

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



UTILIZAÇÃO OPERACIONAL DE VIATURAS APREENDIDAS EM PROCESSO CRIME

Da problematização do regime aplicável e da atuação da PSP

Autor: André Francisco Dias Antunes

Estudo Teórico

Trabalho Final do 5.º Curso de Comando e Direção Policial

Lisboa, 25 de julho de 2022



Resumo

A atividade de investigação criminal contempla um sem número de diligências e ações de inquérito que, além dos contextos processuais formais, poderá implicar a necessidade de utilização de meios operacionais, de que são exemplo paradigmático as viaturas descaracterizadas. O Sistema de Investigação Criminal na PSP está oficialmente dotado de um parque de viaturas que serve os seus propósitos habituais, mas a exigência da realidade prática muitas vezes ultrapassa a capacidade dos meios auto existentes.

Havendo uma tramitação adequada dos inquéritos crime em que seja passível a apreensão de viaturas, quer por terem sido utilizadas quer por se considerarem lucro da atividade criminosa, poderá vir a despoletar-se o procedimento com vista à sua utilização operacional. Esta modalidade, que se irá examinar, além de permitir um aumento do parque de viaturas disponíveis para a missão policial, opera numa ótica de recuperação de ativos e também de demonstração aos criminosos que, mais que a condenação penal que lhes caiba, poderão sentir o abalo económico do instituto da perda em favor do Estado, pois os bens utilizados ou os lucros ilegítimos que obtiveram, provocaram certamente lesões à sociedade materializadas na consumação do crime investigado.

Palavras-chave: ESPAP, Investigação Criminal, PVE, UOVAPC.

Abstract

The criminal investigation activity includes a large number of diligences and investigation actions that, in addition to the formal procedural contexts, may require the use of operational means, such as unmarked vehicles. The Criminal Investigation System in the PSP is officially endowed with a fleet of vehicles that serves its usual purposes, but the demands of practical reality often exceed the capacity of the existing vehicles.

If there is an appropriate procedure for criminal investigations in which vehicles may be seized, either because they have been used or because they are considered to be proceeds from criminal activity, the procedure for their operational use may be triggered. This modality, which will be examined, in addition to allowing an increase in the number of vehicles available for the police mission, operates in a perspective of asset recovery and also of demonstrating to criminals that, more than the criminal conviction applied to them, they may feel the economic shock of the institute of confiscation in favor of the state, since the assets used or the illegitimate profits they obtained, certainly caused injuries to society materialized in the consummation of the crime under investigation.

Keywords: Criminal Investigation, ESPAP, PVE, UOVAPC.

Introdução

Por altura de cerradas crises que se generalizam numa sociedade onde o risco adota diferentes e renovados figurinos, as Forças e Serviços de Segurança (FSS) deparam-se com desafios tentaculares e que, do prisma criminal, assumem concretizações também elas mais “originais”. Segundo as palavras de Torres (2020, p. 5), “as instituições operam hoje num quadro complexo, ambicioso e desafiante, em particular as forças e serviços de segurança, pois as exigências duplicam para quem tem o poder/dever de exercer o monopólio legítimo da força”.

Em razão desta moldabilidade criminal, a Polícia de Segurança Pública (PSP), na prossecução diária das suas missões e concretamente em matéria de investigação criminal (IC)¹, recorre ao uso de diversas ferramentas e técnicas, mais ou menos específicas, mas são as viaturas descaracterizadas que, hodiernamente, servem de cimento unificador e imprescindível a grande parte delas – seja para as atingir, mediar ou “simplesmente” concretizar. Assim, é unânime afirmar que a IC carece de se desvincular, cada vez mais, de metodologias arreigadas ao hábito ou à tradição, como forma de se nivelar, a todo o tempo, com a evolução dos fenómenos criminais e com as demandas que a sua repressão exige.

Tal como refere Patrica (2019), na PSP, “à semelhança do que acontece com outros recursos essenciais (...), também relativamente às viaturas existe uma escassez acentuada face às necessidades quotidianas”. Muitas vezes, a realidade em termos de meios auto é demasiado pragmatizada, “beneficiando do decano e milagroso *know-how* há muito consolidado nas estruturas oficiais das FSS em termos de prolongamento da vida útil dos seus envelhecidos e desgastados parques automóveis” (Torres, 2019, p. 70). Destarte, a atual conjuntura económica e financeira mundial projeta as organizações, cada vez mais, para a necessidade de estas se reinventarem sob pena de verem beliscada a sua própria existência.

É deste novo paradigma que surge o escopo deste trabalho, focado na utilização operacional de viaturas apreendidas em processo crime (UOVAPC) e naquilo que poderá representar para uma instituição como a PSP. Para tal, importa que se lhe percebam todas as *nuances* e particularidades, de forma crítica e informada, a fim de se ajuizar sobre a sua rentabilidade. Mais que uma possibilidade que o legislador pretendeu criar nos casos em que processualmente seja admissível, este regime apresenta-se-nos como um potencial

¹ Cf. art. 3.º, n.º 1, al. e) da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto – que aprova a orgânica da PSP.

mecanismo de alta eficiência operacional e logística, porquanto se acredita que capacite a atividade da IC de um ativo descartado daquilo que é habitual numa instituição regida por padrões e limitações, inclusive no que à utilização de viaturas diz respeito². Veremos.

Sendo este um estudo de natureza teórica, além de ter o seu enfoque na análise do regime legal que enquadra e norteia a UOVAPC, tem como principal objetivo o de explorar e subsumir os normativos existentes àquilo que é a *praxis* policial concreta. Para tal, propõe-se percorrer de forma sistemática e consentânea detalhes que vão desde a condução do inquérito crime em alinhamento com o possível desencadear da suscetibilidade de perda de viaturas a favor do Estado, à restante tramitação procedimental que terá lugar – quer a montante quer a jusante – do uso efetivo da(s) viatura(s) apreendida(s) pelo Órgão de Polícia Criminal (OPC).

Antes de se aflorarem as especificidades práticas da utilização de viaturas apreendidas na atividade policial, há, pois, que recuar àquilo que a permitirá despoletar. Numa abordagem simplista, o que está subjacente ao mecanismo de UOVAPC é, *ab initio*, uma prospeção que permita assumir que determinada viatura, aquando do final da IC a que está vinculada, será declarada perdida a favor do Estado, ou, como também se designa no Direito, “recuperada” (enquanto ativo na equação criminal). Tanto assim é que, de acordo com Rodrigues & Rodrigues (2013), os bens que integram o incremento patrimonial resultante do crime pertencem à sociedade e não ao criminoso, pois para o surgimento desse lucro produziu-se uma importante lesão nos interesses do Estado. Nesta ótica, os bens são “recuperados” pois com a declaração de perda apenas se restabelece a sua legítima titularidade.

Por outra perspetiva, a manutenção dos bens apreendidos compete ao Estado, “nomeadamente no que toca aos locais para os guardar, bem como à necessidade de haver pessoas para os conservar, controlar e registar, o que, como é óbvio, é muito dispendioso” (Diniz, 2012, pp. 49-50). A somar a este raciocínio, é do próprio preâmbulo de um dos diplomas que regula esta temática – Decreto-Lei (DL) n.º 31/85, de 25 de janeiro – que se aflora o interesse em “evitar-se que os veículos automóveis apreendidos no decurso de processo crime permanecessem longos períodos sem utilização, ficando reduzidos pelo tempo e, muitas vezes, pela intempérie, a destroços sem utilidade”.

Também nos objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2020-2022 (Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto) se refere, no artigo 19.º n.º 1, que “são

² Em linha com a Estratégia da PSP 20-22 e com a ideia de capacitação logística plasmada no seu eixo n.º 3.

prioritárias a identificação, a localização e a apreensão de bens ou produtos relacionados com crimes”. No n.º 2 acrescenta-se que as Autoridades Judiciárias (AJ) (...) “decidem e executam medidas de gestão de modo a assegurar a rápida afetação a utilidades públicas dos bens apreendidos em processo penal, evitando a sua deterioração e perda de valor, ou a permitir a respetiva venda, sendo o caso.”

