar dessa lei que me envie a ver. Em relação a preâmbulo, considerações.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Só uma pequena correcção. Já no penúltimo parágrafo com relação a sinalização das vias que se separam as competências administrativas aí tem vias municipais e nacionais. Temos que corrigir porque já temos vias municipais.

O Sr. **Presidente:** — Isso tem outros problemas. Vou pessoalmente fazer a revisão do texto, mas em relação as questões de Código propriamente ditas, não sei se os Srs. Deputados têm algum problema a realçar Não têm nenhuma questão de fundo em relação ao preâmbulo?

Submetido à votação, foi aprovado o preâmbulo por unanimidade.

O Sr. **Presidente:** — Depois vamos fazer a revisão do texto.

Artigo 1º- Aprovação do Código de Estrada.

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, acho também que o técnico vislumbrou porque aqui fala: é aprovado o Código de Estrada cujo texto se publica em anexo ao presente decreto-lei e neste caso a presente lei.

O Sr. **Presidente:** — O código faz parte integrante da presente lei e não decreto-lei.

Submetido à votação, foi aprovado o artigo 1º por unanimidade.

Artigo 2º

Tem a palavra o Sr. Deputado Adllander Matos.

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP): — Também tem uma pequena rectificação em que o técnico também já havia identificado. A parte onde diz estrada aprovado pelo. Estava pelo e agora...

O Sr. **Presidente**: — Pela presente lei. Já corrigiu?

O Sr. **Técnico Nelson**: — Sim.

O Sr. **Presidente**: — Artigo 3º.

A Direcção de Transportes Terrestre segura a existência de um registo de infracções de âmbito nacional. Existe esse registo actualmente?

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Infelizmente, não existe um registo viável, isto porque requer meios informáticos que nós não temos. E assim esses meios informáticos, temos que fornecer aos polícias.

Com eles na estrada não é preciso correr atrás de Direcção de Transporte gastando combustível para confirmar se o indivíduo tem carta ou não. Com online eles tomariam conhecimento das infracções.

O Sr. **Presidente**: — *Submetido à votação, foi aprovado o artigo 3º por unanimidade.*

Artigo 4º- Veículo a motor.

Submetido à votação, foi aprovado o artigo 4º por unanimidade.

Artigo 5º

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Está cá 2,3 gramas.

O Sr. **Presidente**: — Mas estão a falar de quê?

O Sr. **Adllander Matos** (MLSTP/PSD): — Já no artigo 5º.

O Sr. **Presidente**: — Artigo 5º? É 2,5, né!

Tem a palavra o Sr. Comandante da Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — Aqui está a falar de aplicação da lei penal. Vou dar só o exemplo de Portugal. Zero virgula cinco (0,5) é normal. De 0,5 até 0,8 já é contra-alienação grave.

De 0,8 a 1,1 é muito grave. E a partir de 1,2 já é crime, porque um indivíduo com 2,3 nem consegue pegar na viatura. Para mim fica 1,2. Aqui no artigo 5º estamos a ver aplicação da lei penal isto quer dizer que um indivíduo depois de andar com a sua viatura e o polícia manda parar faz o teste e se tiver 1,2 é crime.

Agora podemos fazer e até o Sr. Presidente tinha dito na semana passada de um regulamento onde vamos regular a questão do álcool como diz o próprio código em que um indivíduo tem 0,5 que é normal. De 0,5 a 0,8 é contra-ordenação grave, de 0,8 a 1,1 é muito grave porque aqui só estamos a tratar de aplicação da lei penal, isto quer dizer, que a partir de 1,2 já é crime. Depois iremos tratar da situação de contra-ordenações.

O Sr. **Presidente**: — É boa opinião. Eu acho que essas coisas ganhamos se elas forem muito claras porque se entre nós estabelece a dúvida com o pública é pior ainda.

Aqui diz condução em estado de embriaguez. Acho que aqui deveria ficar muito claro quando é que se considera que o indivíduo está a conduzir no estado de embriaguez.

Qual seria a melhor redacção para este aspecto? Sr. Deputado António Ramos gostaria de ouvir a sua opinião. Qual seria o melhor texto de modo a ficar muito claro tanto aos Deputados que irão aprovar como ao público que irá ser alvo desta lei.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — O que é de certo, nós devíamos ou talvez acrescentar um artigo dizendo que é proibido a condução a partir de 0,5 e depois pôr um outro segundo ponto que 1,2 está sujeito a código penal como violação grave. Agora, porque ficando assim só 1,2 qualquer condutor pensa que ele a conduzir com 1,2 ele ainda está dentro da norma.

