



CARROS ANTIGOS EM LISBOA

RESTRIÇÃO É ILEGAL

A norma que limita a circulação automóvel no centro da capital não terá sido aprovada legalmente, segundo vários juristas. A confirmar-se a ilegalidade será um bico-de-obra, pois todas as infracções registadas ao abrigo desta lei ficam sem efeito. > Pág. 15



Restrição em Lisboa contestada

Ana Paula Azevedo
paula.azevedo@sol.pt

Juristas consideram que os limites à circulação de carros com 15 a 20 anos é ilegal. Condutores podem ir para tribunal.

As restrições impostas pela Câmara Municipal de Lisboa (CML) à circulação de veículos a carros com mais de 15 a 20 anos está a ser posta em causa. Há quem defenda que as limitações deveriam ter sido decididas pela Assembleia Municipal e não, como aconteceu, pelo executivo da autarquia (presidente e vereadores) – sendo, por isso, consideradas «ilegais» numa queixa que já chegou ao provedor de Justiça e por um especialista em Direito Administrativo entretanto consultado pelo SOL. Para outro jurista, a questão não é tão linear.

Em causa estão as três deliberações da CML (de 2011, 2012 e 2014) que instituíram as chamadas Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) e respectivas regras, como forma de controlo da qualidade do ar e de prevenção da poluição. Entre as 7h e as 21h dos dias úteis, não podem circular no coração da capital, a Zona 1 (entre a Avenida da Liberdade e o Terreiro do Paço), automóveis de matrícula anterior a 2000. E na Zona 2, limitada pela Av. Ceuta/Sete Rios/Av. Forças Armadas/Av. EUA/Av. General Spínola/Av. Infante D. Hen-



MÁRIO CRUZ/LUSA

Proprietários de veículos 'antigos' manifestaram-se no domingo, na Avenida da Liberdade

rique) não podem entrar carros anteriores a 1996. Ficam de fora destas restrições os automóveis de residentes com dístico de estacionamento e os carros históricos, transportes públicos, veículos de emergência, militares ou da Polícia. As infrações são fiscalizadas pela Polícia Municipal e PSP, sendo puníveis com multa de 25 euros. O Automóvel Club de Portugal (ACP) estima que um milhão e meio de automobilistas na capital têm carros de matrículas anteriores a 2000 e 1996.

Pedro Costa Gonçalves, professor da Faculdade de Direito de Coimbra e advogado da sociedade Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva e Associados, não tem

dúvidas: «As deliberações em causa são ilegais, por incompetência da CML para as aprovar».

Para o jurista, as deliberações «correspondem manifestamente a normas jurídicas, de carácter regulamentar». E explica as consequências: «Com a lei n.º 75/2013 [das autarquias locais] a câmara municipal perdeu competência própria para aprovar regulamentos de eficácia externa». A partir de então, «a câmara passou a ser apenas competente para 'elaborar e submeter à aprovação da assembleia municipal os projectos de regulamentos externos do município, bem como aprovar regulamentos externos'».

Semelhante argumentação é feita numa queixa ao provedor de Justiça, apresentada na semana passada por um cidadão residente em Lisboa.

A CML não respondeu ao pedido de comentário feito pelo SOL. Nas deliberações em causa, o executivo liderado por António Costa invoca um histórico legislativo: decretos-lei de 1999 e 2007 que transpõem directivas da UE obrigando os Estados-membros a adoptar medidas para aumentar a qualidade do ar e fazer cumprir valores-limite de poluentes, inclusive ao nível local, pelas autarquias.

Precisamente por isto é que Miguel Lorena Brito, da F. Castelo Branco & Associados, considera

que a resposta «não é inequívoca» e manifesta «reservas» em concluir que as restrições tinham de ser aprovadas em Assembleia Municipal. «A conclusão mais imediata é a de que a competência pertence à Assembleia Municipal», por causa da lei das autarquias locais. «No entanto, neste caso a questão não pode ser analisada desta forma simplista, desde logo porque as ZER não foram autonomamente criadas pela CML, antes resultando de um complexo processo normativo». Este culminou na aprovação pelo Governo de um programa de execução de medidas que «atribui especificamente à CML um conjunto de obrigações no que se refere à implementação das ZER». Além disso, recorda o especialista em Direito Administrativo, é a Câmara que compete «a administração do domínio público», incluindo a circulação automóvel.

Mas se os condutores multados forem para tribunal e este entender que a CML não tinha poderes para tal, as deliberações «podem eventualmente ser anuladas» – o que «podrá produzir efeitos em cascata, conduzindo à invalidação das coimas». «Tudo dependerá dos meios processuais que venham a ser concretamente utilizados pelos cidadãos que se considerarem lesados», conclui Miguel Lorena Brito.