Neste panorama gestor e extrapolável a vários setores das organizações, a filosofia assente na *Total Quality Management* (TQM), defendida por vários autores, explica e aumenta a consciência da qualidade em todos os processos organizacionais, para que os seus padrões sejam mantidos o mais alto possível em todas as fases, agregando valor ao serviço prestado. Por sábias palavras, é “o processo de colocar em prática as ferramentas e técnicas de qualidade para melhorar os processos e produtos de forma contínua” (Venkateshwarlu et al., p.75). Outrossim, como refere Bracker (1980), para que a gestão de uma organização atinja patamares de excelência, é fundamental que se adote uma estratégia que permita nivelar a utilização dos recursos com vista a atingir eficazmente os objetivos propostos.

Importa, pois, que o caminho a percorrer (além do administrativo) se faça de forma harmoniosa desde a fase inicial do Inquérito até ao Julgamento. De início, além angariar provas para o crime investigado (artigo 262.º, n.º 1, do Código de Processo Penal [CPP]), importa demonstrar a ilicitude subjacente à posse de determinada(s) viatura(s). Aliás, a harmonia que se alude é tão necessária, porque “a investigação criminal (...) é também uma atividade que além de formalmente integrar o processo se configura como materialmente judiciária, pois integra-se numa atividade prescritiva que tem por necessária justificação uma motivação total ou parcialmente cognitiva” (Mesquita, 2010). Consequentemente, a sua concretização em atos de inquérito encontra uma cisão de natureza formal com as fases subsequentes, designadamente com o Julgamento, onde se produzirá definitivamente a prova e se decidirá imparcialmente, com a devida separação funcional, sobre o quanto se investigou.

Acresce, ainda segundo Mesquita (2010), que estas implicações no direito probatório não assentam apenas na judicialidade institucional do Ministério Público (enquanto titular da Ação Penal), mas sim na contraditoriedade que caracteriza o Julgamento. Ora, daqui se retira uma conclusão linear: o quão mais completo e translúcido for o inquérito, menor a amplitude disponível ao contraditório para rebater os indícios, em sede de Tribunal; ou seja, maior a probabilidade de os bens apreendidos e para os quais se

tenha produzido prova bastante (concretamente os veículos), virem a ser perdidos a favor do Estado.

Este pré-juízo legalista e de natureza processual, como já se entende, vê a si subsumido todo o mecanismo em análise no presente artigo, não sendo possível desunir a vertente administrativa e material da utilização de viaturas apreendidas, daquilo que, em abono da verdade (e para os efeitos aqui implícitos), a permite desencadear: o processo crime.

Acolhendo a metodologia de Teles (2000), o presente artigo baseia-se numa análise global do ponto de vista teórico, normativo, jurisprudencial e operacional, visando pôr em confronto, de forma crítica, essas análises e estudos com as legítimas aspirações sociais, doutrinárias e, no caso concreto, institucionais, por forma a clarificar o problema e responder às seguintes questões de investigação:

Q1 – Utilização operacional de viaturas apreendidas: que regime(s) e como se materializa(m)?

Q2 – Que impacto operacional é passível de se obter no quadro da IC na PSP?

Q3 – As entidades envolvidas no procedimento e o “simplex” desejável. Que onerosidade burocrática e financeira?

Estado de arte

Contextualização Penal – o que antecede a UOVAPC

O primeiro desafio subjacente ao procedimento analisado neste artigo reside na identificação e localização do(s) ativo(s) – neste caso viatura(s) – devendo para tal existir uma espécie de “investigação patrimonial preliminar”, dentro do próprio inquérito crime. Nas palavras de Rodrigues & Rodrigues (2013, p. 15), é necessário que “os magistrados do Ministério Público estejam preparados para a hercúlea tarefa de conduzir duas investigações de grande complexidade – não só a investigação tendente à responsabilização penal do agente como aquela que visa garantir a efetividade da declaração de perda”. Temos, portanto, que existe sempre um contexto inicial de apreensão, enquanto meio de obtenção de prova ou como medida de polícia, que, em regra, tem natureza cautelar. E tem-la “no sentido de só passar a definitiva – modificação da posse e da disponibilidade – após sentença condenatória transitada em julgado com

declaração de perda a favor do Estado (...) ou com a entrega dos bens aos legítimos proprietários” (Valente, 2010, pp. 436-437).

A apreensão tem como únicos fundamentos, portanto, o “interesse para a instrução do processo ou para a garantia da perda sendo esta admissível” (Gonçalves & Alves, 2009, p. 230), podendo ocorrer excecionalmente a coberto de outro regime de garantia patrimonial (que ao caso não importa explorar): o do arresto preventivo previsto no art.º 228.º do CPP.

É frequente associar-se este tipo de instrumentos à criminalidade económico-financeira. Veja-se, aliás, que é este o âmbito primordial da Lei n.º 5/2002, de 11 de janeiro, a qual estabelece “um regime especial de recolha de prova, quebra do segredo profissional e perda de bens a favor do Estado” para este tipo de crimes e outros de matriz organizada ou especialmente complexa (art.º 1.º, n.º 1). Todavia, não é apenas nestes “macro contextos” que é possível desencadear o procedimento de UOVAPC, mas também naqueles em que, de forma cabal e probatoriamente fundamentada, a(s) viatura(s) seja(m) meio *sine qua non* o crime não seria possível (ou seria muito difícil) de praticar, ou que resultem de lucro ou proveito dele obtido. Aqui, nos ensinamentos de Germano Marques da Silva, “a apreensão destina-se essencialmente a conservar provas reais e bem assim de objetos que, em razão do crime com que estão relacionados, podem ser declarados perdidos a favor do Estado” (Silva, 2010, p. 289).

No entanto, e em abono dos factos, um dos fenómenos criminais em que, estatisticamente, ainda é mais vezes desencadeado o procedimento de UOVAPC, é o tráfico de estupefacientes³, concretamente no que diz respeito aos artigos 21.º e 28.º do DL n.º 15/93, de 22 de janeiro – legislação de combate à droga. Na verdade, este crime é bastante compaginável com o despoletar do procedimento de utilização operacional de viaturas apreendidas, pois que, em regra, faz nascer investigações que se prolongam no tempo e muitas vezes assentam em rotinas em que as viaturas são um objeto indispensável para a sua consumação, ou obtidas com proveitos daquela ilicitude. No mais, é-lhes sempre dada uma instrumentalização negativa que se vai tornando, pelo seu recidivismo, favorável ao mecanismo que aqui se estuda. Mas a perda de instrumentos prevista no regime jurídico do combate à droga ainda vai além disto. Os arts.º 35.º e 36.º deste DL preveem especificamente a perda de objetos, coisas ou direitos relacionados com o crime, referindo, na parte que nos importa, que “são declarados perdidos a favor do Estado os objetos que

³ Assim se infere por conhecimento próprio do autor e por conversas exploratórias com responsáveis do Departamento de Logística da Direção Nacional da PSP.

tiverem servido ou estivessem destinados a servir para a prática de uma infração prevista no presente diploma (...) ainda que nenhuma pessoa determinada possa ser punida pelo facto”. De resto, esclarece o n.º 5 do referido art.º 36.º que “estão compreendidos neste artigo, nomeadamente, os móveis, imóveis, aeronaves, barcos, veículos, depósitos bancários ou de valores ou quaisquer outros bens de fortuna”. Ou seja, mais que o substrato sancionatório ou preventivo, “no regime do tráfico de estupefacientes a declaração de perda dos instrumentos não é motivada por nenhum requisito de perigosidade” (Coelho, 2018, p. 88).