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

O Sr. **Comandante-geral da Polícia**: — É só uma questão para tirar uma dúvida aí. Aqui na aprovação do Código da Estrada que estamos a fazer agora, estamos a referir só e simplesmente para questões

penais. Eu lembro-me que na semana passada falamos da condução sobre o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas.

E falamos da necessidade de fazer uma regulação ou seja fazer um regulamento para esta matéria. É onde vai entrar a questão de contra-ordenação. Que tipo de indivíduo, se tiver 0,5 ele não cometeu nenhuma contra-ordenação, 0,8 é grave e 1,1 é muito grave. Eu entendo que neste texto para esta matéria está ideal, porque o indivíduo sabe muito bem se ele andar com 1,2 é crime. Agora, tem que haver um regulamento para questões de contra-ordenações.

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

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, no meu entender aqui está bem, porque de 0,5 a 0,8 não se aplica a lei penal. Só se aplica a lei penal quando é crime. Mas quando é que é crime? Quando atinge 1,2. Tudo resto vimos aqui, que vai se criar um regulamento.

O Sr. **Presidente**: — Há uma outra coisa. Seria bom lermos com atenção esse artigo 5.º. Para efeito da aplicação da lei penal na condução do veículo no estado de embriaguez, a conversão de valores do teor de álcool no sangue e do ar respirado.

Há uma relação entre o teor do ar respirado – quando se manda encher o balão está-se a expirar o ar, está estabelecido que o princípio de comparação e de transição entre o ar respirado e o álcool no sangue. Diz que, «a conversão dos valores do teor de álcool do ar expirado em teor de álcool no sangue, é baseado no princípio de que um miligrama de álcool por litro de ar expirado é equivalente (...)\», aqui se está a estabelecer a equivalência, «a 2,3 gramas de álcool por litro de sangue».

Aqui está só a estabelecer a relação entre o valor do álcool no ar – como é que se vai ver isso, eles não podem picar a pessoa e ver o valor no sangue. Está a dizer-nos que quando expiramos para o balão, o valor que ele dá é equivalente a 2,3 gramas de álcool do teor no sangue.

Portanto, é com base nisso que a polícia, o agente faz as suas contas. Agora, o resultado da conta é isso que o senhor estava a dizer.

Murmúrios.

Não, a equivalência entre o álcool na respiração e o valor do álcool no sangue é de um para 2,3. Não sei se me fiz entender.

Tem a palavra o Sr. Comandante de Polícia Nacional.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Temos uma máquina dessa, se soubesse poderia trazê-la para fazermos uma experiência.

O Sr. **Presidente**: — A máquina faz a conversão logo?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sim, a máquina faz isso.

O Sr. **Presidente**: — A máquina já o faz, quer dizer, o princípio é a relação entre a equivalência de um, o valor do álcool que se envia para o balão, a máquina multiplica logo.

Quer dizer que você no sangue neste momento tem X porquê? Porque o ar deu X vezes 2,3 gramas dá Y, que é o valor que a máquina dá.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, normalmente quando se faz o exame do sangue é para confirmação. A máquina – estou a dizer porque conheço o caso, já o fizemos quando estávamos em Lisboa, é o seguinte: aqui nesse artigo se abre o caminho para legislar sobre a contra-ordenação.

Quería explicar com isso o seguinte: estou a andar na minha viatura, a polícia me para e tenho que soprar o balão, soprando o balão dá 0,5, que é o meu limite.

O Sr. **Presidente**: — Esse 0,5 que o balão está a dar é a quantidade que o senhor tem no sangue, porque essa máquina faz a conversão. Agora, esse artigo só está a dizer qual é a relação que existe entre o ar que o senhor expira, aqui só está a estabelecer a equivalência.

O Sr. **Director da Direcção de Transportes Terrestres**: — Sr. Presidente, na esteira da explicação que está sendo dada, o texto deve permanecer porque está claro, esta é a «regra de três simples». Quer dizer, um miligrama de álcool do ar expirado é que corresponde a esse ar respirado de 2,3 gramas.

