



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FREGUESIAS

Projeto de Lei n.º 770/XIV/2.ª (PCP) – Altera e simplifica o regime legal do estacionamento e aparcamento de autocaravanas

Projeto de Lei n.º 776/XIV/2.ª (PEV) – Estabelece as condições de proibição de acampamento e aparcamento de veículo (alteração do artigo 50.º-A do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei 114/94, de 3 de maio e republicado, em anexo à Lei 72/2013, de 3 de setembro)

Projeto de Lei n.º 784/XIV/2.ª (BE) – Revogação do conceito de pernoita e clarificação do estacionamento no Código da Estrada (alteração dos artigos 48.º e 50.º-a do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio)

PARECER

A Lei n.º 72/2013, de 03 de agosto procedeu à 13ª alteração ao regime jurídico do Código da Estrada, dada a público a coberto do DL n.º 114/94, de 03 de maio.

Entre as alterações introduzidas ficou consagrada aquela que, agora, é objeto central das propostas de que aqui se trata, cuja integração, por aditamento do **Artº 50º-A, veio proibir o aparcamento** e a **pernoita** de autocaravanas fora dos locais autorizados.

Foi atribuída competência fiscalizadora à GNR, à PSP, à Polícia Marítima e aos Municípios para atuarem fora das vias públicas e áreas protegidas em situações de pernoita e aparcamento de autocaravanas ou roulottes fora dos locais autorizados.

Correspondendo a uma política pública de promoção da segurança rodoviária e de diminuição da sinistralidade nas estradas, a medida consagra a proibição de **aparcamento** e **pernoita** de autocaravanas fora dos locais autorizados.

Como atrás referido, a norma, depois de consolidada na Lei n.º 72/2013, de 13 de agosto, sob o **Artº 50.º - A**, tem o seguinte teor:

«Artigo 50.º-A - Proibição de pernoita e aparcamento de autocaravanas

1 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 49.º e 50.º, são proibidos a pernoita e o aparcamento de autocaravanas ou similares fora dos locais expressamente autorizados para o efeito.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se:

a) 'Aparcamento', o estacionamento do veículo com ocupação de espaço superior ao seu perímetro;



b) 'Autocaravana ou similar', o veículo que apresente um espaço habitacional ou que seja adaptado para a utilização de um espaço habitacional, classificado como 'autocaravana', 'especial dormitório' ou 'caravana' pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;

c) 'Pernoita', a permanência de autocaravana ou similar no local do estacionamento, com ocupantes, (sublinhado nosso) entre as 21:00 horas de um dia e as 7:00 horas do dia seguinte.

3 - Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de (euro) 60 a (euro) 300, salvo se se tratar de pernoita ou estacionamento em áreas da Rede Natura 2000 e áreas protegidas, caso em que a coima é de (euro) 120 a (euro) 600 (euro).

O conceito de “pernoita”, definido nos termos da **alínea c)** acima transcrita, tem sido a pedra de toque para o descontentamento dos caravanistas de que os Partidos Políticos com assento na Assembleia da República – PEV, PCP e BE – fazem eco através das Projetos de Lei que, ora, apreciamos.

A medida aqui preconizada entrou em vigor em 08.01.2020.

Inconformados, os caravanistas, além de terem reagido em protesto e colhido o apoio político dos citados Partidos Políticos, desenvolveram, autonomamente uma Petição na qual exararam todos os seus argumentos e defenderam, entre outros motivos, que:

«... todos os lugares de estacionamento são adequados para veículos ligeiros, desde que devidamente estacionados e sem realização de acampamentos, quer estejam com ou sem ocupantes.»

E esgrimiram conceitos linguísticos e razões de interpretação mais ou menos extensiva, designadamente, à volta dos conceitos utilizados: “permanência”, “Paragem”. “estacionamento”, “imobilização”, “domicílio” ou “dormitório” e outros.

Deitam mão ao direito comparado e percorrem leis que, noutros Estados Membros, dispõem sobre esta matéria.

Invocam princípios constitucionais que consideram precludidos, por força das normas que se querem alteradas, apontando-se aqueles que se consideram mais atingidos nos seus valores de raiz:

- Proporcionalidade e equilíbrio
- Necessidade e justa medida
- Adequação e racionalidade

Ao mesmo tempo, são chamados à razão vários princípios de direito administrativo os quais, em seu entender, se mostram ofendidos.