Nesta linha, também o Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 05-05-2014 referente ao Processo n.º 158/09.3GABAVV-E.G1, decide favoravelmente à perda de viatura a favor do Estado em processo de tráfico de estupefacientes, ao referir que “o automóvel em apreço era propriedade do arguido (...) e que este o utilizava regularmente nas suas deslocações para desenvolver a sua atividade ilícita”, acrescentando que a sua perda a favor do Estado ao abrigo do DL 15/93, de 22 de janeiro, “por ser norma especial, sempre prevaleceria sobre o regime geral previsto no artº 178º, nº 7, do CPP”.

Seguindo de perto a visão de Simões & Trindade (2009, p. 1), a criminalidade atual, principalmente a mais organizada, tem uma especial vocação para gerar avultados proventos económicos, sendo possível metaforizá-la como uma espécie de “patologia grave” para a qual terá de existir um “remédio forte”, sob pena de Portugal ser um país que, nestas matérias e do ponto de vista holístico, continue num imperfeito estado de “anemia”.

Esta tipologia de criminalidade, muito ligada ao conceito de “tráfico” (não só de droga mas também de armas, de pessoas, de influências), “não ultrapassará, por isso, a fase platónica se não se voltar para a recuperação de fundos, isto é, dos bens e produtos gerados pelas atividades ilícitas” (Simões & Trindade, 2009, p. 2). Ou seja, importa que se valorize o velho aforismo de que o “crime não compensa”, pois sem o abalo económico da perda a favor do Estado, muitas vezes não se muda a mentalidade dos condenados.

Igualmente nos ensina Manuel Guedes Valente, quando refere que o instituto da perda de bens a favor do Estado serve três fins distintos: o de “apagar todos os resquícios ou concretizações do ilícito, do «não direito»”, o de demonstrar que a prática do crime não foi vantajosa ao agente, bem como o de evitar que os instrumentos nele utilizados possam voltar a sê-lo, afastando-os da propriedade de quem já demonstrou ser capaz de os utilizar nas práticas criminosas (Valente, 2010, p. 438). Além disto, da consulta ao acórdão do

Tribunal Constitucional n.º 392/2015, de 12-08-2015, temos entendimento jurisprudencial que iliba a perda a favor do Estado de uma eventual violação do direito de propriedade, referindo que o que está em causa é privar o arguido “(...) de um património, por se ter concluído que o mesmo foi adquirido ilicitamente, assim se restaurando a ordem patrimonial segundo o direito(...)”.

O regime geral relativo à perda de instrumentos, produtos e vantagens a favor do Estado, no âmbito do Direito Penal, encontra a sua previsão no Capítulo IX do Código Penal (CP), com maior enfoque nos artigos 109.º a 111.º. De um modo global,

são declarados perdidos a favor do Estado os instrumentos de facto ilícito típico, quando, pela sua natureza ou pelas circunstâncias do caso, puserem em perigo a segurança (...) ou oferecerem sério risco de serem utilizados para o cometimento de novos factos ilícitos típicos, considerando-se instrumentos de facto ilícito típico todos os objetos que tiverem servido ou estivessem destinados a servir para a sua prática (art.º 109.º, n.º 1 do CP).

Mas, as viaturas envolvidas num processo crime, além de um instrumento, podem também (e até cumulativamente) entender-se como uma vantagem, “considerando-se como tal todas as coisas, direitos ou vantagens que constituam vantagem económica, direta ou indiretamente resultante desse facto, para o agente ou para outrem” (art. 110.º n. 1 al. b] do CP), estando também, nestes casos, devidamente positivada a declaração de perda a favor do Estado.

Neste somatório, a Lei n.º 5/2002, de 11 de janeiro, ainda que referente apenas às tipologias criminais já afloradas (os tais “macro contextos”), ao abordar o regime da perda alargada de bens a favor do Estado, traz uma novidade ao ordenamento jurídico-penal, porquanto o seu artigo 7.º, em conjugação com o art. 9.º (cuja epígrafe é “prova”), como que invertem o tradicional ónus da prova dentro do Processo, passando a caber ao arguido a função de provar (querendo) a origem lícita dos bens recuperados. No entanto tal só é justificável “pela natureza não penal do instituto, aplicável por ocasião de uma condenação penal, por um dos crimes que lhe serve de pressuposto” (Duarte, 2013, p. 6).

Estamos, portanto, dentro de um cenário legal (de direito penal adjetivo e substantivo) que se crê, do ponto de vista típico, justo e equilibrado. Resta saber se é (bem) aplicado. Correia & Rodrigues (2015, p. 7), a propósito do Acórdão do Tribunal da

Relação de Guimarães de 01-12-2014, proferido no processo 218/11.0GACBC.G1, referem que “apesar da surpreendente generosidade do legislador nacional” a perda de bens a favor do Estado “continua a desencadear, entre nós, decisões inesperadas, que parecem mais fruto do impulso momentâneo do que da prudente reflexão”. Mais: referem que os nossos Tribunais ainda veem este mecanismo “com os olhos viciados do passado” e não conseguem “ler aquilo que (há muito) já lá está escrito”, encarando-o quase como um instrumento demasiado perigoso e contranatura. Referem estes autores que “a nossa *Rechtskultur* (sobrecarregada de velhos mitos) é-lhe, instintivamente, adversa, carecendo de uma revisão profunda (não é necessário mudar a lei é urgente mudar a cultura jurídica)”.

UOVAPC – Problematização do Regime Aplicável

Quadro legal. Generalidades

Ultrapassada (por ora) a questão criminal e de âmbito probatório do processo penal, importa que se visite o estado de arte no que respeita à legislação e entidades envolvidas no processo de UOVAPC propriamente dito. Aqui, encontramos um enquadramento que vê o seu respaldo em legislação avulsa e dilatada por várias décadas, facto que, por si só, pode adensar a sua compreensão.

Fazendo um percurso atalhado pelos diplomas legais com assento na matéria, temos que, de forma cronológica e também do ponto de vista histórico, é em 1981 (Lei n.º 25/81, de 21 de agosto) que o legislador entende ser necessário regular sobre veículos apreendidos e soluções que evitassem a sua destruição por mera “erosão” do tempo, sem que pudesse ser retirada qualquer utilidade do seu confisco.

Posteriormente, surge o DL n.º 31/85, de 25 de janeiro, o qual vem revogar parcialmente a Lei de 1981 e sofre também ele os remendos e acrescentos do DL n.º 26/97, de 23 de janeiro, estabelecendo-se aqui um regime que, ainda hoje, apesar de destituído de alguma atualidade, está em vigor e é seguido para efeitos de UOVAPC.

Depois, trilhando um caminho paralelo ao invoque de competências exclusivas, uma versão anterior (entretanto revogada) da Lei Orgânica da Polícia Judiciária – DL n.º 275-A/2000, de 9 de novembro – atribuía ao seu Diretor Nacional a prerrogativa de “afetar provisoriamente àquela Polícia objetos apreendidos antes de se conhecer a decisão judicial definitiva sobre o seu destino” (art.º 18.º, à data), designadamente viaturas. Este sub-

regime veio trazer à tona algumas incongruências, desde logo em matéria de documentação de identificação do veículo, atribuição de matrículas e outros quesitos, dando expressão à necessidade de estabelecer um procedimento uniforme aos vários OPC's relativamente a esta matéria.

Inova-se, entretanto, com a publicação em Diário da República do DL n.º 11/2007, de 19 de janeiro, o qual estabelece um novo regime jurídico para a “avaliação, utilização, alienação e indemnização de bens apreendidos pelos órgãos de polícia criminal, no âmbito de processos crime e contraordenacionais, que sejam suscetíveis de vir a ser declarados perdidos a favor do Estado” (art.º 1.º), estabilizando o regime com laivos de paridade entre os vários OPC's. Mas, pese embora venha tornar mais atuais e detalhados os procedimentos a adotar para efeitos de UOVAPC, este diploma não revoga o DL n.º 31/85, de 25 de janeiro, tornando apenas a sua aplicação subsidiária a este novo regime.