O Sr. **Presidente**: — ... *deficiências na gravação*... tem 0,8 de álcool no sangue, soube isso através do ar que está expirado no balão, a polícia não pede o senhor a sangue logo, ela manda parar o carro e manda soprar o balão.

Aqui só está a anunciar que a relação que existe entre a quantidade de álcool no ar expirado e a quantidade de álcool no sangue é de 2,3. Quer dizer que quando se sopra o balão a máquina regista o valor desse sopro e multiplica por 2,3, aquele volume de álcool do ar expirado tem-se que multiplicar por 2,3.

O Sr. **António Ramos** (MLSTP/PSD): — Está a explicar como é que a máquina processa.

O Sr. **Presidente**: — Sim, está a explicar como é que a máquina processa.

Logo isso tem que ficar na lei para estabelecer essa relação. Porque vejamos uma coisa: a polícia pede para soprar o balão, mas ela quer saber qual é a quantidade do álcool no sangue.

Esse artigo está a nos dar a equivalência entre uma coisa que é o TAE, valor do ar expirado, e o TAS, que no sangue. Portanto, a relação de uma coisa e a outra está estabelecida neste artigo.

Se duas pessoas soprarem, o balão recebe o ar das duas pessoas, mas sabe logo que uma tem X no sangue e a outra tem Y porque ela faz automaticamente a conversão.

Murmúrios.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, quer dizer que temos que legislar, como diz o Código, nessa matéria do álcool?

O Sr. **Presidente**: — Pois, estamos a legislar sobre a matéria de álcool no sangue.

Agora, se não me pedem logo o sangue, se me mandam só soprar o balão como é se sabe que tenho X de álcool no sangue? Tem que haver uma relação entre aquilo que o ar está a mandar e que existe no sangue. Então, aqui a dizer que a relação entre uma coisa e a outra é de 2,3 gramas. Esse artigo só está a exprimir a equivalência.

Murmúrios.

Compreendo qual é o seu problema, mas temos necessidade de se ter isso no regulamento, onde vêm as contas e o que nos estão a dar aqui é para sabermos qual é a relação entre uma coisa e a outra.

Se não eu podia dizer, «não, não, como é que sabem que tenho tanto de álcool no sangue se não me pedirão o sangue e nem me fizeram um exame?». Estão a dizer só a relação que quando soprarmos o balão o valor que sai do sopro e o álcool que sai neste ar é 2,3 do álcool que existe no sangue. É dobro vírgula três. Isso tem que ficar aqui.

Agora o artigo 5.º estabelece a equivalência entre relação do álcool no ar que vai para balão e porquê que a polícia nos diz que temos 0,8. Porque a máquina já fez sua conta e deu aquele valor. Qual de nós sabia que existe esta relação? Qual de nós sabia que o valor daquele sopro de ar dá-nos através dessa máquina o valor do álcool que está no sangue? É este princípio que está aqui.

Portanto, artigo 6.º - «Efeitos da condenação por contra-ordenação» ...

O Sr. **Marçal Lima** (MLSTP/PSD): — Sr. Presidente, o Sr. Deputado Adllander confidenciou-me aqui que gostaria que esse balão fosse introduzido no segundo período da entrada aos serviços.

Risos gerais.

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

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Sr. Presidente, acho que está a fazer um bocado de confusão e queria uma explicação sobre isso.

Há um decreto-lei que tem um preâmbulo, em que vem, «aprovação do Código de Estrada – é aprovado o Código de Estrada, cujo texto se publica em anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante»; artigo 1.º.

Depois vêm os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º, esses artigos não fariam parte do decreto-lei?

O Sr. **Presidente**: — O senhor está a falar de que artigo?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Do artigo 1.º.

O Sr. **Presidente**: — Qual é o seu problema então?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Quer dizer, aqui diz, no preâmbulo do decreto-lei, «nestes termos, a Assembleia Nacional decreta, nos termos da alínea b) do artigo 97.º da Constituição, o seguinte: artigo 1.º, é aprovado o Código de Estrada, cujo texto se publica em anexo ao presente decreto-lei e que faz parte integrante». Que decreto-lei?

O Sr. **Presidente**: — Já se corrigiu isso. Vejamos: temos o Código de Estrada e aqui está a dizer que «é aprovado o Código de Estrada, cujo texto se publica em anexo à presente lei (...), está lei que está a ser aprovada agora e o Código é anexo dela.

