



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

**MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES -
ESPECIALIDADE ADMINISTRAÇÃO (GNR)**

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**A GESTÃO, O CONTROLO E O DESTINO DAS VIATURAS
APREENDIDAS PELA GUARDA NACIONAL
REPÚBLICANA**

AUTOR: Aspirante-Aluno de Administração João Daniel de Carvalho Gomes

ORIENTADOR: Major de Eng. Mat. José Fernandes Dias

LISBOA, AGOSTO DE 2011



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

**MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES -
ESPECIALIDADE ADMINISTRAÇÃO (GNR)**

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**A GESTÃO, O CONTROLO E O DESTINO DAS VIATURAS
APREENDIDAS PELA GUARDA NACIONAL
REPÚBLICANA**

AUTOR: Aspirante-Aluno de Administração João Daniel de Carvalho Gomes

ORIENTADOR: Major de Eng. Mat. José Fernandes Dias

LISBOA, AGOSTO DE 2011

DEDICATÓRIA

Aos meus Pais, ao meu Irmão e Avós...

AGRADECIMENTOS

Venho desta forma agradecer a todas as pessoas que, directa ou indirectamente, contribuíram para a realização deste trabalho.

Deste modo quero demonstrar todo o meu apreço ao Sr. Major José Fernandes Dias, meu orientador, por toda a disponibilidade e colaboração que teve durante a realização deste trabalho.

Ao Sr. Coronel Castro, Director da Direcção de Recursos Logísticos, do Comando da Administração dos Recursos Internos, pela disponibilidade e pela entrevista.

Ao Sr. Tenente-Coronel de Cavalaria Barão Mendes, 2.º Comandante da Unidade Nacional de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, por toda a disponibilidade que demonstrou e pela forma como me recebeu, disponibilizando-me um conjunto de informações relevantes para a realização do trabalho.

Ao Sr. Major Capelo, Chefe da Divisão de Aquisições, da Direcção de Recursos Logísticos do Comando da Administração dos Recursos Internos, pela entrevista, atenção prestada e por todos os esclarecimentos fornecidos.

Ao Sr. Capitão Freire, da Divisão de Abonos do Comando da Administração dos Recursos Internos, da Guarda Nacional Republicana, pela ajuda prestada a estabelecer contactos.

Ao Sr. Capitão Barrete, Comandante do Destacamento de Acção Conjunta, da Unidade Nacional de Trânsito, pela entrevista e por todos os esclarecimentos e materiais facultados.

Ao Sargento-ajudante Gaspar, da Divisão de Materiais e Transportes, por todo o contributo que deu para a realização deste trabalho.

A todos os inquiridos, Oficiais, Sargentos e Guardas, que sem o seu contributo não teria sido possível realizar este trabalho.

Aos meus familiares, amigos e camaradas.... A todos, o meu sincero Obrigado.

RESUMO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada está subordinado ao tema: A Gestão, o Controlo e o Destino das Viaturas Apreendidas pela Guarda Nacional Republicana.

O objectivo que presidiu a sua realização foi a análise do processo decorrente de viaturas perdidas a favor do Estado e em final de vida, sob responsabilidade da GNR, assim como analisar a forma como é realizada a gestão das mesmas e os custos inerentes ao seu estacionamento e á sua remoção. Neste sentido procedeu-se ao levantamento da legislação vigente e á análise geral do dispositivo da Guarda.

Sendo este processo extenso, burocrático, e aglutinador de meios humanos e materiais, dado que constitui uma parcela importante de actuação da Guarda Nacional Republicana que se reflecte em tempo e recursos dispendidos, humanos, financeiros e logísticos, é de elevada importância que seja alvo de análise e estudo.

Neste contexto, surge o presente estudo partindo da questão central: É susceptível de ser rentabilizado e agilizado o processo de apreensão de viaturas, desde a sua efectiva apreensão até ao término do processo?

Os objectivos definidos para este trabalho pretendem verificar as hipóteses formuladas a partir das questões de investigação levantadas, de forma a responder à questão central. Para tal, a metodologia utilizada para a realização do trabalho consistiu na análise documental de diversa legislação, estudos, pareceres, e na análise de entrevistas.

Concluí-se que os normativos legais existentes quanto às responsabilidades sobre as viaturas apreendidas e abandonadas, são claros, no entanto, não existindo um órgão responsável só pelas viaturas em final de vida, e devido a imputarem os custos á entidade fiscalizadora, considera-se insuficiente para que resulte, por si só, numa desburocratização do processo e diminuição das despesas do Estado com as mesmas. Contudo, através de uma conjugação de esforços e do espírito de missão dos militares da Guarda, tem-se desempenhado as tarefas que a lei lhes atribui.

Propõe-se um investimento na revisão da doutrina de actuação em relação às viaturas apreendidas e abandonadas, uma calendarização temporal dos processos, bem como a aquisição de reboques e constituição de parques.

PALAVRAS-CHAVE: VIATURAS, PERDIDAS A FAVOR DO ESTADO, FINAL DE VIDA, AQUISIÇÃO DE REBOQUES, CONSTITUIÇÃO DE PARQUES.

ABSTRACT

This is a work of applied research on the subject: Management, Control and the Future of the Seized Vehicles by the Guarda Nacional Republicana.

The main purpose for its achievement was the analysis of the process of forfeited vehicles lost for the state and which are in the end of life, under the responsibility of the Guarda Nacional Republicana, and considers how their management is done as well as the cost of their parking and removal. In this way it was surveyed the existing legislation and the general analysis of the Guard device.

This process is extremely wide, bureaucratic, and unifies human and material resources, as it is an important part of the action of the Guarda Nacional Republicana, and it is reflected in time and resources spent, as well as human, financial and logistics it is very important that is a main target for analysis and study.

In this context, the present study arises starting from the central question: Is it possible to make the process of the seizure of vehicles faster and profitable, from its seizure until the effective end of the process?

The objectives set for this work intended to verify the hypotheses formulated from the research questions, raised in order to answer the main question. The methodology used to write this work consisted of the analysis on various legislations, studies, opinions and documents as well as interview analysis.

It was concluded that the existing legal and regulatory responsibilities on seized and abandoned vehicles, are very clear. However, as there is no single body responsible for the vehicles which are ending their life, and due to accredit the costs to the supervisory body, it is not enough to reduce the bureaucracy of the process and to decrease the costs by the State with them. Nevertheless through a combination of efforts and spirit of the military mission of the Guard, they have performed the assigned tasks by law.

It is proposed investment in a revised doctrine of action in respect of seized and abandoned vehicles, a time schedule of processes, as well as the purchase of trailers and creation of parks.

KEY WORDS: CARS, LOST FOR THE STATE, THE END OF LIFE, THE ACQUISITION OF TRAILERS, CONSTRUCTION OF PARKS.

ÍNDICE

DEDICATÓRIA	I
AGRADECIMENTOS.....	II
RESUMO.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÍNDICE.....	V
ÍNDICE DE QUADROS.....	IX
LISTA DE SIGLAS	X
LISTA DE ABREVIATURAS	XI
 CAPÍTULO 1 APRESENTAÇÃO DO TRABALHO	1
1.1 INTRODUÇÃO.....	1
1.2 ENQUADRAMENTO.....	2
1.3 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	3
1.4 PERGUNTA DE PARTIDA.....	4
1.5 QUESTÕES DA INVESTIGAÇÃO	4
1.6 OBJECTO E OBJECTIVOS DO TRABALHO DE ESTUDO	5
1.7 HIPÓTESES	5
1.8 METODOLOGIA E MODELO METODOLÓGICO	6
1.9 SÍNTESE DOS CAPÍTULOS.....	7
 PARTE I – TEÓRICA.....	8
 CAPÍTULO 2 A GNR COMO FORÇA DE SEGURANÇA E ENTIDADE FISCALIZADORA .	8
2.1 INTRODUÇÃO.....	8
2.2 A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA	8

2.3 FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA E A GNR	9
2.4 A MISSÃO FISCALIZADORA DA GNR NA ACTUALIDADE	10
2.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO.....	10
CAPÍTULO 3 ENQUADRAMENTO LEGAL	12
3.1 INTRODUÇÃO.....	12
3.2 AO NÍVEL DA CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA.....	12
3.2.1 LEI DE SEGURANÇA INTERNA	12
3.2.2 CÓDIGO DA ESTRADA (CE)	13
3.2.3 DECRETO-LEI N.º 239/97, DE 9 DE SETEMBRO.....	15
3.2.4 DIRECTIVA COMUNITÁRIA 2000/53/EC.....	15
3.2.5 DECRETO-LEI Nº 196/2003, DE 23 DE AGOSTO.....	16
3.2.6 VALORCAR	17
3.3 AO NÍVEL DO MODELO ORGANIZACIONAL	18
3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO.....	19
CAPÍTULO 4 INFRA-ESTRUTURAS, VIATURAS E CUSTOS	20
4.1 INTRODUÇÃO.....	20
4.2 INFRA-ESTRUTURAS.....	20
4.3 VIATURAS.....	20
4.3 CUSTOS.....	21
4.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO.....	22
PARTE II – PRÁTICA.....	23
CAPÍTULO 5 TRABALHO DE CAMPO.....	23
5.1 INTRODUÇÃO.....	23
5.2 O PLANO DE INVESTIGAÇÃO	23
5.3 UNIVERSO DE ANÁLISE E ESCOLHA DA AMOSTRA.....	24

5.4 INSTRUMENTOS E TÉCNICAS	24
5.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO	25
CAPÍTULO 6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	27
6.1 INTRODUÇÃO	27
6.2 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	27
6.2.1 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 1	27
6.2.2 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 2	28
6.2.3 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 3	30
6.2.4 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 4	31
6.2.5 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 5	33
6.2.6 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 6	33
6.2.7 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 7	34
6.3 CONCLUSÕES DAS ENTREVISTAS	35
6.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO	36
CAPÍTULO 7 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	37
7.1 INTRODUÇÃO	37
7.2 VERIFICAÇÃO DE HIPÓTESES INICIALMENTE FORMULADAS	37
7.3 RESPOSTA ÀS PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO	39
7.4 REFLEXÕES FINAIS	41
7.5 RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES	42
7.6 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	42
7.7 INVESTIGAÇÕES FUTURAS	42
7.8 FECHO	43
BIBLIOGRAFIA	44

APÊNDICES	47
APÊNDICE A GUIÃO DE ENTREVISTA.....	48
APÊNDICE B POSSÍVEL PROCESSO RELATIVO ÀS VFV.....	51
 ANEXOS	52
ANEXO A – DIRECTIVA EUROPEIA 2000/53 EC	53
ANEXO B – EXCERTO DO DECRETO-LEI N.º 292/2000 DE 15 DE NOVEMBRO	60
ANEXO C – ENQUADRAMENTO DA GNR NO SISTEMA NACIONAL DE FORÇAS.	61
ANEXO D – PARECER DE ADVOGADO	62
ANEXO E – EXTRACTO DO MANUAL DE OPERAÇÕES – GNR.....	63
ANEXO F – EXTRACTO DO CÓDIGO DA ESTRADA.....	64
ANEXO G – EXTRACTO DA PORTARIA N.º 1334-F/2010 DE 31 DE DEZEMBRO...	69
ANEXO H – EXTRACTO DO DECRETO-LEI N.º 37/2007 DE 19 DE FEVEREIRO....	70
ANEXO I – EXTRACTO DO DECRETO-LEI N.º 170/2008 DE 26 DE AGOSTO.....	71
ANEXO J – EXTRACTO DA PORTARIA N.º 382/2009 DE 12 DE MARÇO	72
ANEXO L – CIRCULAR 02/2011 DE 07 DE JANEIRO	74
ANEXO M – RELATÓRIO UNT	80
ANEXO N – SITUAÇÃO VFV (01AGO2011).....	93
ANEXO O – ORÇAMENTO DE REBOQUE.....	94
ANEXO P – DESPESAS DE MANUTENÇÃO DE REBOQUE (2001-2010) CTERR. COIMBRA.....	95

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 5.1: Características sócio-demográficas dos Entrevistados.	24
Quadro 6.1: Análise à questão n.º 1.	28
Quadro 6.2: Análise à questão n.º 2.	29
Quadro 6.3: Análise à questão n.º 3.	31
Quadro 6.4: Análise à questão n.º 4.	32
Quadro 6.5: Análise à questão n.º 5.	33
Quadro 6.6: Análise à questão n.º 6.	34
Quadro 6.7: Análise à questão n.º 7.	35

LISTA DE SIGLAS

ACAP	Associação do Comércio Automóvel de Portugal
AF	Autoridade Fiscalizadora
AIMA	Associação dos Industriais Automóveis
AM	Academia Militar
ANAREPRE	Associação Nacional dos Recuperadores de Produtos Recicláveis
ANCP	Agência Nacional de Compras Públicas
CARI	Comando da Administração e Recursos Internos
CE	Código da Estrada
CO	Comando Operacional
DGP	Direcção Geral do Património
EG	Escola da Guarda
FFAA	Forças Armadas
FFSS	Forças e Serviços de Segurança
GNR	Guarda Nacional Republicana
LOGNR	Lei que aprova a Orgânica da Guarda Nacional Republicana
LSI	Lei de Segurança Interna
MAI	Ministério da Administração Interna
NEP'S	Normas de Execução Permanente
PFE	Perdido a Favor do Estado
PVE	Parque de Viaturas do Estado
PSP	Polícia de Segurança Pública
RGSGNR	Regulamento Geral de Serviço da Guarda Nacional Republicana
SGPVE	Sistema de Gestão do Parque de Veículos do Estado
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TPO	Tirocínio para Oficiais
UNT	Unidade Nacional de Trânsito
VFV	Veículo em Final de Vida

LISTA DE ABREVIATURAS

al.	Alínea
art.	Artigo
Cap.	Capitão
ed.	Edição
n.º	Número
Of.	Oficiais
p.	Página
Sarg.	Sargento
TCor.	Tenente-Coronel

"O que vale na vida não é o ponto de partida e sim a caminhada. Caminhando e semeando, no fim terás o que colher."