Mais: se dúvidas pudessem subsistir quanto ao normativo a seguir, importa chamar à colação a Lei n.º 45/2011, de 24 de junho, que na sua versão atual já conta com 5 alterações legislativas (sendo a última de 2020). Esta Lei, além de criar na dependência da Polícia Judiciária o Gabinete de Recuperação de Ativos (GRA)⁴, vem também normatizar, nos seus artigos 10.º e ss., um capítulo relativo à administração de bens. Não é de somenos importância aludir, com o foco devido, a alguns artigos deste capítulo. Regista-se no n.º 1 do art.º 10.º que a administração de bens apreendidos é assegurada por um gabinete do Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça, I. P. (IGFEJ), a que se designa Gabinete de Administração de Bens (GAB). Compete-lhe, de entre o mais, proteger, conservar, gerir, determinar a venda, destruição ou afetação a finalidade pública desses bens, quando a sua intervenção é requerida pelo GRA ou pelas AJ (n.º 3 do art.º 10.º e art.º 11.º). Daqui se retira, numa primeira análise, um aparente conflito com o previsto nos diplomas aludidos anteriormente, pois surge um novo organismo que repete alguns dos desígnios que já eram atribuição da então Direção-Geral do Património do Estado (DGPE) – adiante aqui voltaremos.

Foi com base nestas fricções que, mais recentemente, através da Lei n.º 30/2017, de 30 de maio, o legislador aditou à Lei n.º 45/2011 o artigo 20.º-A a que deu a epígrafe “articulação com outros regimes legais”. Teria sido com este artigo que, desejavelmente, se vinham diluir algumas dificuldades procedimentais para efeitos de UOVAPC, não fosse na

⁴ O GRA tem competências investigatórias análogas às dos OPC, procedendo “à identificação, localização e apreensão de bens ou produtos relacionados com crimes (...), à investigação financeira ou patrimonial (...) por determinação do Ministério Público” (art.º 3.º e 4.º, respetivamente, da Lei n.º 45/2011, de 24 de junho).

sua própria letra feita alusão, de forma intermitente, quer ao DL n.º 31/85 (nuns casos) quer ao DL n.º 11/2007 (noutros). Algo se retira, porém, com a devida clareza:

- i. Tendo sido pedida a intervenção do GAB, este comunica ao OPC responsável pela apreensão para que informe se o bem se encontra pendente de procedimento de declaração de utilidade operacional ou para que, caso o pretenda, assim despolete em cinco dias;
- ii. Se for o caso (existência de procedimento de utilização operacional), o GAB cessa a sua administração sobre o bem;
- iii. Caso o veículo automóvel (neste caso) apreendido pelo OPC esteja avaliado em menos de 3000 euros, cessa qualquer procedimento de utilidade operacional que se encontre pendente ou já declarado, ficando o veículo sob administração do GAB para efeitos de venda.

Também aparentemente translúcidas são as regras sobre as perícias dos veículos apreendidos – para efeitos de avaliação e fixação do seu valor por hipóteses indemnizatórias que possam ocorrer – seguindo-se aqui a Portaria n.º 1215/2007, de 20 de setembro.

No que toca à fórmula de cálculo da compensação no caso de devolução, havendo decisão transitada em julgado que não dê a viatura como perdida a favor do Estado, ter-se-á que recuar ao Despacho 1771/96-SETF, de 31 de outubro, do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, posteriormente remendado pelo Despacho (extrato) n.º 17146/2001 (2.ª série), de 16 de agosto, onde se refere que, “para efeitos da desvalorização ocasionada pelo uso, o valor do custo do quilómetro é fixado em: (...) 17\$ - para os restantes casos” (onde se inclui a UOVAPC), hoje convertido em 0,08€. O apuramento do valor concreto da compensação será o resultado da desvalorização quilométrica subtraindo-lhe as despesas em benfeitorias⁵. Sempre que o resultado seja um crédito a favor do particular de valor superior ao da viatura à data da apreensão, será aquele reduzido até este valor. Note-se que, segundo o art.º 13.º do DL 31/85, de 25 de janeiro, admite-se o arbitramento deste valor, se o tribunal assim o entender. Este cálculo compensatório, citando o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto n.º RP20110228165/02.7TACDR-A.P1, de 28-02-2011, “resulta não só da letra da Lei, mas do espírito que lhe subjaz, visando alcançar o já enunciado desiderato, e manifesta-se, ainda, na simplicidade e

⁵ Por benfeitorias entendem-se os encargos não resultantes do uso normal da viatura, e.g. reparações mecânicas ou outras melhorias efetuadas à viatura. Os demais componentes de desgaste, como sendo pneus ou pastilhas de travão, constituem custos inerente à utilização e, portanto, serão suportados pelo OPC.

singeleza do processo destinado a esse efeito”. Está subjacente, por conseguinte, que o Estado tem o uso e fruição de tais veículos, respondendo por eles como possuidor de boa fé, organizando registos onde se anotam todas as alterações, reparações e despesas efetuadas com as mesmas (n.ºs 2 e 3 do art. 9.º do DL 31/85, de 25 de janeiro).

A ESPAP, a PSP e as restantes entidades envolvidas

Num outro prisma (também ele mais positivo), verifica-se atualmente uma centralização na Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P. (ESPAP) no que respeita à gestão do Parque de Viaturas do Estado (PVE), em concreto à tramitação dos “processos de aquisição ou locação, afetação, manutenção, de abate e alienação dos veículos do Estado, assim como na centralização das funções aquisitivas de bens e serviços relativos à frota da Administração direta e indireta do Estado” (ESPAP, 2020).

O regime jurídico do PVE, que é estabelecido pelo DL n.º 170/2008, de 26 de agosto, confere à ESPAP a obrigação de manifestar interesse (ou não) nos veículos apreendidos pelos OPC (art.º 23, n.º 1), agindo por princípios como o da onerosidade da afetação dos veículos, controlo da despesa orçamental e responsabilidade das entidades utilizadoras (ESPAP, 2020).

Efetuando um parêntesis e recuando um pouco, importa assinalar que, através deste regime jurídico, designadamente do seu art.º 22.º n.º 1, volta a existir clara remissão para a aplicabilidade do DL n.º 31/85, de 25 de janeiro no que tange a veículos apreendidos, enquanto que, no artigo imediatamente seguinte, já refere que “o disposto no presente DL quanto a veículos apreendidos não prejudica a aplicação do DL n.º 11/2007, de 19 de janeiro” (n.º 5 do art.º 23.º). Dir-se-á existir aqui, ainda, alguma neblina.

Com esta noção de centralização que a todos parece beneficiar, e para que possa então ser despoletado o regime de UOVAPC, cabe à PSP percorrer o seguinte caminho:

- a) Condução do inquérito crime, em sintonia com o Magistrado do Ministério Público (MMP) titular, tendo presente a necessidade de carrear prova na investigação que permita vir a fundamentar uma promoção de perda do(s) veículo(s) a favor do Estado, fixando como pressupostos os quesitos legais já aludidos anteriormente neste estudo;