Porque para nós aqui na Assembleia, depois desta aprovação, não falamos no Código de Estrada, mesmo para o público. Falamos na lei número tal, barra tal, Código de Estrada. O Estatuto dos funcionários públicos, para nós, é Lei n.º 5/97. Essa é a lei que vai aprovar o código.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Em relação a essas competências, fico um pouco em dúvida de fazer parte, quer dizer, do meu ponto de vista esses artigos dois, três e seguintes faziam parte do decreto-lei que ia ser legislado pelo Governo.

O Sr. **Presidente**: — Não, não é decreto-lei e vou-lhe explicar: esse documento foi uma iniciativa do Sr. Deputado António, ele tirou esse documento de um lado qualquer e fez adaptações – porque hoje ninguém inventa mais nada.

Encontra-se as coisas e depois temos que ter a capacidade de adaptar e foi o que ele fez e enviou para Assembleia. Agora, quando entra aqui não é lei, entra como um projecto de lei e depois das discussões e da aprovação pela Assembleia é que passa a ser lei.

Portanto, quando vamos para o Plenário dizemos «é aprovado o Código de Estrada cujo (...)», porque esse código vai ser conhecido através desta lei. Aprovamos aqui entre nós o Código de Estrada, vamos ao plenário e levamos o projecto de lei e dizemos que através desta lei é aprovado o Código de Estrada, que passa a ser o seu anexo. Portanto, o nome oficial desse código vai ser a lei número tal, de tal...

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Até aqui estou esclarecido. Agora, o meu problema é: esses artigos fazem parte de que lei?

O Sr. **Presidente**: — São artigos da lei que aprova o código.

Estamos ainda a pedir a vossa presença aqui porque pode haver alguns aspectos nestes artigos que vão aprovar esta lei, em que os senhores podem ser úteis para levarmos ao plenário as melhores reflexões. Porque no plenário já não se vai ler mais o código. Parte-se do princípio que o que está feito, está feito, com as alterações que estão aqui. Há um projecto inicial, que é o projecto de lei, esse projecto de lei discutimos, corrigimos e o documento que vai acompanhar a lei, não é esse que temos aqui a frente.

É aquele onde estão reflectidas as nossas opiniões. Portanto, ele é aprovado através de uma lei e agora vamos ver o que é que está a dizer essa lei.

É isso que estamos a analisar.

Vejamos o artigo 6.º, alguém tem algo a sugerir?

Pausa.

Aprovado o artigo 6.º.

Artigo 7.º, a fiscalização, há alguma observação?

Na alínea d) já foi alterado de «câmaras municipais» para «câmaras distritais».

No ponto três há uma referência a «polícias municipais»; não temos polícias municipais, temos polícias camarárias. Elas terão mesmo nessa função? Essa competência é exercida também através das polícias camarárias?

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — Sr. Presidente, esse número aqui pode ser: por exemplo, a câmara amanhã ou depois pode criar um parque de estacionamento seu e a polícia camarária pode muito bem fiscalizar o seu parque.

Não é, por exemplo, fazer «operações STOP» aí porque não é da sua competência...

O Sr. **Presidente**: — Aqui neste artigo diz que «a fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislações complementares incumbe à Direcção dos Transportes Terrestres e a polícia nacional (...)»; «à Direcção dos Transportes Terrestres, quando as actividades dos centros de exames (...)»; «à polícia nacional, pela manutenção da ordem pública (...)»; agora, «às câmaras distritais, no que respeita à jurisdição das vias públicas (...)».

Depois vem, «as competências referidas nas alíneas a) e c) no número anterior são exercidas através do pessoal de fiscalização determinado para o efeito (...), das competências referidas na alínea d) do número três (...)», temos que ver.

Essas polícias municipais o que é que fazem de concreto actualmente? Elas existem legalmente?

O Sr. **Representante da Câmara Distrital de Água-Grande** (Gualter Vera Cruz): — Ela é criada no âmbito da Lei-quadro das Autarquias Locais. Temos alguns elementos que fazem o tipo de fiscalização que era feita outrora, digamos, aquilo que chamávamos de «*çodé mato*». É mais ou menos isso e não interfere nas competências que são exclusivas da polícia nacional. É só para fazer o controlo e a gestão daquilo que está sobre jurisdição das câmaras distritais.

O Sr. **Presidente**: — Elas são respeitadas pelas populações?