Cora Coralina

CAPÍTULO 1

APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

1.1 INTRODUÇÃO

No âmbito do Tirocínio para Oficiais (TPO) da Guarda Nacional Republicana (GNR) e do Mestrado Integrado em Administração, dos cursos ministrados na Academia Militar (AM) surge o Trabalho de Investigação Aplicada (TIA).

O TIA que se apresenta, estando inserido no 5º ano do programa do curso leccionado na AM, é bastante importante na avaliação do aluno, sendo determinante também no aproveitamento final do curso. A AM, oferece uma formação adequada, gradativa e contínua, pelo que para além da preparação técnico-científica incute e cria capacidades para estabelecer e manter a comunicação com os outros, para trabalhar em grupo, sempre com um apurado sentido de responsabilidade e espírito profissional, porém com iniciativa para a tomada de decisões e assunção de riscos, assim como um sentido ético de competição e de serviço à comunidade. Tudo isto assente em três pilares fundamentais: Ética, Moral e Competência Profissional.

Para além da componente avaliativa, também demonstra o desenvolvimento das capacidades de investigação, que vão ser fundamentais para o futuro desempenho das funções como Oficial da GNR, mais especificamente como Oficial de Administração.

No presente Trabalho de Investigação irá ser abordada a temática das Viaturas Apreendidas, mais especificamente na posição que a GNR ocupa nesse processo. Assim o tema base do trabalho é **“A Gestão, o Controlo e o destino das Viaturas Apreendidas pela GNR”**.

O trabalho visa a aquisição de competências e o desenvolvimento de capacidades nos domínios da Administração, Logística e Direito, seguindo as metodologias de um Trabalho Científico.

Este capítulo inicia-se com o enquadramento e respectiva fundamentação do tema, posteriormente apresenta-se o problema de investigação, os objectivos, as questões de investigação e as hipóteses. Por fim enuncia-se a metodologia e o modelo metodológico de investigação.

1.2 ENQUADRAMENTO

Este trabalho destina-se a abordar a temática das viaturas apreendidas pela Guarda Nacional Republicana (GNR). Esta actividade constitui-se como uma das tarefas decorrentes da sua missão genérica, desde a sua criação em 1911.

O número de Viaturas em Fim de Vida (VfV) tem-se tornado num problema crescente. O seu abandono consome espaço, diminui a mobilidade dos cidadãos, tem um impacto ambiental negativo e absorve recursos financeiros com a sua gestão. O aumento do número de veículos utilitários de gama baixa vendidos de há 15 anos a esta parte, mais baratos e cujo ciclo de vida é em princípio mais reduzido, contribui para o aumento de VfV, que já se faz sentir actualmente e que tende a agravar-se nos próximos tempos.

Desta forma o problema pode ser avaliado segundo diversas vertentes¹:

- Ambiental: prejudicam a qualidade de vida dos bairros residenciais onde o problema é especialmente grave, são pontos negros para a paisagem urbana e focos de poluição constituindo um factor de agressão ambiental;
- Social: consomem espaço, obstruindo estradas e diminuindo a capacidade de estacionamento existente. São perigosos especialmente para as crianças, quer pela chapa cortada e enferrujada, quer pela existência de vidros partidos ou pela probabilidade de virem a existir;
- Financeiro: o seu tratamento tem custos elevados, acrescidos desde 2000 com a implementação das medidas impostas pela União Europeia² transpostas para a legislação portuguesa em 2003;
- Criminal: atraem vandalismo, são focos de incêndio e geram um ambiente de degradação;
- Desperdício de recursos: consomem recursos pessoais e da comunidade, desperdícios de tempo e dinheiro pelas autoridades que procedem à remoção e ao armazenamento dos veículos. Quando queimados ou em estado avançado de degradação perdem-se matérias recicláveis;

A intervenção neste domínio exige atenção por parte da administração central e local. São necessárias alterações no processo de fiscalidade dos veículos e no procedimento de

¹ Smith. Melissa et al (2004), "Abandoned vehicles in England: Impact of the End of Life Directive and new initiatives, on Likely Future

² Vide Anexo A.

recolha dos mesmos. Diversos municípios aprovaram recentemente regulamentos específicos com vista à recolha de veículos abandonados.

Em 2000, o governo implementou um programa de incentivo ao abate de VFV³, ao estabelecer benefícios fiscais sobre a compra de veículos novos em contrapartida da entrega de VFV. Esta iniciativa não está a ter o impacto esperado na renovação do parque automóvel. Uma alteração da legislação actual reflectir-se-á nos próximos anos, contudo se nada for feito o problema tenderá a crescer e agravará a qualidade ambiental e a mobilidade de todos os cidadãos.

Sendo a Gestão das Viaturas Apreendidas pela GNR uma temática bastante abrangente, ao comportar um grande leque de problemáticas, tais como a legislação, a articulação das diversas Instituições ou até mesmo do ponto de vista dos recursos administrativo - logísticos, surgiu a necessidade de se delimitar o objecto de estudo, procurando-se direccionar o trabalho para a questão das VFV abandonadas, no entanto seria possível ampliar este estudo ao caso de viaturas que são apreendidas em processo-crime.

1.3 JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

O tema do presente trabalho incide sobre “A Gestão, o Controlo e o Destino das Viaturas Apreendidas pela GNR”, sendo de referir que a escolha do presente tema está condicionada a diversos factores, entre eles, dois merecedores de especial relevância: a criação da Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E. (ANCP), constituída pelo Decreto-Lei nº 37/2007, de 19 de Fevereiro, tendo-lhe sido atribuídas as competências da entretanto extinta Direcção-Geral do Património (DGP), nomeadamente no domínio do Parque de Veículos de Estado (PVE). Outro factor a considerar acontece quando a viatura é apreendida e a responsabilidade jurídica é da entidade que efectuou a apreensão (interessando particularmente neste caso as apreendidas pela Guarda), o que implica custos acrescidos, visto que no momento actual não existem parques da Guarda específicos para viaturas apreendidas. Além desses, e num ponto de vista mais ambiental e também social, existe outro motivo de interesse para a escolha deste tema, que se prende com o facto de que muitas vezes essas viaturas estão parqueadas a céu aberto, tendo o autor observado aproximadamente uma centena de viaturas nas instalações da extinta Brigada Fiscal, situada em Coimbra, visível a todos, e encontrando-se entre elas viaturas ligeiras e pesadas

³ Vide Anexo B.

em completo estado de degradação, e á vista de qualquer cidadão, acabando assim por marcar negativamente a imagem da Instituição GNR aos olhos do cidadão.

Outro factor prende-se com o crescente número de veículos abandonados nos últimos anos em Portugal. O problema coloca-se, quer nas áreas urbanas, quer rurais, sendo mais frequente em áreas urbanas, em bairros com populações de níveis sócio económicos mais baixos.

Contudo, e centrando-me num ponto de vista mais jurídico, existe outro motivo de interesse para a escolha deste tema, como o enquadramento legal, e de que o seu estudo se torna imperioso, com vista a agilizar todo o processo e gerar respostas mais céleres ao mesmo, para que tanto para a Instituição Guarda, como para o Estado em geral, e para o particular ou colectivo envolvido, o impacto seja o menor possível.

Assim, um estudo sobre as viaturas apreendidas pela GNR trata-se de um tema exequível, pertinente e bastante actual capaz de contribuir, ainda que de forma humilde, para o desenvolvimento e agilização desta problemática.

Em suma, e tal como já foi referido, a importância deste trabalho assenta no facto de proporcionar, não só à organização mas também à sociedade, mais conhecimentos e reflexões nesta área.

1.4 PERGUNTA DE PARTIDA

Após a apresentação do tema e da respectiva anuência por parte dos Comandos da GNR e da AM, tornou-se necessária a formulação de uma pergunta de partida que se constitui como mote para dar início ao processo científico. Deste modo a questão central do trabalho será: ***É susceptível de ser rentabilizado e agilizado o processo de apreensão de viaturas, desde a sua efectiva apreensão até ao término do processo?***

1.5 QUESTÕES DA INVESTIGAÇÃO

Face à questão de partida definida surgiram algumas questões cuja resposta é fundamental para solucionar a problemática levantada:

-Qual a influência económica na GNR?

-Até que ponto pode a Guarda retirar vantagem das viaturas apreendidas?

- A gestão dos parques de viaturas pode ser rentabilizada a nível financeiro de forma a ter custos inferiores para a GNR?
- O processo de autorização pode ser agilizado de forma a torná-lo mais célere?

1.6 OBJECTO E OBJECTIVOS DO TRABALHO DE ESTUDO

Para a realização deste trabalho foram definidos objectivos, os quais serão as linhas orientadoras do caminho a seguir para a concretização e a conclusão do mesmo.

Assim o **objectivo geral** deste trabalho será:

- Identificar as origens das viaturas sob responsabilidade da Guarda, susceptíveis de serem PFE, e em final de vida, bem como as implicações que têm na Guarda, nomeadamente no que respeita à responsabilidade dos custos que resultam das mesmas.

Para dar resposta ao objectivo geral, definiu-se um conjunto de objectivos específicos que, por um lado, visam o enquadramento do problema numa lógica de percepção do contexto e, por outro, pretendem alcançar metas parcelares tendo em vista a resposta global ao problema. Assim, são **objectivos específicos**:

- Enquadrar, do ponto de vista legal a responsabilidade sob as viaturas perdidas a favor do Estado (PFE) e em final de vida;
- Identificar o estado actual, de forma abreviada, do n.º de VFV;
- Realizar uma análise da actual articulação da Guarda e outras organizações e o seu papel no abate/destruição das VFV;
- Percepcionar a actual realidade no que respeita à situação organizacional.

1.7 HIPÓTESES

Face às questões de investigação levantadas e aos objectivos a alcançar formulam-se as seguintes hipóteses:

H1 - A criação da ANCP foi uma mais-valia no que respeita às viaturas apreendidas e PFE.

H2 – Os procedimentos administrativos são claros e concretos.

H3 – A GNR encontra-se preparada para responder com prontidão e eficácia às solicitações inerentes à tarefa de apreensão de viaturas que lhe está atribuída.

H4 - Existe uma eficaz coordenação e cooperação entre os diferentes intervenientes com vista ao abate/alienação das VFV .

H5 – A GNR poderá estender a sua capacidade de intervenção nas apreensões e posterior abate/alienação das VFV.

H6 – Os custos decorrentes do reboque e estacionamento não são significantes para a GNR.

1.8 METODOLOGIA E MODELO METODOLÓGICO

Este TIA, no âmbito da investigação em Ciências Sociais, prima por apresentar um carácter científico, na medida em que foram aplicadas técnicas e instrumentos de investigação propostos em diversas publicações. Tendo em vista o anteriormente referido, obedece no que respeita à metodologia, organização, redacção e trabalho de campo ao “Guia Prático sobre Metodologia Científica para Elaboração Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertação de Mestrados e Trabalhos de Investigação Aplicada” (Sarmento, 2008). Relativamente à metodologia científica proposta, procurou-se seguir essas mesmas linhas orientadoras, tendo também em conta as orientações para a redacção de trabalhos científicos dadas pela Academia Militar (Academia Militar, 2008) e pelas normas específicas do Tirocínio para Oficiais da GNR (Escola da Guarda, s.d.). De realçar que não se encontra elaborado segundo o novo Acordo Ortográfico.

Deste modo o trabalho que aqui se apresenta, encontra-se dividido em duas partes basilares. Na primeira parte faz-se uma abordagem teórica ao tema sobre o qual versa o trabalho, resultante da análise documental de diversa bibliografia e legislação. A segunda parte constitui-se como o trabalho prático desenvolvido, onde se pretende refutar ou validar as hipóteses levantadas.