- b) Apreensão da(s) viatura(s) – respeitando o *timing* da investigação – seja enquanto medida de polícia ou em cumprimento de mandado judicial, dela comunicando à AJ competente no prazo de 72h em ordem à sua validação;
- c) Manifestação de interesse na utilização operacional da(s) viatura(s) apreendida(s), junto do MMP titular, dando detalhe de todas as especificações a ela(s) inerente(s);
- d) Solicitar, caso não seja espontâneo, que o MMP titular emita despacho no inquérito onde ateste a suscetibilidade de, a final, o(s) veículo(s) sinalizado(s) vir(em) a ser declarado(s) perdido(s) a favor do Estado, disso guardando cópia;
- e) Comunicar e remeter ao Departamento de Logística (DLOG) da Direção Nacional da PSP (DN/PSP), através dos circuitos internos, a seguinte documentação:
 - i. Auto(s) de apreensão da(s) viatura(s) e respetivo despacho de validação da AJ competente;
 - ii. Despacho de suscetibilidade de perda a favor do Estado;
 - iii. Documento de manifestação de interesse na UOVAPC;
 - iv. Ficha de avaliação da(s) viatura(s) efetuada por perito compromissado, e;
 - v. Restantes fichas normalizadas da ESPAP com todas as características e estado da(s) viatura(s), acompanhadas de registo fotográfico (Manual de Procedimentos do DLOG/PSP, 2017).
- f) Via DLOG, conferir a (in)existência de encargos pendentes (penhoras, reservas de propriedade ou hipotecas) que possam obviar à normal tramitação do procedimento, ainda que não o inviabilizem liminarmente;
- g) Remeter proposta a despacho do(a) Diretor(a) Nacional Adjunto(a) para a Unidade Orgânica de Logística e Finanças (DNA/UOLF), de quem se aguardará o deferimento necessário à continuidade das diligências;
- h) Comunicação eletrónica à ESPAP da documentação constante em e), através do Sistema de Gestão do Parque de Veículos do Estado (SGPVE), indicando o tipo de utilização que se pretende dar ao veículo (investigação criminal, segurança a altas entidades, fiscalização, etc.).

Segue-se, depois, a análise e decisão da ESPAP com remessa do pedido ao Ministério das Finanças (MF) para autorização da atribuição da viatura, ao que após é informada a PSP com envio da declaração de atribuição (com despacho do MF) e ficha técnica de levantamento para preenchimento e devolução, com novo envio de fotografias atuais.

Na posse desta documentação, a ESPAP oficia o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT) para efeitos de atribuição de nova matrícula, obtendo-se posterior aval para realização de Inspeção Periódica Obrigatória (IPO) do tipo B, já com as novas matrículas, para verificação formal das condições de circulação, enviando-se os formulários daí resultantes novamente à ESPAP, que continuará a articulação com o IMT.

Aqui, produzido todo o dossier documental, resta aguardar que o IMT emita a designada “guia print” (que se trata de um documento autenticado e impresso da base de dados do IMT que visa substituir o livrete), sendo este, a par com o certificado de isenção de seguro para veículo policial, os documentos finais necessários para início de circulação operacional da viatura apreendida.

Importa referir que tanto o DL n.º 31/85, de 25 de janeiro como o DL 11/2007, de 19 de janeiro são constantes quanto ao ato de notificação do dono ou legítimo possuidor do veículo de que este irá ser posto à disposição do Estado Português (art.º 3.º e 4.º respetivamente). Este pode requerer que seja essa atribuição reapreciada por um juiz (o despacho de suscetibilidade de perda) e caso se conclua pela insusceptibilidade de perda, o visado terá direito à restituição da viatura logo que se torne desnecessária a sua apreensão para efeitos de instrução processual, sendo essa decisão comunicada à ESPAP e MF.

Caso a decisão de julgamento declare as viaturas apreendidas perdidas a favor do Estado, e caso tenha havido UOVAPC, serão estas definitivamente integradas no PVE e afetas ao OPC que deteve a investigação, salvo diferente decisão da tutela ministerial competente (art.º 8.º do DL n.º 11/2007, de 19 de janeiro).

Hipóteses teóricas

Considerando o caminho que se vem a percorrer, estabelecem-se algumas hipóteses teóricas e conceptuais passíveis de serem confirmadas ou refutadas, designadamente:

Hipótese 1 (H1) – O enquadramento legal existente para a UOVAPC é atual e adequado;

Hipótese 2 (H2) – A UOVAPC revela ser um mecanismo de alta rentabilidade operacional para efeitos de investigação criminal na PSP;

Hipótese 3 (H3) – A exploração da modalidade de UOVAPC traduz-se numa onerosidade pouco rentável no quadro logístico e financeiro da PSP.

Perspetivas

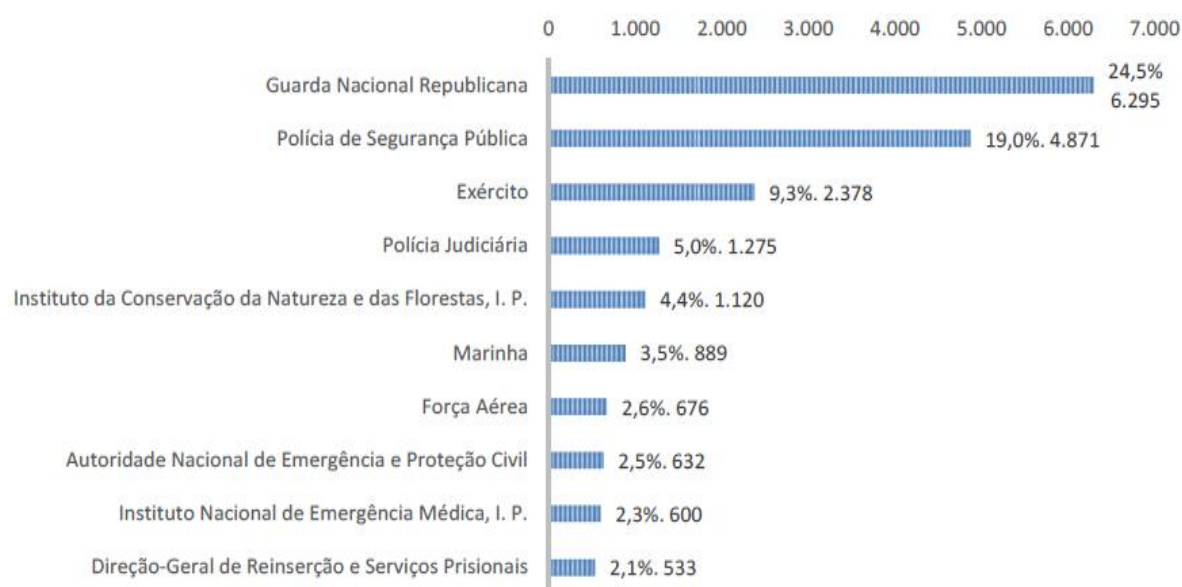
Olhar de fundo estatístico

Cumprirá, nesta fase, construir um raciocínio analítico que permita decantar as clarificações atingidas, com enfoque crítico e independente, a fim de apresentar diretrizes, factos e expor relações.

Segundo os dados publicados no Relatório Anual da ESPAP sobre o PVE (2021), o “top 10” de entidades que representam 75% da frota do Estado são as constantes no gráfico abaixo, sendo as Forças de Segurança claramente o ente mais expressivo:

Gráfico 1

PVE – sumário da frota – top 10



Fonte: ESPAP: relatório anual do PVE relativo a 2021.

Destes totais, o mesmo relatório indica que 1.857 (7%) têm como proveniência um contexto de apreensão. Apenas no ano de 2021, deram entrada no PVE 217 viaturas apreendidas em utilização operacional ou já perdidas a favor do Estado, em contrapeso às saídas por restituição aos proprietários que se fixou nesse ano num número bem menos expressivo: 39 (ESPAP, 2021). Este número de “saídas”, no universo das 1.857 viaturas apreendidas que compõem o PVE, representa apenas 2,1%.

Relativizando estes valores a outra base de comparação, e apenas em contexto de investigação criminal, foram apreendidos 1.168 veículos por todas as FSS no ano de 2021 (RASI, 2021, p. 44).

Num panorama interno, e com sustento em dados que foram requeridos ao DLOG da DN/PSP, mais concretamente à Divisão de Material Auto (DMA) enquanto serviço responsável pela tramitação de todo o processo em estudo, foi possível obter informações de capital importância, desde logo porque permitem compreender de forma mais concreta o potencial retirável do regime de UOVAPC pela PSP.