E são:

- Imparcialidade, legalidade, boa-fé;
- Prossecução do interesse público.

Por sua vez, as Propostas de Lei, em total consonância, acompanham as preocupações dos caravanistas, apontando alguma desconsideração pelos princípios invocados.

E citamos:

Do PCP: *«O seu enquadramento jurídico deve ser claro, justo e coerente – e deve assegurar uma utilização adequada às condições concretas do local e da época em que se realiza.»* - in Exposição de Motivos

Do BE: *«Desta forma, a discriminação negativa que é imposta às autocaravanas vem estabelecer um precedente profundamente injusto e desestabilizador do quadro legal afeto ao autocaravanismo.»*

Do PEV: *«O Partido Ecologista Os Verdes entende que é vantajoso proceder à alteração do artigo 50.º-A do Código da Estrada, por forma a que este se torne mais claro, mais justo e mais adequado à realidade do autocaravanismo, evitando atropelos aos direitos e interpretações arbitrárias e desproporcionais.»* - in Exposição de Motivos.

Outra das perspetivas que as três Propostas consideram incongruente e reprovável é a falta de fundamentação das medidas adotadas, o que atenta contra a maturidade democrática de que Portugal tanto se orgulha.

Por isso se transcreve:

Do PCP: *«É de registar, entretanto, que o Decreto-Lei em questão não aponta qualquer justificação para a inscrição deste artigo no Código da Estrada.»* - in Exposição de Motivos

Do BE: *«Note-se que não foi incluída qualquer fundamentação sobre esta matéria na exposição de motivos da presente legislação.»* - in Exposição de Motivos

Diz o PEV: *«No entanto, esta proibição surge sem que exista qualquer explicação ou fundamentação na respetiva exposição de motivos.»* - in Exposição de Motivos

Como atrás citado, em todas os Projetos se denuncia:

- A ausência de fundamentação na tomada de medidas;
- Algum excesso de formalismo;
- Discriminação negativa perante outras modalidades e situações similares. Não existem outras normas legais que proibam a pernoita no interior de veículos estacionados;
- Restrição à mobilidade dos cidadãos aficionados do caravanismo;



- Falta de alternativas e condições de repouso para estes viajantes, tal como é legalmente recomendado, a favor da segurança rodoviária e da proteção de pessoas e bens;
- Sujeição a fiscalização baseada em interpretações arbitrárias e desproporcionais;
- Atropelos aos direitos fundamentais.

Em contrapartida, defende-se que:

- A legislação deve ser equilibrada e justa;
- Se devem evitar perdas de carácter económico. Além da economia global, as economias locais quer no interior quer no litoral, não podem sair em prejuízo;
- Devem importar-se dos restantes Países europeus os melhores exemplos, outras práticas, diferentes lições e procedimentos menos restritivos;
- O papel decisivo deve ser conferido às Autarquias Locais que melhor conhecem os condicionalismos das suas regiões, pelo que a Lei lhes deve reservar um espaço de decisão.

EM CONCLUSÃO:

Valorizando todos os seus contributos verificamos que esta matéria merece total abertura e debate, numa reflexão que envolva os três Partidos Políticos proponentes e todos os restantes Partidos com representação política e democrática na Assembleia da República.

Aqueles que não avançaram com qualquer proposta não podem ignorar o incómodo que grassa nem deixar de sentir que o trabalho conjunto nesta discussão, pode ser muito útil na pacificação das inquietudes provocadas. Uma discussão séria, isenta, que não esqueça, com o rigor que a matéria exige, que a violência nem sempre está no rio que galga as margens, mas, sim, nas margens que o comprimem.

A ANAFRE recomenda que, na melhor expressão da descentralização de competências, o Governo possa garantir, desde já, uma solução legislativa concreta que envolva todos os Grupos Parlamentares e preconize a possibilidade de as Autarquias Locais poderem optar por soluções concretas, definidas em função das realidades locais, a aplicar pelas autoridades locais competentes.

Lisboa, 10 de maio de 2021