No que concerne à primeira parte, numa fase inicial procedeu-se à realização de entrevistas exploratórias a Oficiais, Sargentos e Guardas da GNR que desempenham funções no Comando da Administração dos Recursos Internos (CARI), na Unidade Nacional de Trânsito e Destacamentos Territoriais, unidades estas com responsabilidades de âmbito directivo e operacional no que respeita a Apreensão de Viaturas. Estas entrevistas surgem como complemento à revisão literária, pois, segundo Quivy & Campenhoudt (2008) “ [...] as entrevistas exploratórias contribuem para descobrir os aspectos a ter em conta e alargarem ou rectificarem o campo de investigação das leituras.”, ademais, permitem economizar

tempo de leitura na construção de hipóteses e proporcionam ao investigador informação e conhecimentos, que a ele, por si só, não lhe ocorreriam (Quivy & Campenhoudt, 2008). Por conseguinte, numa segunda fase, procedeu-se à análise documental de elementos normativos e doutrinários identificados e recolhidos mediante o trabalho de pesquisa efectuado na Biblioteca da Escola da Guarda (EG), várias bases de dados na Internet e no CARI. Esta análise focou-se nos normativos legais que regem todo o processo de apreensão, nos vários diplomas que regem o mesmo e em bibliografia diversa subordinada ao tema.

Relativamente à segunda parte, o Trabalho de Campo, visou a elaboração e realização de entrevistas semi-directivas a Oficiais (Of.) e Sargentos (Sarg.) da GNR que detêm responsabilidades específicas próprias, tanto de carácter operacional, como de direcção, chefia e tratamento administrativo nos processos de apreensão bem como da gestão das VFV á responsabilidade da GNR. Por fim os resultados foram tratados, analisados e interpretados de acordo com a metodologia que se encontra amplamente detalhada na segunda parte do presente trabalho, aquando da apresentação e caracterização do trabalho de campo.

1.9 SÍNTESE DOS CAPÍTULOS

O presente TIA encontra-se dividido em duas partes fundamentais: a Parte I onde se faz o enquadramento teórico e a Parte II que corresponde ao trabalho de campo.

A Parte I contempla três Capítulos, sendo o capítulo 2 dedicado a enquadrar a GNR como Força e Serviço de Segurança (FFSS) e Entidade Fiscalizadora. O Capítulo 3 faz um enquadramento legal relativo a apreensões e a Entidades com que a GNR se relaciona, e o Capítulo 4 relativo á análise das infra-estruturas, das viaturas e dos custos envolvidos no âmbito da temática das apreensões.

Posteriormente apresenta-se a Parte II, que compreende os Capítulos 5, 6 e 7. No Capítulo 5 é apresentado o trabalho de campo realizado, seguidamente, o Capítulo 6 faz a análise e discussão dos resultados obtidos e, por fim, o Capítulo 7 apresenta as conclusões e recomendações.

PARTE I – TEÓRICA

CAPÍTULO 2

A GNR COMO FORÇA DE SEGURANÇA E ENTIDADE FISCALIZADORA

2.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo, o qual é constituinte do suporte teórico que permite justificar e compreender os fundamentos deste trabalho, pretende-se de forma resumida e sistematizada, enquadrar a GNR como FFSS e como Autoridade de Fiscalização bem como definir alguns conceitos que se julgam importantes no processo de apreensão de viaturas, seja ele por abandono, estacionamento abusivo, imobilização forçada, por avaria ou acidente.

Desta forma, pretende-se identificar o papel da Guarda no processo de apreensão, assim como apurar a sua responsabilidade sob as viaturas que ficam sob a sua alçada, até serem declaradas PFE e sem interesse para o PVE.

2.2 A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

A 06 de Novembro de 2007, é publicada em Diário da Republica a Lei 63/2007 aprovando a Orgânica da GNR. A Guarda é, de acordo com o n.º 1 do artigo 1º da referida lei, “uma força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa”, com jurisdição em todo o Território Nacional e Mar Territorial (art.5º LOGNR), e com a missão genérica de “*assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, bem como colaborar na execução da política de defesa nacional, nos termos da Constituição e da lei*” (n.º2 do art. 1º LOGNR). Esta missão, enquanto missão geral, comporta em si todas as atribuições confiadas à GNR e que se encontram tipificadas neste diploma.

A Guarda depende do membro do Governo responsável pela área da Administração Interna, em tempo de Paz, sendo que em situações de estado de emergência ou de sítio passa para a dependência do membro do Governo responsável pela área da Defesa Nacional, por virtude do Comando da GNR, através do seu Comandante-Geral (art. 2º LOGNR) passar a ficar na dependência operacional do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.

Pela sua natureza, organização e polivalência, a GNR encontra o seu enquadramento no conjunto das Forças Armadas (FFAA) e das FFSS⁴, sendo de todas a única Força de Segurança com natureza e organização militar, devido á sua natureza e multiplicidade de actuação mas também pela sua histórica natureza militar e pelo dispositivo de quadrícula.

2.3 FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA E A GNR

Como Autoridade Policial, a GNR tem como uma das suas missões a Fiscalização Rodoviária. Assim, deverá “Velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito” (alínea f) do nº 1 do art. 3º da Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro) e “Garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto” (alínea b) do nº 2 do art. 3º da Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro)

Não só neste âmbito, mas bem como em acções de patrulhamento no seu dia-a-dia, uma das situações com que se deparam os seus militares são precisamente viaturas abandonadas na via pública, na sua maior parte VFV. De acordo com a alínea e) do art.º 2.º do DL n.º 196/2003 de 23 de Agosto de 2003, a GNR sendo uma autoridade de polícia, assume funções de operador do sistema integrado do regime jurídico a que está sujeita a gestão de veículos e de veículos em fim de vida, facto que leva a que lhe seja imputada responsabilidade pela gestão dos VFV, seus componentes e materiais (n.º1 do art.º 5º do DL n.º 196/2003 de 23 de Agosto de 2003), sendo-lhe ainda, de acordo com o Parecer⁵ em anexo, imputado todos os custos de bloqueamento, remoção e depósito de veículos.

⁴ Vide Anexo C.

⁵ Vide Anexo D.

A Guarda, para o cumprimento destas missões e atribuições, actua em conformidade com o disposto no Capítulo III - Serviço de Trânsito⁶ do RGSGNR, mantendo ligações com vários departamentos dos Estado e outras Instituições, sendo de realçar o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações através do Secretário de Estado dos Transportes, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, a Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, de um modo geral com todos os Governos Cíveis e Autarquias Locais, com a ANCP e com a VALORCAR.

2.4 A MISSÃO FISCALIZADORA DA GNR NA ACTUALIDADE

A crescente modernização das infra-estruturas terrestres, nomeadamente das vias de comunicação rodoviárias, trouxe consigo a necessidade de garantir em segurança a fluidez do grande volume de tráfego que conseqüentemente surgiu. Como refere o Manual de Operações (1996: p. X-I) da GNR: *“A segurança rodoviária resulta da conjugação de vários factores, destacando-se a acção preventiva conseguida com o patrulhamento rodoviário complementado com acções de controlo e fiscalização de viaturas e condutores.”* Podemos referir que a fiscalização rodoviária assume uma qualidade acima de tudo preventiva para que seja garantida a segurança rodoviária. A fiscalização rodoviária abrange um universo de preceitos normativos que vai para além da mera segurança rodoviária, indo desde o que está estipulado no CE, passando pelo cumprimento da situação fiscal de veículos e mercadorias, e muitas outras actividades ou missões confiadas à Guarda enquanto Força de Segurança.

A missão de fiscalizar e ordenar a disciplina do trânsito, como está consignado na Lei Orgânica da GNR, pode ser levada a cabo de diversas formas sendo que o patrulhamento e as vulgarmente designadas “Operações Stop” são as actividades que mais caracterizam a fiscalização rodoviária. No entanto, decorrente da sua missão, e inúmeras vezes devido ao simples patrulhamento, acaba por resultar na apreensão de viaturas abandonadas na via pública.

2.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO

Neste capítulo pode-se constatar que a Fiscalização e Ordenação Rodoviária se assume como uma das principais missões da GNR e abrange todo o território nacional. Derivado

⁶ Vide Anexo E.

dessa missão e pela sua abrangência territorial, as viaturas que a GNR fiscaliza, e apreende, são inúmeras, o que faz com que se tenha que relacionar com um vasto leque de entidades. Este facto, acrescido do exponencial crescimento das vias de comunicação rodoviárias, bem como dos veículos a circularem nas mesmas, origina um sem número de dificuldades, seja a título administrativo, que acaba por se tornar burocrático, ou até pelos elevados recursos de que a GNR tem que dispor, para levar a cabo a sua missão. No entanto, esta valência tem, pois, contribuído para a prossecução dos objectivos visados pela missão da GNR, perfilando-se ainda nos dias de hoje como uma mais-valia, quer a nível interno, quer para a segurança e bem-estar público, de acordo com as suas competências e valências profissionais, e com a missão legalmente atribuída.

CAPÍTULO 3

ENQUADRAMENTO LEGAL

3.1 INTRODUÇÃO

Neste Capítulo pretende-se de forma sistematizada, fazer uma análise transversal à legislação em vigor, que legitima, identifica e regula as acções da Guarda Nacional Republicana como uma das entidades responsáveis, no que concerne à temática das viaturas apreendidas e abandonadas em final de vida.

3.2 AO NÍVEL DA CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA

3.2.1 LEI DE SEGURANÇA INTERNA

A lei de Segurança interna (LSI) foi aprovada pela Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto e é o diploma legal que define as diversas entidades que concorrem para a segurança interna do país, bem como a sua composição, articulação e coordenação. Deste modo, importa em primeiro lugar definir o conceito de Segurança interna, o qual se encontra plasmado no n.º 1 do art.º 1º do diploma legal em foco, e é definido como: “1- [...] actividade do Estado para garantir a ordem, a segurança e tranquilidades Públicas [...]”

A “Segurança Interna” como actividade que comporta um conjunto de medidas, pretende atingir determinados fins, que se encontram previstos no n.º 3 do art.1º da LSI, e dos quais se sublinha o de “ [...] *proteger a vida e a integridade das pessoas, a paz pública e a ordem democrática* [...] ” por se encontrar intimamente ligado à temática que se pretende abordar neste trabalho.

Tal como anteriormente referido, diversas entidades concorrem para a prossecução dos fins que a Segurança Interna pretende atingir, sendo definido no artigo 25º da LSI quais as FFSS responsáveis pela segurança interna. Entre estas FFSS está a GNR, o que legitima deste modo a sua competência para garantir no âmbito das suas atribuições, a segurança interna e por inerência a fiscalização e apreensão de viaturas. Assim, a GNR e também a Polícia de Segurança Pública (PSP) perfilam-se como as entidades que mais concretamente contribuem para a prossecução da ordem, segurança e tranquilidades públicas, uma vez

que têm na sua orgânica forças constituídas e especialmente vocacionadas para actuar no âmbito de autoridades de fiscalização.

Neste diploma estão também expostos, nos artigos 28º e 29º, um conjunto de medidas, que se denominam de medidas de polícia e medidas especiais de polícia, respectivamente, e nas quais se podem enquadrar algumas acções desenvolvidas em missões de fiscalização.

Assim, deverá a GNR, como FFSS⁷, através das medidas de polícia⁸ a si incumbidas efectuar *“a remoção de objectos, veículos ou outros obstáculos colocados em locais públicos sem autorização que impeçam ou condicionem a passagem para garantir a liberdade de circulação em condições de segurança”* (n.º2 do art. 28º da LSI).

Em suma, da análise da LSI e atendendo à temática abordada neste trabalho, verificamos que a Segurança Interna, entre outros factores, inclui como requisito para a sua verificação, a ordem, a segurança e tranquilidades públicas. Sendo este um dos propósitos que a LSI designa como um dos fins a serem atingidos, a GNR e demais entidades, cada uma na sua esfera de competência, encontram neste diploma legal a legitimidade para exercerem funções de Segurança Interna, no desempenho das quais podem fazer o uso de medidas de polícia, de forma a serem atingidos os objectivos propostos, entre os quais se encontra a fiscalização e a segurança rodoviária.

3.2.2 CÓDIGO DA ESTRADA (CE)

Segundo o n.º 1 do art. 162º do CE⁹, que estabelece diversas situações em que os veículos devem ser apreendidos pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes, importa referir que os casos que mais contribuem para o elevado número de VFV á responsabilidade da GNR são as que são apreendidas devido a circularem sem que tenha sido efectuado seguro de responsabilidade civil, assim como as que transitam na via pública sem que tenham sido submetidas a Inspeção Periódica Obrigatória (IPO), constatando-se que muitos dos veículos não são reclamados. Supondo que um carro está

⁷ Art. 25º: Forças e serviços de segurança:

1 — As forças e os serviços de segurança são organismos públicos, (...) concorrem para garantir a segurança interna.

2 — Exercem funções de segurança interna:

a) A Guarda Nacional Republicana;
(...)

⁸ Art. 26.º: Autoridades de polícia:

Para os efeitos da presente lei e no âmbito das respectivas competências, consideram -se autoridades de polícia os funcionários superiores indicados como tais nos diplomas orgânicos das forças e dos serviços de segurança.

⁹ Vide Anexo F.