Vejam-se, por encadeado, os valores constantes das tabelas *infra*:

Tabela 1

Panorama dos procedimentos de UOVAPC referente aos últimos 5 anos na PSP

Total de procedimentos de UOVAPC	Viaturas que Reverteram a favor do Estado (RFE)	Viaturas que foram devolvidas	Viaturas ainda em UO
211	131	39	41
<i>Somatório (Σ) das viaturas que RFE e das que se encontram em UO = 172</i>			

Fonte: Elaboração própria. Dados fornecidos por DMA/DL/PSP.

Tabela 2

Escalpelização de valores monetários nos processos devolutivos (últimos 5 anos na PSP)

Casos em que a PSP indemnizou	Casos em que a PSP foi indemnizada	Casos sem encargos para ambas as partes
12	9	18
Σ das indemnizações pagas (X):	Σ das indemnizações recebidas (Y):	
14.394,52 €	9.769,13 €	
<i>Média por viatura = 1.199,54€</i>	<i>Média por viatura = 1.085,46 €</i>	

Fonte: Elaboração própria. Dados fornecidos por DMA/DL/PSP.

Tabela 3

Encargo monetário face ao tempo de utilização – referente ao total de viaturas devolvidas

Tempo médio de utilização operacional	Balanço entre indemnizações pagas e recebidas (X-Y da tabela 2)	Total de viaturas em UOVAPC em que a PSP indemnizou ou foi indemnizada	Média do encargo geral mensal (para 21 viaturas em UOVAPC, entretanto devolvidas)
13 meses	4.625,39 €	12+9 = 21	355,80 €

Fonte: Elaboração própria. Dados fornecidos por DMA/DL/PSP.

Embora não se possam extrapolar linearmente estas conclusões a todas as amostras, até porque a tendência poderá oscilar, o certo é que os indicadores recolhidos são bastante promissores. Apesar de estarem em análise apenas os últimos 5 anos, a PSP tem vindo a beneficiar destes ativos fulcrais para a sua atividade, em que o prognóstico que contrapõe custos e benefícios para a instituição é muito auspicioso. Repare-se que, na tabela 3, ao efetuar a média do encargo mensal para 21 viaturas em UOVAPC devolvidas, com base nas indemnizações pagas e recebidas (duas primeiras colunas da tabela 2) estamos perante um valor de “renda” abaixo dos 20€/viatura, excluindo, obviamente, todos os custos associados à sua circulação (combustível, componentes de desgaste, manutenções, encargos fixos, etc.). Que outra modalidade de utilização de viaturas consegue competir com este regime?

Ainda do ponto de vista de rentabilidade financeira, atente-se num estudo realizado em 2013 pelo Gabinete de Planeamento e Controlo Logístico e Financeiro da PSP (GPCLF), cujo acesso, pelo investigador, foi devidamente validado. Este estudo teve o propósito de “avaliar os custos associados à implementação de medidas traduzidas numa aposta reforçada na utilização provisória de veículos apreendidos em processo crime ou de contraordenação suscetíveis de virem a ser declarados perdidos a favor do estado” (GPCLF, 2013). Neste memorando já se dizia, à data, que “de acordo com os dados publicados pela ESPAP, verifica-se que em 2012 a taxa de restituição de veículos apreendidos se posicionou nos 6%” (GPCLF, 2013).

Fazendo uma análise comparativa a um período de 8 anos entre modalidades de aquisição direta com capitais próprios, aluguer operacional de viaturas (AOV) e UOVAPC, assumindo valores de referência que aqui se evita decantar, temos que:

Tabela 4*Evolução dos encargos ao longo de um período de 8 anos*

		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7
Aquisição Direta com Capitais Próprios	Amortização (anual)	2.053 €	2.053 €	2.053 €	2.053 €	2.053 €	2.053 €	2.053 €	2.053 €
	Encargos com a Manutenção (km)	0,007 €	0,007 €	0,022 €	0,022 €	0,044 €	0,044 €	0,062 €	0,062 €
	Atividade Média Prevista (Km Acumulados)	30.000	60.000	90.000	120.000	150.000	180.000	210.000	240.000
	Encargos Anuais Manutenção	210 €	210 €	660 €	660 €	1.320 €	1.320 €	1.860 €	1.860 €
	Encargos Globais por Ano	2.263 €	2.263 €	2.713 €	2.713 €	3.373 €	3.373 €	3.913 €	3.913 €
	Encargos Efectivos Acumulados	2.263 €	4.527 €	7.240 €	9.954 €	13.327 €	16.700 €	20.614 €	24.527 €
	Encargos Por KM	0,08 €	0,08 €	0,08 €	0,08 €	0,09 €	0,09 €	0,10 €	0,10 €
Aluguer Operacional de Viaturas	Renda Anual	5.436 €	5.436 €	5.436 €	5.436 €	5.436 €	5.436 €	5.436 €	5.436 €
	Atividade Média Prevista (Km Acumulados)	30.000	60.000	90.000	120.000	150.000	180.000	210.000	240.000
	Encargos Anuais Acumulados	5.436 €	10.872 €	16.308 €	21.744 €	27.180 €	32.616 €	38.052 €	43.488 €
	Encargos Por KM	0,18 €	0,18 €	0,18 €	0,18 €	0,18 €	0,18 €	0,18 €	0,18 €
Uso de Viaturas Apreendidas	Encargos com a Manutenção (km)	0,007 €	0,007 €	0,022 €	0,022 €	0,044 €	0,044 €	0,062 €	0,062 €
	Atividade Média Prevista (Km Acumulados)	30.000	60.000	90.000	120.000	150.000	180.000	210.000	240.000
	Encargos Anuais Manutenção (Benfeitorias)	210 €	210 €	660 €	660 €	1.320 €	1.320 €	1.860 €	1.860 €
	Desvalorização quilométrica (acumulada)	2.400 €	4.800 €	7.200 €	9.600 €	12.000 €	14.400 €	16.800 €	19.200 €
	Benfeitorias (acumulada)	210 €	420 €	1.080 €	1.740 €	3.060 €	4.380 €	6.240 €	8.100 €
	Valor da Indemnização (Acumulado)	2.190 €	4.380 €	6.120 €	7.860 €	8.940 €	10.020 €	10.560 €	11.100 €
	Encargos Por KM	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,05 €	0,05 €

Fonte: GPCLF, 2013. Estudo simulatório sobre utilização provisória de veículos apreendidos.

Está demonstrado que os encargos por quilómetro, na modalidade de UOVAPC, são aqueles que apresentam melhor vantagens para a PSP, sendo esta constatação mais expressiva a partir do ano N+4, altura em que a evolução dos custos sofrem uma evolução inversa (ainda mais favorável às viaturas apreendidas), “uma vez que a indemnização a pagar passa a estar indexada ao valor comercial da viatura, que no caso em análise apresenta um valor de referência inferior ao da desvalorização quilométrica” (GPCLF, 2013).

Componente operacional em IC

Todas as correlações já apresentadas apontam na mesma direção: a da elevada pertinência da UOVAPC. Não se lhes opõe a componente operacional em matéria de IC, que se acredita, inclusivamente, ser a variável que maior potencial pode retirar de toda a equação em estudo.

As evidências científicas e práticas que a atividade de investigar crimes vem apresentando, ao longo de décadas, são consentâneas quanto ao combate aos lucros ilícitos. E não só: grande parte das linhas investigatórias e da prova testemunhal que os Polícias estarão capacitados a percorrer e produzir, principalmente que derivem de ações encobertas de vigilâncias ou seguimentos, têm traços umbilicais com os meios automóveis disponíveis para o efeito. No fundo, da mesma forma que aos Polícias é distribuído armamento e meios

coercivos para que deles se possam valer quando tal for necessário, adequado e proporcional, também as viaturas descaracterizadas, na IC, são uma espécie de “arma” que, com a devida utilização, muito poderão alavancar aquele ofício. Nos ensinamentos de SunTzu (2010, p. 8), “os que não são totalmente conscientes da desvantagem de servir-se das armas não podem ser totalmente conscientes das vantagens de utilizá-las”. A viabilidade de utilização de viaturas díspares daquelas que formalmente o sistema fornece, será, sem dúvida, o maior trunfo nesta área, sem o qual a capacitação operacional fica, por força dos constrangimentos logísticos e financeiros existentes, muito afetada.