O Sr. **Representante da Câmara Distrital de Água-Grande**: — Não, porque o nível, digamos, de alguns elementos que compõem essa polícia camarária não deixam muito a desejar. Por isso é que fomos extinguindo alguns, substituindo-os, mas estamos em vias, junto dos parceiros, de formar pessoas com outros níveis.

O Sr. **Presidente**: — Então temos que mudar aqui e pôr «das polícias camarárias». Mais considerações neste artigo 7.º?
As competências da Direcção dos Transportes Terrestres estão todas bem elaboradas?

Vozes: — Sim, sim.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, podemos aprová-lo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Artigo 8.º - Sinalização. Há alguma consideração?

Negaram, acenando com a cabeça.

Aprovado o artigo 8.º.

Artigo 9.º. O ponto cinco deste artigo já tínhamos discutido aqui, «a fixação dos limites de velocidade, nos termos do disposto do artigo 20.º do Código da Estrada, quando superior ao estabelecido ao mesmo código é realizada por despacho do Director dos Transportes Terrestres», é que a lei vai designar os aspectos da sua regulamentação. Estão a ver que está a remeter para o Director a fixação dos limites da velocidade.

Podemos aprová-lo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Artigo 10.º.

Pausa.

Há coisa que temos que ter cuidado, é termos que ir aos números e ver se uma coisa articula com a outra.

Podemos aprovar este artigo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Entretanto, foram aprovados o artigo 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º e 17.º.

Artigo 18.º - Regulamentação. No número um deste artigo, «os regulamentos previstos neste código são aprovados por decreto regulamentar (...)», o que é que queriam dizer com isso? São aprovados por despacho do Ministro, é isso que queriam dizer?

Vozes: — Sim, sim.

O Sr. **Presidente**: — Então fica «são aprovados por decreto ou por despacho do Ministro». Podemos aprovar este artigo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Artigo 19.º - Revogações. Podemos aprová-lo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Artigo 20.º - Entrada em vigor, «entra em vigor na data da sua publicação (...)», temos que alterar isso.

O Sr. **Comandante-geral da Polícia Nacional**: — É aquele tempo chama-se em direito «**vocal soles**». Ou seja, as entidades que fazem parte do código, neste caso a DTT e a Polícia Nacional, dá a conhecer ao público o novo código.

Acho que deveríamos dar 30 ou 60 dias.

O Sr. **Presidente**: — 60 dias são poucos, vamos pôr 90 dias? Agora, uma coisa é certa, temos que saber aproveitar esses 90 dias.

Então vamos pôr, «entra em vigor 90 dias após a sua publicação», para ver se nos dá tempo para a sua divulgação.

Meus senhores, chegamos ao fim da aprovação da lei na especialidade e esse trabalho merece ser saudado. Esse documento é de uma grande importância e sobretudo a forma como os senhores se interessaram em participar.

Queria agradecê-los e viram que esta aqui é a Sala onde saem as leis e essa lei nasceu do nosso colega Deputado António Ramos e contou com a vossa presença e o vosso estímulo será aprovado aqui. Na aprovação na globalidade faremos uma menção da forma tão amável e aberta como os senhores participaram.

O Sr. Abel Viana queria dizer alguma coisa?

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Desculpa Sr. Presidente, quando estivemos a discutir os artigos 174.º e 175.º havia saído, mas nesse artigo 175.º queria pedir aos Srs. Deputados para acrescentar nele uma coisa, não sei se ainda é possível.

O Sr. **Presidente**: — Se faz favor.

O Sr. **Representante da Escola de Condução Nossa Sra. de Fátima**: — Ficaria, se concordassem, «coima é paga no prazo de 20 dias úteis», entraria a palavra «úteis».

O Sr. **Presidente**: — Não contando os sábados e os domingos e assim dar mais tempo para o seu pagamento. Estamos de acordo?

Afirmaram, acenando com a cabeça.

Dispiji longô ça golozu, logo, na altura em que não temos nada para dar, não podemos estar com gulosos.

Mais uma vez, saúdo aos senhores e agradeço por tudo quanto fizeram para a aprovação desta lei e declaro encerrada a reunião.

Eram 12 horas e 15 minutos.

Estiveram ausentes os seguintes Srs. Deputados.

Acção Democrática Independente (ADI):

Helder Paquete Lima
Carlos Alberto Pires **Pinheiro**
Cecílio Quaresma
Roberto Lombá