10 dias no parque de estacionamento, corresponderiam às despesas de bloqueamento, de remoção e depósito um total de 285,00€, segundo o constante nos art. n.º 9, n.º 11 e n.º 13¹⁰ da Portaria 1334-F/2010 de 31 de Dezembro, relativos às viaturas ligeiras. A não reclamação deve-se ao facto de que, certamente em muitos casos os valores a pagar são superiores ao valor dos próprios veículos. Assim, regra geral, o valor residual de um VFV abandonado, normalmente deteriorado, não cobrirá em muitos casos sequer aquele valor, pelo que são poucos os veículos que são reclamados.

Um factor muito importante, deve-se ao CE em Portugal não prever coimas para veículos que se encontrem abandonados na via pública em lugares não taxados.

No entanto, no n.º 1 do art. 163º, a legislação consagra disposições no que diz respeito a estacionamento indevido e abusivo de veículos.

“Nos casos em que se verifiquem as disposições referidas, podem as autoridades bloquear o veículo (...), impedindo a sua deslocação” (n.º 3 do art. 164º).

Relativamente ao bloqueamento e remoção diz o n.º1 do mesmo art., que podem ser removidos os veículos que se encontrem:

- “Estacionados indevida ou abusivamente, nos termos do artigo anterior; al. a)
- Estacionados ou imobilizados na berma de auto-estrada ou via equiparada; al. b)
- Estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito; al. c)
- Estacionados ou imobilizados em locais que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros motivos análogos, justifiquem a remoção.” al. d)

O n.º2 do mesmo artigo relativamente à alínea c), diz que os seguintes casos de estacionamento ou imobilização constituem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito:

- “Em via ou corredor de circulação reservados a transportes públicos; al. a)
- Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros; al. b)
- Em passagem de peões sinalizada; al. c)
- Em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões; al. d)
- Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio; al. e)
- Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades, garagens ou locais de estacionamento; al. f)
- Em local destinado ao estacionamento de veículos de certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência; al. g)
- Em local afecto à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros; al. i)
- Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos; al. h)
- Na faixa de rodagem, em segunda fila; al. j)
- Em local em que impeça o acesso a outros veículos devidamente estacionados ou a saída destes; al. l)
- De noite, na faixa de rodagem, fora das localidades, salvo em caso de imobilização por avaria devidamente sinalizada; al. m)

¹⁰ Vide Anexo G.

- *Na faixa de rodagem de auto-estrada ou via equiparada.” al. n) (n.º2 do art. 164º do CE)*

Quanto aos procedimentos após a remoção, os mesmos estão previstos no art. 165.º.

A reclamação do veículo por parte do proprietário deve ser levada a cabo após ter cumprido os trâmites legais dispostos no art. 166.º no qual se poderá ler o seguinte:

- *“Da notificação referida no artigo anterior deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e, bem assim, que o titular do respectivo documento de identificação o deve retirar dentro dos prazos referidos no artigo anterior e após o pagamento das despesas de remoção e depósito, sob pena de o veículo se considerar abandonado. n.º 1*
- *Nos casos previstos na alínea f) do n.º 1 do artigo 163.º, se o veículo apresentar sinais evidentes de acidente, a notificação deve fazer-se pessoalmente, salvo se o titular do respectivo documento de identificação não estiver em condições de a receber, sendo então feita em qualquer pessoa da sua residência, preferindo os parentes. n.º 2*
- *Não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação deve ser afixada junto da sua última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado. n.º 3*

A entrega do veículo ao reclamante depende da prestação de caução de valor equivalente às despesas de remoção e depósito”. n.º 4 (art. 166.º do CE)

3.2.3 DECRETO-LEI N.º 239/97, DE 9 DE SETEMBRO

O Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 de Setembro veio estabelecer regras para a gestão de resíduos, designadamente no que diz respeito à sua recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação, com o propósito de evitar a produção de perigos ou de danos na saúde humana e no ambiente. No que diz respeito aos VFV esta normativa teve pouco impacto continuando-se em grande escala a fazer o desmantelamento e armazenamento de resíduos de forma pouco cuidada com impactos negativos para o ambiente (VALORCAR, 2011).

3.2.4 DIRECTIVA COMUNITÁRIA 2000/53/EC

A União Europeia (EU), preocupada com o crescimento dos veículos em fim de vida e com as toneladas de resíduos, que têm de ser correctamente geridos, aprovou em 2000 a directiva comunitária 2000/53/EC, que introduz novas exigências no tratamento de VFV.

Esta directiva veio estabelecer medidas que têm como prioridade a prevenção na criação de resíduos provenientes de veículos e a valorização dos seus componentes, através da reutilização, reciclagem e valorização, com vista à redução da quantidade de resíduos a

eliminar, bem como à melhoria do desempenho ambiental de todos os operadores económicos intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento de veículos em fim de vida, tendo em conta o princípio da subsidiariedade e o princípio do poluidor - pagador.

Neste sentido, devem-se tomar medidas para garantir a criação, por parte dos operadores económicos, de sistemas de recolha, tratamento e valorização de VFV.

A Directiva propõe que o último proprietário e/ou detentor possa entregar o VFV numa instalação de tratamento autorizada sem quaisquer encargos em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo. Os Estados-Membros deverão garantir que os produtores suportem a totalidade ou uma parte significativa dos custos de execução destas medidas e não se devem verificar entraves ao funcionamento normal desde a entrega à destruição.

3.2.5 DECRETO-LEI Nº 196/2003, DE 23 DE AGOSTO

A transposição da directiva 2000/53/EC para Portugal foi feita através do Decreto-Lei nº 196/2003. Este diploma que introduziu um conjunto de normas de gestão com vista à criação de circuitos de recepção de VFV, passando pelo correcto transporte, armazenamento e tratamento, designadamente no que respeita à separação das substâncias perigosas e ao posterior envio para reutilização ou reciclagem, desencorajando, sempre que possível, o recurso a formas de eliminação tais como a sua deposição em aterros são os alvos a atingir.

A prossecução destes objectivos passa, então, pela responsabilização dos fabricantes ou importadores de veículos pela sua gestão quando estes encerram o seu ciclo de vida útil, sem prejuízo do envolvimento de outros intervenientes no circuito de gestão de resíduos de veículos e de VFV, tais como os consumidores, os detentores, os distribuidores, os municípios e outras entidades públicas, os operadores de recepção, de armazenamento e de tratamento.

Neste sentido, é imposta a constituição de um sistema integrado de gestão, no âmbito do qual deverá ser promovida uma articulação de actuações entre os vários intervenientes no ciclo de vida dos veículos.

Para tal, foi criada em 2003 a VALORCAR, como sociedade gestora de veículos em fim de vida.

3.2.6 VALORCAR

Criada em 2003 pela Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP), pela Associação dos Industriais de Automóveis (AIMA) e pela Associação Nacional dos Recuperadores de Produtos Recicláveis (ANAREPRE), a VALORCAR é uma entidade privada, sem fins lucrativos, sendo a sua principal missão responder aos desafios da legislação comunitária e nacional sobre gestão de VFV (Directiva 2000/53/CE e Decreto-Lei n.º 196/2003), organizando e gerindo a recepção, o tratamento e a valorização destes resíduos, e promovendo a melhoria do desempenho ambiental, económico e social da sua gestão em Portugal.

Como objectivo, tem o intuito de contribuir para que os objectivos nacionais de gestão de VFV sejam alcançados, devendo para tal:

- Organizar uma Rede de Recepção/Tratamento (REDE VALORCAR), onde os proprietários/detentores de VFV os poderão entregar gratuitamente;
- Monitorizar o sistema integrado, nomeadamente no que respeita ao fluxo de VFV e dos componentes e materiais resultantes do seu tratamento;
- Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de separação dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem para os componentes e materiais dos VFV;
- Promover a sensibilização e a informação sobre os procedimentos a adoptar em termos de gestão de VFV, seus componentes e materiais.

3.2.7 Agência Nacional De Compras Públicas

Constituída pelo Decreto-Lei nº 37/2007¹¹, de 19 de Fevereiro, a Agência Nacional de Compras Públicas (ANCP) assumiu as competências da extinta DGP, nomeadamente no domínio do PVE.

Um dos pilares da sua criação, assenta na definição, implementação e disponibilização aos serviços e entidades utilizadores do PVE do sistema de gestão do PVE (SGPVE), que será o único sistema de informação de suporte à frota do Estado.

¹¹ Vide Anexo H.

O SGPVE foi criado pelo Decreto-Lei nº 170/2008¹² e de acordo com a Portaria n.º 382/2009¹³, com o objectivo de ser um sistema único e integrado que reúne toda a informação da frota do Estado, garantindo os seguintes requisitos:

- “(...) Controlo da frota de veículos apreendidos ou perdidos a favor do Estado e considerados "Com Interesse para o PVE.” (ANCP, 2011)

Assim sendo, os veículos apreendidos, abandonados, avariados, em situação de estacionamento indevido ou abusivo, sob a alçada da GNR, e sem interesse para o PVE, que não concorrem para a prossecução dos requisitos supra-citados, destinam-se a serem destruídos ou alvo de alienação de acordo com os art. 16.º e 17.º do DL nº 170/2008, ficando, de acordo com o n.º1 do art. 18.º do mesmo, á guarda da ANCP desde o momento que são entregues a esta para abate. A GNR, de acordo com o anexo F, como entidade utilizadora do PVE e de acordo o mesmo DL, deveria comunicar á ANCP todos os veículos apreendidos, declarados perdidos ou abandonados a favor do Estado na sua posse, de acordo com o n.º 3 do art. 23.º, sendo que aqueles em que a ANCP considere não estarem reunidas as condições para que o veículo integre o PVE, a GNR deve promover o respectivo abate ou alienação nos termos legais, neste caso em comunicação com a VALORCAR. Este facto neste momento encontra-se em fase de alterações, visto que tudo aponta para que a avaliação sob as condições para integração no PVE ou para abate/alienação será, ao que tudo indica, assumido pela GNR, comunicando então á ANCP¹⁴, fazendo depois ela própria a constituição dos lotes, feita do concurso e entrega a quem o concurso foi adjudicado.

3.3 AO NÍVEL DO MODELO ORGANIZACIONAL

A nível interno, procedeu-se recentemente á elaboração da Circular n.º 02/2011¹⁵, emanada pela Direcção de Operações do Comando Operacional da GNR, com vista a agilizar e uniformizar os procedimentos a ter com o bloqueamento, remoção e depósito de veículos.

¹² Vide Anexo I.

¹³ Vide Anexo J.

¹⁴ Vide Apêndice B

¹⁵ Vide Anexo L.

3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO

Neste capítulo abordou-se alguma da legislação que regula e define a actuação da GNR como FFSS e AF, bem como sobre as VFV, pretendendo-se de forma resumida e objectiva dar a conhecer os principais diplomas legais que regem as mesmas.

CAPÍTULO 4

INFRA-ESTRUTURAS, VIATURAS E CUSTOS

4.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo procura-se fazer uma análise das infra-estruturas á disposição da GNR com vista a albergar as viaturas por ela removidas, que viaturas estão sob a sua responsabilidade, bem como os custos que as mesmas implicam.

4.2 INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas são um ponto bastante pertinente e um dos mais sensíveis visto que na GNR não existem parques para receber viaturas removidas. No entanto, podemos constatar, de acordo com o n.º 4 do¹⁶ relatório feito pelo Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução da UNT, que metade das viaturas apreendidas, no número de 500, estão em quartéis da GNR, e 300 estão em rebocadores.

Outra problemática é o facto da GNR também não dispor de reboques, o que leva a que, segundo a alínea a) do n.º 4 da Circular n.º 02/2011, se tenha que recorrer a um prestador de serviço de remoção e depósito de veículos.

4.3 VIATURAS

Em relação às viaturas, e recorrendo ao relatório feito em 2008 pelo Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução da Unidade Nacional de Trânsito (UNT), podemos constatar que nos parques da GNR e em rebocadores existiam 800 viaturas, tendo estas custos directos para a GNR, sejam eles financeiros, porque a GNR como AF num primeiro momento terá que suportar as despesas efectuadas com o bloqueamento, remoção e depósito do veículo (n.º 18 da Portaria n.º1424/2001 de 13 de Dezembro), seja por afectar o espaço dos quartéis, que muitas vezes servem de parque para as mesmas, ou ainda por afectar e condicionar a actividade diária e causar transtornos aos funcionários da GNR.

¹⁶ Vide Anexo M.

Segundo os dados fornecidos pela DRL¹⁷, em Agosto de 2011, o n.º actual de viaturas será de 1 662 á responsabilidade da GNR, contrastando com as 1 100 do ponto n.º 4 do relatório da UNT, o que leva a crer ter existido um aumento substancial do ano de 2008 até á data dos dados fornecidos pela DRL.

4.3 CUSTOS

Os custos são muito elevados, se formos a ter em conta que não está previsto no Orçamento da GNR este tipo de despesas, o que leva a que seja muitas vezes difícil libertar verbas para este tipo de situações, e que acaba por resultar a nível interno num longo e burocrático processo administrativo.