Ademais, poder-se-á comparar a atividade da IC como um permanente braço-de-ferro entre a personificação da lei e os seus incumpridores. Daí a importância de viaturas atípicas e “personalizadas” com uma aparente e desejável banalidade, à luz do que defende o Superintendente-Chefe José Torres quanto aos meios policiais caracterizados, à base de uma “consolidação de políticas de utilização de meios com elevado grau de customização, de base «*High-Tech/Low-cost*», induzindo à inovação e a uma filosofia de aperfeiçoamento constante (organizações aprendentes) e de *benchmarking*, nomeadamente no âmbito de processos criteriosos de inteligência competitiva” (Torres, 2015, p. 86).

Mas, se esta utilidade material é tão evidente, também outra, de matriz motivacional, é retirável deste regime. Não raras vezes, em investigações de maior complexidade e envergadura, é do esforço, tempo e resiliência quase sobre-humana dos investigadores, que se obtém grande sucesso e resultados judiciais vistos como adequados e compensadores dos milhares de horas despendidas. Os trilhos da IC, se efetivamente percorridos, poderão ser verdadeiramente longos e espinhosos. Novamente parafraseando SunTzu (2010, p.9),

quando recompensas teus homens com os benefícios que ostentavam os adversários eles lutarão com iniciativa própria, e assim poderás tomar o poder e a influência que antes tinha o inimigo. É por isso que se diz que onde há grandes recompensas, há homens valentes.

Conclusão

É num quadro de muitas dificuldades humanas, financeiras e materiais que os modelos de trabalho adotados pela PSP também vêm obtendo as suas mutações. Sendo a PSP a organização policial mais antiga de Portugal, “foram muitas as fases difíceis e até algo traumáticas na vida da instituição, que lhe conferiram uma enorme resiliência, rusticidade e flexibilidade tático-operacional” (Torres, 2020). Esta flexibilidade, muito assente por vezes no “amor à camisola” e no “espírito de missão”, leva a que o desgaste se instale e vá criando entropias inimigas do aperfeiçoamento da matriz organizacional e funcional. Estes tempos, “de forte incerteza e complexidade, tempos de completa e vertiginosa fervilhação e volatilidade” (Sousa, 2021), fazem com que a Polícia, espadada com tamanhas exigências e complexidades, se reinvente e esquive por caminhos que a façam progredir, não estagnar.

Esta preocupação de se encontrarem oportunidades de melhoria nas várias áreas em que a instituição policial atua, em particular no que respeita à gestão dos recursos automóveis, é inquestionavelmente uma prioridade estratégica. Só com a visão holística de que estes recursos potenciam (e muito) o capital humano – em termos do seu rendimento esperado – se poderão também atingir ganhos globais de eficácia e/ou de eficiência que a todos acrescentam.

No que concerne às hipóteses levantadas, o presente estudo permitiu confirmar o enorme potencial que se pode retirar da UOVAPC, principalmente em matéria de IC (H2), pois os recursos automóveis existentes nem sempre são compagináveis com realidades de investigação mais complexas. De facto, verifica-se que com a UOVAPC é possível atingir uma saudável simbiose entre a perspetiva institucional-estratégica e o nível operacional, pois como refere Robalo (1995), a eficácia do “que fazer” somada à eficiência de “como fazer” resulta num global positivo e que acrescenta muito capital à missão policial.

No plano logístico/financeiro (H3) dissiparam-se as incertezas: a UOVAPC é o regime de utilização de viaturas que estatisticamente, para a PSP, se mostra menos oneroso, ainda que com a possibilidade de, a final, se promover a devolução da viatura.

Relativamente ao quadro legal existente (H1), conclui-se que, apesar das múltiplas alterações e remendos legislativos que vêm funcionando como soluções paliativas, ainda nos vemos enleados na aplicação de vários diplomas, de forma paralela e complementar, o

que poderá, por vezes, levantar dúvidas sobre qual o regime a seguir: em particular no que balança entre o DL n.º 31/85, de 25 de janeiro e o DL 11/2007, de 19 de janeiro.

Com apreciação menos positiva ficam as decisões dos tribunais no que tange à cultura de restituição ou perda. A forma como a justiça aparenta demonstrar fragilidade na aplicação deste instituto obriga a uma reflexão mais profunda e que não seria possível de materializar no formato compactado deste estudo.

Face à relevância operacional e financeira desta modalidade de uso de viaturas, as políticas de gestão internas terão de, meticolosamente e em paralelo com os meandros processuais da investigação criminal, encontrar caminhos evolutivos nesta área, com vista a maximizar o resultado do esforço – que começa e gravita abundantemente sob os próprios investigadores criminais – em recompensas palpáveis e rentáveis à Instituição.

Para efeitos de investigações futuras seria pertinente alargar a análise a todas as FSS, bem como estudar, do ponto de vista jurisprudencial, o aparente afastamento de decisões de perda de viaturas a favor do Estado, trazendo à discussão o impacto que essa análise tem (ou poderia ter) na capacitação dos OPC's e dos vários agentes de investigação criminal.

Quanto às limitações sentidas, além das temporais e de condicionalismo formal na extensão do artigo, encontrou-se uma reduzida tradição académica ou de produção científica específica sobre o tema, facto que afunilou bastante a bibliografia de suporte.

Conclui-se afirmando que a UOVAPC deverá de ser encarada como um *pivot* para a proficiência policial com elevado importe para o sucesso da IC, pois tal como refere Elias (2012, p. 9) numa lição sobre os desafios da segurança, importa “contrabalançar as disfunções e efeitos perversos da globalização, com as convergências, novos horizontes e oportunidades daí resultantes”.

Referências

- Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 05-05-2014. Processo 158/09.3GABAVV-E.G1: Retrieved from <http://www.dgsi.pt/JTRG.NSF/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/606a5e7db3de71f280257cdf00471472?OpenDocument>
- Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 01-12-2014. Processo 218/11.0GACBC.G1: Retrieved from <http://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/3cf01758d0bb0da880257db30056ad1d?OpenDocument>
- Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 392/2015, de 12-08-2015. Processo n.º 665/15. Retrieved from <https://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/20150392.html>
- American Psychological Association. (2020). *Publication manual of the American Psychological Association* (7th ed.). <https://doi.org/10.1037/0000165-000>
- Bracker, J. (1980). The historical development of the strategic management concept. *The Academy Management Review*, 5(2), 219. <https://doi.org/10.2307/257431>
- Coelho, R. (2018). *A Recuperação de Ativos à luz da Lei n.º 30/2017, de 30 de maio* (dissertação de mestrado em Ciências Jurídico-Forenses, não publicada). Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Lisboa.
- Correia, J., & Rodrigues, H. (2015). Anotação ao Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 01-12-2014, proferido no processo 218/11.0GACBC.G1. *Revista Julgar online*. Retrieved from <http://julgar.pt/anotacao-ao-acordao-do-trg-de-01-12-2014-processo-21811-0gacbc-g1-pedido-de-indemnizacao-e-confisco/>
- Decreto-Lei n.º 11/2007, de 19 de janeiro – define o regime jurídico da avaliação, utilização e alienação de bens apreendidos pelos órgãos de polícia criminal. *Diário*

da República n.º 14/2007, Série I, pp. 488-490. <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/11-2007-522642>

Decreto-Lei n.º 26/97, de 23 de janeiro – altera o Decreto-Lei n.º 31/85, de 25 de Janeiro.

Diário da República n.º 19/1997, Série I-A, pp. 407-408.

<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/26-1997-581223>

Decreto-Lei n.º 31/85, de 25 de janeiro – altera as normas processuais sobre utilização pelo

Estado de veículos automóveis apreendidos em processo crime ou de contra-ordenação, bem como dos que vierem a ser declarados perdidos ou abandonados em favor do Estado. *Diário da República* n.º 21/1985, Série I, pp. 198-200.

<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/31-1985-328388>

Decreto-Lei n.º 170/2008, de 26 de agosto – estabelece o regime jurídico do parque de veículos do Estado. *Diário da República* n.º 164/2008, Série I, pp. 5953-5957.

<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/170-2008-453538>

Despacho n.º 1771/96-SETF, de 31 de outubro – procede a alterações ao Regulamento para

Afetação ao Parque de Veículos do Estado (PVE) das Viaturas Apreendidas. *Diário da República* n.º 253/1996, Série II. <https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/1771-1996-2881447>

Despacho n.º 17115/2003, de 5 de setembro – regula a atribuição de matrícula e a

correspondente emissão de documentos de identificação de veículos apreendidos a favor do Estado. *Diário da República* n.º 205/2003, Série II, pp. 13739-13740.

<https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/17115-2003-2321854>

Despacho (extrato) n.º 17146/2001, de 16 de agosto – procede a alterações ao Regulamento para Afetação ao Parque de Veículos do Estado (PVE) das Viaturas Apreendidas.

Diário da República n.º 189/2001, Série II, pp. 13821-13821.

<https://dre.pt/dre/detalhe/despacho-extracto/17146-2001-1809321>

- Diniz, D. (2012). *As Apreensões pelos Órgãos de Polícia Criminal – A Restituição de Objetos Apreendidos* (dissertação de mestrado em Ciências Policiais, não publicada). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. Lisboa.
- Duarte, A. (2013). *O Combate aos Lucros do Crime – O mecanismo da “perda alargada” constante da Lei n.º 5/2002, de 11 de Janeiro. A inversão do ónus da prova nos termos do artigo 7.º e as suas implicações* (dissertação de mestrado em Direito Criminal, não publicada). Universidade Católica Portuguesa, Centro Regional do Porto, Escola de Direito. Porto. `
- Elias, L. (2012). Desafios da Segurança na Sociedade Globalizada. *Working Paper #11*, Observatório Político. Retrieved from: <http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2012/05/wp-11.pdf>
- Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P. (2020). *Núcleo de Veículos do Estado e Logística*.
https://www.espap.gov.pt/SPCP_NVEL/Paginas/nvel.aspx
- Estratégia da Polícia de Segurança Pública 20-22 (2020). *Direção Nacional da PSP*. Lisboa. Retrieved from:
https://www.psp.pt/Documents/Instrumentos%20de%20Gest%C3%A3o/Documentos%20Estrat%C3%A9gicos/Estrat%C3%A9gia%20PSP%202020_2022.pdf?lang=pt
- Gonçalves, F., & Alves, M. (2009). *A Prova do Crime – meios legais para a sua obtenção*. Coimbra: Almedina.
- Lei n.º 5/2002, de 11 de janeiro – estabelece medidas de combate à criminalidade organizada e económico-financeira. *Diário da República* n.º 9/2002, Série I-A, pp. 204–207. <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/5-2002-583017>

Lei n.º 45/2011, de 24 de junho – cria, na dependência da Polícia Judiciária, o Gabinete de Recuperação de Activos (GRA). *Diário da República* n.º 120/2011, Série I, pp. 3741–3744. <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/45-2011-670367>

Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto – aprova a orgânica da Polícia de Segurança Pública. *Diário da República* n.º 168/2007, I Série, pp. 6065–6074. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2007-174279072>

Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto – define os objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2020-2022. *Diário da República* n.º 167/2020, I Série, pp. 2-11. <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/55-2020-141259621>

Manual de Procedimentos do Departamento de Logística (2017). Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública. Lisboa.

Memorando Abreviado – Utilização Provisória de Veículos Apreendidos. Estudo Simulatório (2013). *Gabinete de Planeamento e Controlo Logístico e Financeiro da Polícia de Segurança Pública*. Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública. Lisboa.

Mesquita, P. (2010). *Processo Penal, Prova e Sistema Judiciário* (1.ª ed.). Coimbra: Coimbra Editora.

Patrica, V. (2019). *Gestão da Frota Automóvel da Polícia de Segurança Pública: Viabilidade do Outsourcing* (dissertação de mestrado integrado em Ciências Policiais, não publicada). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. Lisboa.

Portaria n.º 1215/2007, de 20 de setembro – estabelece os termos em que deve ser efetuada a nomeação de peritos de bens apreendidos pelos órgãos de polícia criminal no âmbito de processos crime e contraordenacionais, definindo ainda o respetivo estatuto e procedimentos. *Diário da República* n.º 182/2007, Série I, pp. 6688-6689. <https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/1215-2007-642237>

Portaria n.º 40/2017, de 27 de janeiro – procede à definição da remuneração da ESPAP, I.

P., no âmbito do Sistema Nacional de Compras Públicas (SNCP). *Diário da*

República n.º 20/2017, Série I, pp. 522–523. <https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/40-2017-105820579>

Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*.

Lisboa: Gradiva.

RASI (2021). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Retrieved from

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNLI0NgcAIUgtZwUAAAA%3d>

Relatório do Parque de Veículos do Estado (PVE) (2021). *Núcleo de Veículos do Estado e*

Logística. Retrieved from:

https://www.espap.gov.pt/Documents/servicos/veiculos/eSPap_Relat_PVE_2021.pdf

Robalo, A. (1995). Eficácia e Eficiência Organizacionais. *Revista Portuguesa de Gestão*, pp.

105-116.

Rodrigues, H., & Rodrigues, C. (2013). *Recuperação de Ativos na Criminalidade Económico-*

Financeira. Viagem pelas idiossincrasias de um regime de perda de bens em expansão.

Lisboa: SMMP.

Silva, G. (2010). *Curso de Processo Penal*, vol. II. (5.ª ed.). Lisboa: Verbo.

Simões, E., & Trindade, J. (2009). Recuperação de activos: Da perda ampliada à actio in

rem (Virtudes e defeitos de remédios fortes para patologias graves), in *Revista*

Julgar online 2009, disponível em [http://julgar.pt/recuperacoes-de-activos-da-](http://julgar.pt/recuperacoes-de-activos-da-perda-ampliada-a-actio-in-rem/)

[perda-ampliada-a-actio-in-rem/](http://julgar.pt/recuperacoes-de-activos-da-perda-ampliada-a-actio-in-rem/)

- Sousa, P. (2022). As competências da Autoridade de Polícia Criminal: contributos para a sua densificação funcional. *Politeia – Revista Portuguesa de Ciências Policiais*. Lisboa: ISCPSI. <https://doi.org/10.57776/5d5t-8t53>
- Teles, I. (2000). *Introdução ao Estudo do Direito* (1ª ed., Vol. II). Coimbra: Coimbra Editores
- Torres, J. (2015). Economia da Segurança: As Forças e Serviços de Segurança Portugueses Enquanto Fonte de Soft-Power ao Nível Geopolítico e Geoeconómico. In E. P. Correia (Coord.), *Liberdade e Segurança* (pp. 71-89). Lisboa: ICPOL-ISCPSI.
- Torres, J. (2019). *Economia da Segurança. Contas Públicas e Grandes Opções de Segurança Interna: Breves Reflexões*. Lisboa: ICPOL-ISCPSI.
- Torres, J. (2020). Uma Polícia para o século XXI. Breves reflexões. *Separata da Revista Polícia Portuguesa*, V Série, n.º 2 – Julho-Setembro.
- Tzu, S. (2010). *A arte da guerra*. Domínio Público. Tradução culturabrasil.org.
- Valente, M. (2010). *Processo Penal*. Tomo I, (3.ª ed. revista, atualizada e aumentada). Coimbra: Almedina.
- Venkateshwarlu, N., Agarwal, A., & Kulshreshtha, M. (2010). Implications of TQM and its critical success factors into business. *Asia Pacific Business Review*, 6(3), 147 – 156. <https://doi.org/10.1177/097324701000600313>