De realçar, a existência de uma reunião recentemente, entre a ANCP e a GNR, onde a ANCP declinou assumir os encargos com as VFV sob alçada da GNR, visto estas não pertencerem ao PVE. Esses encargos serão assim totalmente assumidos pela Guarda.

Tendo em conta os dados do gráfico relativo á localização apresentado no ponto n.º 4 do relatório feito Gabinete de Estudos, Planeamento e Instrução da UNT, e de acordo com a taxa prevista na alínea a) do art. 11.º da Portaria n.º 1424/2001, de 13 de Dezembro, se multiplicarmos o número de veículos parqueados em parques privados pela taxa de remoção devida de cada um, temos que:

$$300 \text{ Veículos} \times 75 \text{ €} = 22\,500 \text{ €}$$

Este valor só representa a taxa de remoção.

No final do primeiro ciclo de 24h, a cobrar a taxa devida por cada período de vinte e quatro horas diária, estabelecida pela alínea b) do art. n.º 13 da mesma Portaria, o valor que nos surge é:

$$300 \text{ Veículos} \times 15 \text{ €} = 4\,500 \text{ €}$$

Se estes veículos permanecerem dez dias nos parques dos rebocadores, o valor total devido será:

$$(22\,500 \text{ €} + 4\,500 \text{ €}) \times 10 \text{ Dias} = 270\,000 \text{ €}$$

Estes valores são incomportáveis para a GNR, visto que o valor que a GNR possa recuperar pela destruição das viaturas, após o processo estar todo concluído, não chega para fazer face às despesas de reboque e estacionamento.

¹⁷ Vide Anexo N.

O que se verifica na prática, é que muitas vezes, e devido a acordos feitos pontualmente com os rebocadores, o único valor cobrado é a taxa de remoção, visto que se torna de extrema dificuldade para a GNR assumir a totalidade das despesas. Outras vezes há, em que não cobrando só a taxa de remoção, cobram um valor mais baixo com vista a recuperar pelo menos parte do valor devido.

Tendo em consideração o custo de um reboque pelo valor de 32 641,44€¹⁸, e que:

$$32\,641,44\text{€} \div (75\text{€} + 15\text{€})^{19} = 362,68 \text{ Viaturas}$$

pode-se concluir que os custos associados á remoção e um dia de estacionamento de 363 veículos ligeiros apreendidos, seria suficiente só por si para adquirir um reboque.

4.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO

A não existência de parques nem de reboques condiciona e acarreta custos bastante elevados, na ordem dos milhões de euros. Estes custos poderiam eventualmente ser diminutos se a GNR fosse dotada de reboques e parques, visto que bastariam as viaturas as viaturas parqueadas em parques privados²⁰ para adquirir um reboque. De realçar que segundo a Anexo R, as despesas de manutenção anuais, dividindo o total de encargos de manutenção pelos anos ao serviço (10), seria de cerca de 2 000€, o que parece um valor perfeitamente comportável.

No entanto, poderá servir para uma análise mais pormenorizada no futuro, tendo em conta diversos aspectos associados, tais como deslocações, áreas abrangidas, etc.

¹⁸ Vide Anexo O.

¹⁹ 75€ representa a taxa de remoção; 15€ representa a taxa diária; O resultado representa o n.º de carros que seriam necessários apreender para atingir o valor do reboque.

²⁰ Vide Anexo M (n.º4: Localização)

PARTE II – PRÁTICA

CAPÍTULO 5

TRABALHO DE CAMPO

5.1 INTRODUÇÃO

Após a conclusão da parte teórica, surgiu a necessidade de se prosseguir com a investigação, conferindo-lhe um cariz mais prático, visando a concretização dos objectivos definidos e as respostas às perguntas de partida. Deste modo o presente capítulo pretende expor as hipóteses de resposta às questões de investigação e descrever a metodologia adoptada para a obtenção de informação, bem como fazer uma caracterização do universo de análise e da amostra sobre a qual incidiu o trabalho de campo.

5.2 O PLANO DE INVESTIGAÇÃO

A fim de obter dados e informações, optou-se por fazer uso de dois métodos fundamentais de recolha de informação.

Como ponto de partida para a investigação, o método inicialmente utilizado foi a análise documental, tendo sido efectuada na Biblioteca da EG, no CARI e recorrendo a diversas bases de dados na Internet, como referido no capítulo introdutório ao presente trabalho. Numa fase posterior, durante o trabalho de campo, foi utilizado o método inquisitivo, o qual “é baseado no interrogatório escrito e oral” (Sarmiento, 2008, p.4), designadamente, através da realização de entrevistas a pessoas que directa ou indirectamente exercem funções de direcção e que lidam administrativamente com processos de VFV á responsabilidade da GNR.

5.3 UNIVERSO DE ANÁLISE E ESCOLHA DA AMOSTRA

Segundo Guerra (2006) “a amostra não se constitui por acaso, mas em função de características específicas que o investigador quer pesquisar”.

Como tal e para realizar o que nos pontos anteriores foi descrito, é necessária a existência de um universo de análise, sendo constituído por Oficiais Directores e Chefes no CARI, e Comandantes de Unidades e de Destacamento na UNT, assim como um Sargento com funções administrativas. Do referido universo foi seleccionada uma amostra tendo em conta os seguintes parâmetros: Conhecimentos adquiridos sobre o tema do trabalho de investigação, ao longo da sua carreira profissional; Funções de comando que desempenham; Experiência em acções de cariz Operacional;

Assim, com vista a obter diferentes pontos de vista sobre o processo, o autor procurou entrevistar pessoas com diferentes responsabilidades, desde o início do processo, até ao mais alto escalão, de Comando e de Direcção. Assim, resultou num número final de cinco entrevistados.

Os entrevistados apresentam as seguintes características:

Quadro 5.1: Características sócio-demográficas dos Entrevistados.

N.ºde Entrevistado	Género	Posto	Arma/Serviço	Função	Unidade de Colocação
1	M	Coronel	Administração	Director da DRL	CARI
2	M	Tenente-Coronel	Cavalaria	2º Comandante da UNT	UNT
3	M	Major	Administração	Chefe da Divisão de Aquisições	CARI
4	M	Capitão	Cavalaria	Comandante do DAC de Lisboa	UNT
5	M	Sargento-ajudante	Administração	DMT - Repartição de Manutenção	CARI

5.4 INSTRUMENTOS E TÉCNICAS

Na fase exploratória realizaram-se entrevistas não directivas, com o objectivo de se delimitar o objecto de estudo e conhecer mais pormenorizadamente o processo de apreensão e implicações para a GNR. Estas entrevistas tiveram um cariz informal, que mais não foram do que uma tentativa de aproximação do investigador à temática e à realidade da instituição.

Como anteriormente referido também foi realizada uma pesquisa bibliográfica na biblioteca da EG, várias bases de dados na Internet, no CARI e na UNT, a qual permitiu através de uma análise documental elaborar a parte teórica deste Trabalho.

Tendo em vista a realização de um trabalho de investigação, o que impõe a utilização de métodos e técnicas de recolha de informação que, por conseguinte, permita a prossecução da validação das hipóteses elaboradas e a resposta ao problema inicialmente formulado, nesta parte do trabalho de Campo o método fundamental de investigação utilizado foi o método inquisitivo, através da aplicação de entrevistas.

As entrevistas realizadas têm um cariz semi-directivo, tal como definido por Quivy & Campenhoudt (2008) *“caracteriza-se por ser tendencialmente longa, ter um número de perguntas reduzido, dirigidas predominantemente sobre a experiência do entrevistado no assunto em questão”*.

Segundo Quivy & Campenhoudt, existem diversas formas de abordagem ao problema em foco e que *“os métodos de recolha e os métodos de análise dos dados são normalmente complementares e devem, portanto, ser escolhidos em conjunto, em função dos objectivos e das hipóteses de trabalho”* (2008, p.185), decorrente da análise dos objectivos de estudo, considerou-se que nem todos os resultados obtidos seriam quantificáveis, tendo-se optado por uma abordagem que permitisse um tratamento qualitativo dos dados recolhidos mas que se caracterizasse por ser cientificamente correcta.

Desta forma, e tendo em consideração o objectivo de se estudar a gestão, o controlo e o destino das viaturas apreendidas pela GNR, procedeu-se à elaboração prévia de um guião²¹ de entrevista, cujo teor do questionário nele constante, foi elaborado com base nas questões derivadas do problema central e visando direccionar a entrevista para as hipóteses levantadas durante a investigação.

5.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO

Numa fase inicial procedeu-se à realização de entrevistas exploratórias e à análise documental, de forma a perscrutar o estado da arte e enquadrar teoricamente o trabalho. Numa fase posterior pretendeu-se realizar, através da execução de entrevistas semi-directivas, um trabalho de campo, o qual pudesse fornecer-nos dados, que por sua vez,

²¹ Vide Apêndice A

permitissem validar ou refutar as hipóteses formuladas, e em última instância, a resolução do problema central anteriormente definido.

CAPÍTULO 6

ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

6.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo pretende-se fazer uma apresentação e, por conseguinte a análise dos resultados das respostas dadas pelos inquiridos.

O tratamento dos resultados obtidos é aqui realizado através de um conjunto de quadros de análise, em que cada um corresponde a uma questão que foi colocada aos inquiridos e onde constam as respectivas respostas obtidas. Deste modo permitiu-se fazer um cruzamento das referidas respostas e por conseguinte uma comparação crítica e discussão do seu conteúdo.

As respostas obtidas foram alvo de tratamento, o qual visou retirar o excesso de informação em prol da objectividade e da simplicidade dos dados que se pretendiam recolher, tendo em conta os objectivos mencionados.

6.2 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

6.2.1 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 1

No quadro 6.1 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 1** – *“No seu entender, quais foram os contributos da criação de um Sistema de Gestão do Parque de Veículos do Estado, da ANCP, levada a efeito pelo Decreto-Lei nº 170 (Regime Jurídico do PVE)?”*

O objectivo desta questão era determinar, quais as opiniões e conhecimentos que os inquiridos tinham sobre o Sistema de Gestão do Parque de Veículos do Estado (SGPVE), pretendendo-se avaliar a visão dos mesmos sob quais foram as mais-valias no que respeita á criação da ANCP, particularmente no que tange às VFV, quanto ao domínio de responsabilidade sob as mesmas.

Analisando as respostas a esta questão pode-se observar que os entrevistado nº 1 e nº3, demonstram ter conhecimentos alargados sobre o Sistema em causa, considerando que foi uma mais-valia a sua criação, pela simplificação administrativa, derivada da centralização num só organismo e pela uniformização de procedimentos. No entanto não se referiram em

nenhum momento às viaturas apreendidas, referindo-se apenas às viaturas das Unidades, que são oficiais, sendo que as adquiridas a partir de 2008, essas sim, integram o PVE.

Quadro 6.1: Análise à questão n.º 1.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• É uma revolução, com todas as vantagens; • Algo novo, logo, a dar os primeiros passos; • A ANCP vive em grandes dificuldades ainda, de sistematização, pela reunião de informação e aparecimento de novas situações; • Não existia o mínimo de controlo; • Há Unidades que não tinham conhecimento do número de viaturas que tinham; • Está-se a fazer um levantamento; • Ainda bem que foi criado o Parque de Viaturas do Estado; • No futuro dará melhor contributo para o PVE.
Entrevistado N.º2	• Pretende-se que a criação de novos organismos não seja um mecanismo de dar emprego mas, ao invés, uma forma de tornar mais efectiva a solução de problemas. Falta saber se com a ANCP inequivocamente se faz melhor gestão do parque de veículos do Estado e se se poupam recursos económicos;
Entrevistado N.º3	• Contribuiu para agregar numa única entidade toda a gestão do parque viaturas do Estado, definindo as regras e critérios na sua gestão; • Por outro lado, a uniformização de procedimentos no que respeita a ao processo de aquisição, manutenção, assistência, reparação, abate e à alienação ou destruição de viaturas do PVE, contribui para simplificação administrativa para as instituições públicas na gestão do seu parque de viaturas, e cumulativamente para a redução de custos operacionais e maior racionalidade na gestão de frotas;
Entrevistado N.º4	• Até ao momento nenhuma; • Pouca difusão relativamente à ANCP a nível interno; • A ANCP tem pouca visibilidade, por via do CARI, devido aos procedimentos estarem pouco esclarecidos; • As funções da ANCP são pouco claras, não em termos jurídicos mas do serviço que prestam;
Entrevistado N.º5	• Em relação às VFV, que não integram o PVE, a ANCP não tem interesse, só manifestando interesse nas viaturas que se encontram livre de despesas. • Em relação às VFV, viaturas essas que não têm interesse para o PVE, não existe qualquer contributo da ANCP, visto que não assume o desmantelamento se existirem custos associados ao processo, tal como reboque, estacionamento, etc...

Os entrevistados n.º 2 e n.º 4 consideraram que não advieram quaisquer benefícios da criação da mesma, sendo que defendem não ter visibilidade prática, afirmando mesmo o entrevistado n.º2 que não sabe se realmente se faz uma melhor gestão das viaturas e se se poupam recursos. Já o entrevistado n.º 5 referiu-se às VFV, objecto de estudo deste trabalho, afirmando que a ANCP não tem interesse nessas, pois trazem custos associados, assumindo apenas as livres de encargos, não prestando assim qualquer contributo para a resolução do processo.

6.2.2 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 2

No Quadro 6.2 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 2** – “Estará a Guarda Nacional Republicana, que se relaciona directamente

com a ANCP, dotada de uma estrutura administrativa e logística que lhe permita contribuir para uma racionalização de gastos e desburocratização dos processos de apreensão?”

Esta questão teve por objectivo determinar se a Guarda Nacional Republicana estaria dotada de uma estrutura administrativa e logística que lhe permitisse contribuir para uma celeridade e menos encargos nos processos de apreensão ou se, por outro lado, existe alguma limitação na sua estrutura que os limitasse neste aspecto.

Quadro 6.2: Análise à questão n.º 2.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• Está a começar a criar meios que permitam fazer essa gestão; • Não é fácil devido à dispersão. Seria difícil também criar pontos de recolha, bem como fazer a alienação das mesmas; • Não há locais para os veículos; • Não há meios próprios para a remoção; • O maior problema deve-se à ausência de estacionamento; • Os processos em tribunais demoram cerca de oito, nove meses, apenas para serem declarados PFE; • A PSP nos centros urbanos tem acordos com as câmaras; • Nas zonas rurais, estes acordos são difíceis; • Tem regras muito próprias, constituir lotes com alguma dimensão é difícil; • No entanto, já esteve pior, estamos no bom caminho; • É um trabalho feito mais ao nível das Unidades, quando entra o processo no CARI já foi declarado PFE; • Existem Unidades com dificuldades financeiras para fazer face às despesas de reboque e estacionamento;
Entrevistado N.º2	• Julgo que o nosso CARI pode estar melhor posicionado para responder a esta questão; • Importa referir que as Secções de Recursos Logísticos dos CTER, devem estar neste canal e devidamente organizadas para dar resposta a esta questão dos veículos apreendidos e que, numa fase posterior, entram em processo de perdidos a favor do Estado; • É essencial que por cada viatura se crie um processo que deve ser acompanhado e actualizado dia a dia porque estão previstos prazos processuais obrigatórios que não devem ser ultrapassados;
Entrevistado N.º3	• A questão não se põem na estrutura administrativa, mas sim, se o Comando da Guarda e todos os militares directa ou indirectamente afectos a gestão do PVE da Guarda, estão cientes que estes recursos são limitados, e que só uma gestão mais parcimoniosa dos mesmos, contribuirá para rentabilizar a utilização dos mesmos; • Desde que as normas legais e instruções internas sejam aplicadas com rigor, julgo que a optimização na utilização destes meios nas funções operacionais e administrativas que mais contribuem para o serviço que esta Guarda presta aos cidadãos, nos termos das suas competências legalmente atribuídas, terá um valor acrescentado significativo;
Entrevistado N.º4	• Não, não funciona neste momento. Os processos deviam ser mais céleres;
Entrevistado N.º5	• No meu entender sim, desde que se cumpram os prazos estipulados para as viaturas serem PFE e os processos sejam encaminhados para o órgão da GNR competente para levar a cabo o desmantelamento (DA, se a GNR tivesse essa competência); • Possivelmente, o ideal seria criar uma secção só para trabalhar com viaturas para desmantelamento, para ser o mais célere possível, para não se dar o caso de existirem viaturas a céu aberto, amontoadas e a poluir o solo e a paisagem, contribuindo negativamente para a imagem da GNR;

As respostas a esta questão foram todas diferentes, mostrando que não existe uma opinião unânime.

O entrevistado nº 4 afirma mesmo que neste momento não funciona. Já o entrevistado nº 1, realça o facto da não existência de parques para viaturas, identificando esse como o maior problema. Referiu também a não existência de meios de remoção das mesmas, finalizando com o facto de existirem Unidades com dificuldades financeiras para fazer face às despesas com reboques e estacionamento. Ora, essas despesas devem-se devido a não existirem reboques e parques na GNR, facto evidenciado pelo próprio.

Os entrevistados nº 2 e nº 5 referiram-se a secções. O nº 5 pelo facto de possivelmente ser benéfico a criação de uma secção para trabalhar com VFV, o nº 2 defende que ao nível das unidades do dispositivo, as secções deverão estar dentro do processo desde o início de forma a existir um maior controlo e respeito pelos prazos legais.

Para o nº 3, o aspecto principal é a sensibilização por via da escassez de recursos, de todos os militares ligados á frota da Guarda, que integra parcialmente o PVE, bem como o cumprimento das normas legais.

É de referir que de acordo com os dados recolhidos nesta questão, que todos os entrevistados referiram a burocracia do processo administrativo, seja pelo cumprimento das normas existentes, bem como pela demora dos mesmos.

6.2.3 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 3

No Quadro 6.3 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 3** – “No seu entender quais são as vantagens e desvantagens para a GNR, pelo facto de ser um elemento activo no processo de apreensão de uma viatura?”

O objectivo desta questão era perceber se a GNR teria algum tipo de vantagem pelo facto de apreender viaturas que muitas vezes nunca retornam ao proprietário, e quais as desvantagens associadas ao facto de algumas delas estarem anos sob a sua responsabilidade.

Decorrente da análise efectuada às diversas respostas obtidas, constata-se que para os entrevistados nº1, nº2, nº 3 e nº 4, o facto de a GNR ser Entidade Fiscalizadora torna como que “um dever”, seja por fazer cumprir a lei, por uma questão de visibilidade, ou por uma questão de oportunidade em relação ao uso dessas viaturas.

Quadro 6.3: Análise à questão n.º 3.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• Não é um problema de vantagens ou desvantagens, é o cumprimento da lei. • Faz parte da missão, independentemente do desgaste; • Não se deixam as vias com viaturas, que se tornam como sucata; • Actuamos com os meios que temos e que o cumprimento legal nos permite;
Entrevistado N.º2	• Vantagens: Atribui-nos um papel numa área de que não devemos abdicar, quer enquanto força de segurança quer como órgão de polícia criminal. O despojo de valências e de competências remete as organizações para planos secundários; • Desvantagens: O processo requer meios administrativos e logísticos devidamente organizados, pessoal com conhecimentos e motivado e que não descure o procedimento (se se verificar estes pressupostos faz desmoronar a desvantagem);
Entrevistado N.º3	• Das vantagens que num primeiro momento sobressai, deve-se ao facto da GNR ter a possibilidade de identificar quais dos veículos automóveis apreendidos em processo -crime ou de contra -ordenação, que interessam ser declarados perdidos ou abandonados a favor do Estado. Oportunidade;
Entrevistado N.º4	• Neste momento não existem vantagens. Processos burocráticos, procedimentos pouco claros, não existem verbas. Consome muito tempo, não resultando; • Poderia existir se a GNR assumisse o processo total, precisando para isso de resolver o problema da doutrina e da actuação na prática;
Entrevistado N.º5	Vantagens: • Contribuir para que não haja viaturas na via pública que não estão em condições de circular, seja por questões mecânicas ou legais, e para fazer face a essas ilegalidades; • É decorrente da missão da GNR fazer cumprir a lei. Desvantagens: • Ocupação de militares no expediente; • Parqueamento das viaturas, visto que não existem parques oficiais, tendo que se recorrer a rebocadores e a parques privados, o que trás custos associados;

O entrevistado n.º 4 refere que neste momento não existe qualquer vantagem, sendo que é muito burocrático o processo, consumindo recursos e não existindo verbas para se gastarem com rebocadores e parqueamentos. Este ponto foi referido também pelos entrevistados n.º 2 e n.º 5.

De realçar que o entrevistado n.º 4 afirma que poderiam existir vantagens, se a GNR assumisse o processo total, precisando para isso de resolver o problema da doutrina e da actuação na prática.

6.2.4 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 4

No Quadro 6.4 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 4** – “*Considera que existe uma multiplicidade de organismos com diferentes formas de actuação, diferentes tecnologias de informação e com duplicação de funções? Se sim, como se poderia melhorar?*”

Com a realização desta questão pretendia-se que os entrevistados se pronunciassem acerca da existência ou não de sobreposição funções nos diversos organismos que fazem

apreensões, reboques e estacionamento de viaturas, ou se existe uma barreira ténue entre as diferentes entidades. A colocação desta questão prende-se com o facto de se considerar fundamental que, uma vez que a PSP, a Policia Municipal, a EMEL (em Lisboa) por exemplo, também fazem remoção de veículos, se deveria centralizar ou atribuir áreas específicas de actuação, visto que GNR e PSP partilham áreas com a Policia Municipal.

Resultante da análise às respostas obtidas, verificamos que a resposta tende para a negativa uma vez que apenas o entrevistado nº 5 considera que está tudo bem definido, e o nº 1 defende que cada um actua na sua área. Os restantes afirmam que sim, e o entrevistado nº 2 defende que existem “muitas polícias”, defendendo que se deveria concentrar os organismos, e o entrevistado nº 4 refere mesmo que se deveria centralizar o processo num único organismo. O entrevistado nº 3 menciona ainda que se deveria melhorar o sistema de informações da GNR, com vista a poder-se cruzar dados para se ter noção das Unidades que estariam a efectuar uma gestão de viaturas mais fiável e correcta.

Quadro 6.4: Análise à questão n.º 4.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• São as forças necessárias; • A lei atribui a todas as forças as suas responsabilidades; • Cada um actua dentro da sua área; • Não existe nenhuma força especializada nesta área; • Diversas origens das viaturas; • Não tenho conhecimento de conflitos;
Entrevistado N.º2	• A principal crítica a este sistema é a que se estende um pouco a toda a sociedade; • Num país pequeno e com a população que temos existem demasiadas polícias e “policiazinhas” e organismos privados a quererem gerir questões rodoviárias; • Retalhar-se questões de interesse público ao sabor de potenciais donos de “quintinhas” nem é benéfico para a saúde económica de um país nem para a eficácia e eficiência dos sistemas; • Um dia iremos ser acordados de forma dolorosa por entidades externas; • A solução será de carácter político e passa pela concentração de organismos e esforços, de informação que naturalmente fica partilhada e consequentemente melhor gestão;
Entrevistado N.º3	• SIM, Julgo que o estado/GNR deveria melhorar o sistema de informações da GNR, contribuindo para o acesso mais célere e de melhor qualidade a informação que possibilita uma gestão da frota do PVE da GNR mais económica e eficiente, como também controlo das viaturas aprendidas; • O cruzamento de informação, permitiria por exemplo aferir qual as Unidades que têm a gestão do PVE mais eficiente;
Entrevistado N.º4	• Sim existe; • Deveria centralizar-se o processo num único organismo, e descentralizar a nível distrital, ou por áreas, conforme o “volume” de viaturas e dimensão do Distrito;
Entrevistado N.º5	• No presente não existe qualquer duplicação de funções, estando tudo bem definido;

6.2.5 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 5

No Quadro 6.5 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 5** – “*Existe uma doutrina de actuação e esta é constante e verificável na prática?*”

A questão aqui em foco foi elaborada com o intuito de perceber se existe uma doutrina, uma regulação de procedimentos, que permita uma forma de actuação comum ao dispositivo, ou se as formas de actuação sofrem aquando da posse de viaturas susceptíveis de serem PFE.

À excepção dos entrevistados nº2 e nº 4, todos os outros afirmam que sim. Porém, tanto o entrevistado nº 2 como o entrevistado nº 4, em razão das suas funções não têm a mesma ideia sobre esta questão. Já os nº 1, nº3 e nº 4 afirmam que sim, que tudo decorre de acordo com a legislação em vigor, mas no entanto o nº 1 afirma que de Norte a Sul do país nem sempre é aplicado da mesma forma. Isto poderá indicar que ao nível do dispositivo, existe informação que, ou não chega às Unidades, ou as Unidades não agem de acordo com o estabelecido, levando a diferentes formas de actuação.

Quadro 6.5: Análise à questão n.º 5.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• Há legislação, há NEPS's que regulam a maneira de actuar, pelo menos no que eu conheço na GNR; • De Norte a Sul nem sempre é aplicada da mesma maneira; • Daí a DMT, da DRL no CARI, para tentar que haja uma interpretação uniforme; • Não só dos normativos legislativos, mas também das circulares internas, sendo regulada pelo CO, e nós apoiamos depois na execução, no acompanhamento do processo; • Está a caminhar no bom sentido; • Já está muita coisa resolvida, muita coisa normalizada, sendo o principal problema os locais de recolha, mas quanto ao resto está mais ou menos normalizado, se bem que há muita coisa a ser resolvida, mas está mais ou menos controlada;
Entrevistado N.º2	• Falando pela Guarda, a doutrina foi criada pela extinta Brigada de Trânsito; • O tema em análise era seriamente seguido e controlado e sem sobressaltos de maior; • Neste momento, face a alguma dispersão de uniformidade de procedimentos, não sei o ponto de situação;
Entrevistado N.º3	• Sim, a GNR cumpre a legislação e normas em vigor no que respeita ao PVE, como também emana instruções e directrizes internas no que respeita a gestão do seu parque automóvel
Entrevistado N.º4	• Não do meu conhecimento não;
Entrevistado N.º5	• A nível administrativo estão a correr com normalidade, o que indica que estará bem definido;

6.2.6 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 6

No Quadro 6.6 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 6** – “*Considera que seria possível controlar e rentabilizar a frota de veículos apreendidos?*”

Quadro 6.6: Análise à questão n.º 6.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• Neste momento está-se a rentabilizar; • Há um conjunto de normas que nos diz em que situações a GNR pode requisitar a utilizações e integração no parque da GNR; • Existem outros que se a ANCP não manifestar interesse vão para abate e destruição;
Entrevistado N.º2	• Não só seria possível como desejável; • A frota de veículos apreendidos poderia tornar-se numa forma muito económica de termos um parque suficiente, de colmatar algumas necessidades para os núcleos de investigação criminal, por exemplo, e reduzir aquisições de viaturas novas quando se torna necessário; • Sempre que possível deveria ser formalizado o processo para que a Guarda fizesse uso de viaturas apreendidas por si;
Entrevistado N.º3	• Sim, desde que haja definição clara do tipo viaturas que interessam ser declarados perdidos ou abandonados a favor Estado e o processo de solicitação à ANCP seja oportuno;
Entrevistado N.º4	• Sim; Ou centralizando, ou a GNR, como Entidade Fiscalizadora, tratava do processo todo, desde a remoção á venda; • No entanto, não tem reboques; • Os parques deveriam ser geridos pela Guarda, ou até existirem parques comuns á GNR e PSP para evitar que existisse duplicação de parques; • O Estado poderia ceder estacionamento, visto que existem inúmeros edifícios e terrenos abandonados
Entrevistado N.º5	• Pelo menos ao nível do desmantelamento só é possível se existirem acordos com os rebocadores para nos prazos legais não ser cobrado o estacionamento; • Apesar de termos despesas com reboques e parques, bem gerido será possível

Com esta questão pretendia-se que os entrevistados abordassem formas de rentabilizar a frota de veículos que estão sob a responsabilidade da GNR, PFE e em fim de vida, e de que forma poderia ser feito.

Após a análise dos resultados recolhidos a partir das respostas fornecidas, podemos afirmar que á excepção do nº 1, que defende que já está a ser rentabilizada, todos os outros consideram que neste momento não está, mas que seria perfeitamente possível.

Mais uma vez o entrevistado nº 4 fala na centralização, ou no facto de a GNR assumir todo o processo. Porém, faz a ressalva de não existirem reboques na GNR, referindo novamente também a existência de parques comuns á GNR e PSP.

O entrevistado nº 5 refere ainda a existência de acordos com os rebocadores, muito comuns, que associados a uma boa gestão dos processos poderiam eventualmente tornar rentáveis as VFV.

6.2.7 ANÁLISE À QUESTÃO N.º 7

No Quadro 6.7 apresentam-se os conceitos-chave consequentes da análise de conteúdo à **Questão n.º 7** – “Qual o principal problema que detecta desde a efectiva apreensão de uma viatura até ela ser considerada ou não perdida a favor do Estado?”

Quadro 6.7: Análise à questão n.º 7.

Respostas	Argumentação
Entrevistado N.º1	• O tempo que leva até um veículo ser PFE. • Todos os passos que estão definidos são morosos, sendo que oito, nove meses é muito tempo para se resolver a situação; • São propriedade privada, podem aparecer os proprietários a reclamar e é muito complicado; • Há situações que podem demorar mais de uma década, quando mete tribunais; • Por abandono são situações que se resolvem entre seis a nove meses;
Entrevistado N.º2	• O processo pressupõe prazos que estão legalmente estipulados, desde as primeiras notificações até à informação dada à ANCP, que podem, num ou noutro caso, ser excessivos; • A estes juntam-se os casos que originam processos-crime e que requerem a intervenção do tribunal e que vão além da nossa decisão;
Entrevistado N.º3	• Julgo que o facto de os processos contra-ordenacionais se arrastarem durante anos em tribunal, sem que seja dado a possibilidade da GNR utilizar as viaturas apreendidas, lesa os interesses do arguido/proprietário porque as mesmas se degradam, como também, é um desperdício de um recurso que a GNR poderia rentabilizar no cumprimento das suas atribuições legais; • Acresce ainda, que nos casos em que o tribunal decida pela devolução das viaturas aos arguidos/proprietários, seria uma medida racional e económica, a devolução de uma viatura degradada é sempre é pior do que uma viatura que esteve em circulação, com a respectiva manutenção a cargo da GNR;
Entrevistado N.º4	• Do ponto de vista teórico, tem a ver com o procedimento a seguir, visto não estarem clarificados; • Do ponto de vista prático, começa pela remoção do local onde é apreendido, seguido do local onde fica o veículo, bem como garantir a segurança dos mesmos;
Entrevistado N.º5	• A resposta dos tribunais sobre o interesse das viaturas no processo, bem como das entidades administrativas,

Todos os entrevistados apresentaram os factores legais e normativos, considerando serem os mais relevantes para a existência de problemas. O entrevistado n.º4 defende ainda que os procedimentos não estão bem clarificados. O entrevistado n.º 3 refere o facto das viaturas muitas vezes se encontrarem degradadas devido ao tempo dos processos se “arrastarem em tribunal, sem que as mesmas sejam utilizadas pela GNR, podendo ser afectas á actividade operacional. O entrevistado n.º 1 menciona que muitos dos processos poderão eventualmente levar décadas até transitar em julgado. Para uma situação de abandono, refere que são situações em que o tempo normal de resolução é de seis a nove meses.

O facto de os prazos serem excessivos é referido pelo entrevistado n.º 2, o que, subentendido, é uma contra medida de rentabilização e celeridade.

6.3 CONCLUSÕES DAS ENTREVISTAS

O facto de não existirem reboques na GNR para fazer a remoção de viaturas bem como a inexistência de parques para albergar viaturas provenientes de apreensões, de abandono, acidente ou de processos contra – ordenacionais, afecta o orçamento das Unidades da Guarda em milhares de euros, visto que têm que recorrer a rebocadores privados para esses fazerem a remoção das viaturas, bem como o seu estacionamento, e sem que as

Unidades tenham verbas destinadas a esse desígnio. Existe também uma heterogeneidade quanto aos procedimentos operacionais e administrativos, não sendo os mesmos executados de igual forma pelo dispositivo, o que dificulta o controlo dos processos, resultando muitas vezes em longos períodos temporais, fazendo com que as que são para destruição/abate permaneçam longos períodos parqueadas, aumentando os gastos com o estacionamento. Devido a não existir um órgão que assuma responsabilidade sob as mesmas, a GNR tem, decorrente da sua missão, tido custos elevados com as mesmas, no entanto, tem tentado ter um controlo ao nível nacional, através de recolha de informações, estudos e levantamento de dados, com o intuito de efectuar uma melhor gestão e reduzir os encargos.

6.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O CAPÍTULO

Neste capítulo é analisado e discutido todo o Trabalho de Campo. As entrevistas semi-directivas foram os instrumentos de recolha de informação que melhor permitiram efectuar a análise e tratamento da informação obtida.

No Capítulo 7 são apresentadas as conclusões e as recomendações do trabalho, bem como a verificação das hipóteses inicialmente formuladas que têm como objectivo responder às questões de investigação elaboradas, que por sua vez devem dar resposta à questão central, identificada no Capítulo 1 do presente trabalho.

CAPÍTULO 7

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 INTRODUÇÃO

Concluída a investigação, torna-se impreterível tecer as necessárias conclusões acerca dos dados recolhidos ao longo deste processo.

Este trabalho procurou analisar de que forma decorriam os processos relativos a viaturas apreendidas pela GNR, que se encontram em final de vida e formas de rentabilizar as mesmas, bem como o seu impacto na Instituição ao nível de recursos financeiros, humanos e logísticos.

Através da análise documental, das entrevistas e dos inquéritos realizados procurou-se dar resposta à pergunta de partida e cumprir os objectivos propostos inicialmente.

Deste modo, o presente capítulo visa apresentar a validação das hipóteses formuladas, tendo por base os objectivos decorrentes das perguntas derivadas da questão de investigação central, bem como as reflexões finais alcançadas através dos processos metodológicos de investigação, as conclusões do trabalho e as limitações sentidas durante a investigação. Por fim, proceder-se-á à apresentação de recomendações para investigações futuras, numa perspectiva de se contribuir para a formulação de conhecimento e consequente progresso da Guarda Nacional Republicana.

7.2 VERIFICAÇÃO DE HIPÓTESES INICIALMENTE FORMULADAS

Efectuada a análise e discussão dos resultados obtidos importa agora proceder à verificação ou refutação das hipóteses inicialmente formuladas, no Capítulo 1.

Relativamente à primeira hipótese: “A criação da ANCP foi uma mais-valia no que respeita às viaturas apreendidas e PFE.”, a mesma não foi validada, pois pelas respostas à questão nº 1 das entrevistas, é claro que em relação às viaturas que se encontram em final de vida, a ANCP, como entidade responsável pela gestão corrente do PVE, não se responsabiliza por elas nem pelos custos associados às mesmas visto que estas não chegam a integrar o PVE.

Quanto à segunda hipótese: **“A GNR encontra-se preparada para responder com prontidão e eficácia às solicitações inerentes à tarefa de apreensão de viaturas que lhe está atribuída.”**, foi parcialmente validada pelas respostas à questão nº 2 e à questão nº 6.

Denota-se que o peso legal imposto em todo o processo torna-o muito burocrático, podendo relacionar este factor com a questão nº 5, em que pessoas que lidam e fazem apreensões no decorrer normal do seu serviço diário, sentem dificuldades devido ao facto dos procedimentos e doutrina serem pouco claros. No entanto, o entrevistado nº 1 também identifica a não existência de reboques e de parques para as viaturas apreendidas como um dos factores principais para que não seja dada uma resposta célere e eficaz por parte da Guarda.

Outro factor é a não existência de verbas para fazer face às despesas com reboques e estacionamento, por parte das Unidades. Isto leva a que, muitas das vezes, têm que ser os próprios militares da Guarda a negociar com os proprietários dos parques e dos reboques, para que estes sejam ressarcidos pelo seu trabalho e pelas suas despesas, e para que não resulte em processos contra a própria Guarda.

Considerando a terceira hipótese: **“As apreensões e as VFV não têm um peso significativo para a GNR”**, pode-se constatar, pelas respostas à questão nº 3, que as desvantagens que estão associadas são em maior número do que as vantagens, pelos meios administrativos e logísticos associados, pelas verbas inexistentes mas que, porém, têm que ser disponibilizadas, alcançando os milhares de euros, para que não se contraiam dívidas para com os rebocadores. Se não se verificar esta libertação de verbas para fazer face às despesas com os rebocadores, poderá dar-se o caso dos mesmos avançarem com processos judiciais contra a GNR. Também o facto de que algumas das viaturas parqueadas são ainda propriedade privada, não tendo sido ainda declaradas PFE, poderão os proprietários reclamá-las, sendo que algumas já se encontram degradadas, inerente aos longos períodos que alguns processos demoram. Outro dos factores identificado comporta aos procedimentos a seguir, que são pouco claros, fazendo com que se torne imperioso definir bem a conduta a seguir para que os processos se tornem mais céleres e menos burocráticos.

Tendo em conta a quarta hipótese: **“Os procedimentos administrativos são claros concretos.”**, não foi totalmente validada pelas respostas dadas pelos entrevistados à questão nº 5.

Para os entrevistados nº 1 e nº 5, a doutrina existe e os procedimentos são claros e concretos. No entanto, podemos verificar que o entrevistado nº 2 afirma não estar a par do

ponto da situação, conhecendo somente a doutrina criada pela extinta Brigada de Trânsito. O entrevistado n.º 4 afirma que não existe uma doutrina de actuação.

Atendendo à quinta hipótese: **“Existe uma eficaz coordenação e cooperação entre os diferentes intervenientes com vista ao abate/ alienação das VFV”**, verificamos que não foi totalmente refutada pelas respostas dadas à questão n.º 4.

Para os entrevistados n.º 1 e n.º 5, não existem problemas em relação à coordenação e cooperação dos vários intervenientes, em que o entrevistado n.º 5 afirma estar tudo bem definido e o entrevistado n.º 1 declara não ter conhecimentos de conflitos.

Já para os entrevistados n.º 2, n.º 3 e n.º 4, poderia melhorar-se. O entrevistado n.º 3 sustenta que deve existir a nível interno uma melhor coordenação entre as Unidades. Para o entrevistado n.º 2, um dos problemas prende-se com o facto existirem organismos privados a quererem gerir questões rodoviárias, passando a solução pela concentração de Organismos e de informação partilhada. O entrevistado n.º 3 defende também essa hipótese, afirmando que se deveria descentralizar a nível distrital, ou por áreas, conforme o número de viaturas e a dimensão do Distrito.

A sexta hipótese levantada, **“A GNR poderá alargar a sua intervenção nas apreensões assumindo ela própria o abate/alienação das VFV.”**, pelo constante na questão n.º 6. Para o entrevistado n.º 4, a GNR poderia tratar do processo todo, desde a remoção à venda, precisando no entanto de reboques e de estacionamento. Este estacionamento seria cedido pelo Estado, visto que existem inúmeros edifícios e terrenos abandonados que poderiam albergar as viaturas apreendidas, sendo a gestão dos mesmos feita pela GNR. O entrevistado n.º 5 defende que seria possível, se existisse uma boa gestão, mesmo não tendo reboques nem parques próprios. Para os entrevistados n.º 2 e n.º 3, desde que houvesse um conveniente processo de solicitação à ANCP, a Guarda poderia até ter afectar algumas viaturas ao serviço operacional, reduzindo assim as aquisições, e as VFV, rentabilizá-las.

7.3 RESPOSTA ÀS PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

Após ter sido estabelecida a questão central do trabalho, procederam desta algumas questões, das quais o conhecimento da resposta se viu fundamental. Desta forma, com a primeira questão colocada pretendia-se determinar qual a influência económica na GNR, podendo afirmar-se que influencia o orçamento na ordem dos milhares de euros. Este valor é de cálculo difícil visto que os dados existentes remontam a 2008 e 2011, existindo um

interregno temporal bastante grande, além de que as negociações com os rebocadores tornam com que seja impossível chegar a um número final fiável.

A segunda questão, *“Até que ponto pode a Guarda retirar vantagem das viaturas apreendidas?”* visava determinar se seria possível para a GNR, no decorrer da sua missão, poderia retirar vantagens. Actualmente é difícil, dado toda a burocracia legislativa e administrativa existente e o tempo demorado dos processos, mas, acima de tudo, pelo facto de não ter reboques e parques para albergar as viaturas apreendidas, abandonadas, oriundas de acidentes e de estacionamento indevido ou abusivo, que se encontram em final de vida.

Através da análise documental e das entrevistas foi possível responder à terceira questão: *“A gestão dos parques de viaturas pode ser rentabilizada a nível financeiro de forma a ter custos inferiores para a GNR?”*. Pela forma actual, será difícil, visto que a ANCP não assume os encargos com as VFV. Tendo a Guarda que cumprir os seus compromissos com os rebocadores, só seria rentável se os prazos legais fossem cumpridos á risca, os procedimentos uniformes para não se exceder os mesmos, e se através de negociação os rebocadores durante o período legal, não cobrassem o estacionamento. Ora, sendo eles privados e tendo em vista o lucro, leva a crer que seja de todo impossível.

A última questão que procurava determinar se *“O processo de autorização pode ser agilizado de forma a torná-lo mais célere?”* foi respondida no decorrer deste trabalho. Os factores que mais contribuem para a celeridade do mesmo, prende-se com o facto de se criar normas, procedimentos a adoptar por todo o dispositivo para que desde o momento da apreensão, da recolha de uma viatura abandonada, acidentada, ou por estacionamento indevido ou abusivo, os prazos legais sejam integralmente cumpridos.

Deve-se criar uma uniformidade por todo o dispositivo da Guarda, para que não existam diferentes formas de procedimentos administrativos. Além disso, também a dependência da ANCP sobre o interesse ou não para o PVE, não é benéfica para a celeridade dos processos, sendo que se fosse feita pela própria Guarda seria uma mais-valia para a celeridade do processo e diminuição de recursos empregados.

Conclui-se que todas as questões decorrentes da questão central foram respondidas, cumprindo-se o modelo de investigação adoptado.

7.4 REFLEXÕES FINAIS

Considerando que a Guarda Nacional Republicana é uma das instituições nacionais de maior relevo dentro do leque das que actuem e detêm responsabilidades no âmbito da Fiscalização Rodoviária e de consequente remoção e estacionamento, torna-se impreterível que do ponto de vista da articulação com outras Organizações, haja uma maximização das relações e uma rentabilização dos meios e valências ao seu dispor para actuar no âmbito do tratamento das VFV.

Esta maximização passa não só pelo empenho conjunto de meios, de forma adequada à missão, mas também exige uma grande coordenação para que não existam lacunas no processo e no tratamento dos mesmos, para se alcançar uma eficiência, de modo a rentabilizar-se o esforço logístico e financeiro.

Sobre este ponto de vista e tendo em conta o facto de se estar a aproximar o término do presente TIA, impõem-se que se responda à pergunta de partida que deu o mote para a investigação desenvolvida: **É susceptível de ser rentabilizado e agilizado o processo de apreensão de viaturas, desde a sua efectiva apreensão até ao término do processo?”**.

Como se pôde observar pelos dados recolhidos, logo desde o início os processos tornam-se complicados, visto que nem sempre são explícitos os procedimentos a adoptar, fazendo com do ponto de vista operacional, haja diferentes formas de actuar.

Havendo diferentes formas de actuar, poderão nem sempre os prazos legais serem cumpridos, podendo trazer assim para a Instituição Guarda, problemas de ordem judicial, bem como maiores encargos financeiros. Outro factor prende-se com o facto de a GNR não dispor de reboques nem parques, que torna a nível financeiro extremamente dispendioso, devido a ter que se recorrer de rebocadores e parques privados.

Perspectiva-se a curto prazo, alterações em relação ao concurso dos lotes de viaturas, passando a ser feito pela Guarda, dando apenas conhecimento à ANCP de que as viaturas não têm interesse para o PVE.

Ciente de que ainda existe um extenso caminho a percorrer para que os graus de êxito e de eficácia atinjam a optimização, que cada vez mais se impõe numa organização como a GNR, no ponto seguinte desenvolvem-se algumas sugestões que podem contribuir para este desígnio.

7.5 RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES

Relativamente às principais recomendações e sugestões, estas já foram referidas anteriormente com a resposta às perguntas de investigação. No entanto vão ser tecidas algumas recomendações:

Ao nível estratégico, poderiam ser criadas sanções no Código da Estrada em relação ao abandono dos veículos, desincentivando os proprietários a abandoná-los. Por seu lado, os incentivos ao abate de VFV poderia contribuir para a redução de VFV na via pública, libertando assim as FFSS para outras missões.

Outro parâmetro, prende-se com o facto de que uma cooperação entre as Câmaras Municipais e as autoridades locais, poderia ser rentável para o estacionamento de viaturas. Esta cooperação verifica-se pontualmente, pois, visto que a GNR actua maioritariamente em zonas rurais, não facilita esse entendimento.

Ao nível organizacional, aumentar a fiscalização sobre as VFV, bem como diminuir os tempos de notificação. Se a doutrina for explícita e divulgada, pode-se dizer que do ponto de vista da aplicação da mesma e dos prazos legais, seria extremamente vantajoso.

Porém, o principal factor de rentabilização do processo e agilização do mesmo, seria a existência de infra-estruturas adequadas para receber as VFV, bem como de reboques.

7.6 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

As limitações prendem-se essencialmente com o facto de que, fruto da actual conjuntura e reestruturação da administração pública não ter sido possível realizar algumas entrevistas que trariam um valor - acrescentado á redacção do trabalho.

Por outro lado considera-se também que o limite de páginas imposto é claramente restritivo para a execução de um trabalho desta natureza, pelo que se fez um uso constante da capacidade de síntese e a necessidade de abdicar da abordagem de determinados conteúdos que seria importante serem aqui abordados.

7.7 INVESTIGAÇÕES FUTURAS

Na ânsia de exploração do tema que trata este trabalho adverte-se para o facto de ser útil uma investigação sobre a possibilidade de a GNR ter parques próprios. O aumento da

capacidade e disponibilidade de estacionamento, a nível interno, poderia colmatar a necessidade de elevadas verbas despendidas com rebocadores.

Seria igualmente necessária uma investigação sobre a temática de aquisição de reboques e respectiva distribuição territorial, assim como comparar a actuação da GNR com a de outras instituições (e.g PSP), de modo a investigar os recursos utilizados na prossecução das suas atribuições.

7.8 FECHO

Actualmente, a economia portuguesa atravessa um período de estagnação económica. Sempre indesejável, qualquer crise económica ou financeira que seja, afecta o Estado em larga escala, motivo pelo qual muitas vezes se associa um eventual adiamento de investimentos. A GNR, como Organização do Estado, é também afectada. Ora, por uma questão de rentabilização de recursos do Estado, com vista a uma prosperidade a médio–longo prazo, deverá desde logo proceder-se a análises e estudos com o intuito de, não no imediato, mas sim, manifestamente num futuro próximo, alcançar-se uma confortável e estável posição financeira e económica.

Nesse horizonte, foi elaborado o presente TIA, tendo como objectivo último a alcançar, o seu contributo para uma rentabilização de recursos e um melhor serviço prestado ao cidadão.

BIBLIOGRAFIA

- Academia Militar (2008). *Orientações para Redacção de Trabalhos*. Lisboa: Academia Militar.
- Agência Nacional de Compras Publicas (2011, 05.16), disponível em: <http://www.ancp.gov.pt>
- Almeida, L. P. Moitinho de (1999), *O Processo Cautelar de Apreensão de Veículos Automóveis*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Assembleia da República (2006). Lei n.º 63/2007, de 06 de Novembro (Aprova a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana); *Diário da República*, 1ª Série-A, n.º213, 8043-8051.
- Assembleia da República (2008). Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto (Aprova a Lei de Segurança Interna); *Diário da República*, 1ª Série, n.º167, 6135.
- Assembleia da República (2010). Portaria n.º 1334-F/2010 de 31 de Dezembro (Primeira alteração à Portaria n.º 1424/2001, de 13 de Dezembro, que estabelece as condições e as taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos); *Diário da República*, 1.ª série — N.º 253, 6122 - (333).
- Carmo, H. & Ferreira, M (1998). *Metodologia da Investigação. Guia para auto-aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Carvalho, J. C. de (2004), *A lógica da logística*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Carvalho, J. C. de (2010), *Logística e Gestão da cadeia de abastecimento*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Comunicado do Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças de 08 de Fevereiro de 2011 (2011,06.15). Disponível em: <http://www.min-financas.pt/comunicados/2011/dgci-avanca-com-novo-sistema-de-penhora-de-automoveis>.
- Comunidade Económica Europeia (2000). Directiva 2000/53/CE de 18 de Setembro de 2000 (relativa aos veículos em fim de vida); *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, L 269/34
- Correia, Teixeira (2009, 01 Janeiro). Câmara ameaça remover viaturas apreendidas. *Jornal de Notícias*. Recuperado em 02 Junho, 2011, em <http://www.jn.pt>.

- Guarda Nacional Republicana (1997). *Manual de Operações*, Volume I. Lisboa: CEGRAF GNR.
- Guarda Nacional Republicana (1997). *Manual de Operações*, Volume II. Lisboa: CEGRAF GNR.
- Guarda Nacional Republicana (2011, 05.19), disponível em: <http://www.gnr.pt/>.
- Guarda Nacional Republicana (s.d.). *Normas Específicas do Estágio de Natureza Profissional* – Anexo B; Queluz: Escola da Guarda.
- Guerra, I. C., (2006). *Pesquisa qualitativa e Análise de Conteúdo*. Cascais: Princípia Editora.
- Hill, M., & Hill, A. (2009) (2ªEd.). *Investigação por questionário*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Lusa (2011, 08 Fevereiro). Finanças com novo sistema para apreender veículos. *Diário de Notícias*. Recuperado em 09 Junho, 2011, em <http://www.dn.pt>.
- Ministério da Administração Interna (1994). Decreto-Lei n.º 114/1994 de 03 de Maio (Aprova o Código da Estrada); *Diário da República*, Série I-A, n.º 102, 21162.
- Ministério da Administração Interna (2000). Decreto-Lei n.º 292-A/2000 de 15 de Novembro (Cria um incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida); *Diário da República*, Série I-A, Suplemento, n.º 264.
- Ministério da Administração Interna (2010). *Relatório Anual de Segurança Interna 2010*; Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna.
- Ministério da Administração Interna (2011, 06.04) disponível em: <http://www.mai.gov.pt/>.
- Ministério das Finanças e Da Administração Pública (2007). Decreto-Lei n.º 37/2007 de 19 de Fevereiro (Cria a Agência Nacional de Compras Públicas, E. P. E., e aprova os respectivos estatutos); *Diário da República*, 1.ª série - N.º 35, 1252.
- Ministério das Finanças e Da Administração Pública (2008). Decreto-Lei n.º 170/2008 de 26 de Agosto (Estabelece o regime jurídico do parque de veículos do Estado); *Diário da República*, 1.ª série - N.º 164, 5953.
- Ministério das Finanças e Da Administração Pública (2009). Portaria n.º 382/2009 de 12 de Março (Veículos apreendidos ou declarados perdidos ou abandonados a favor do Estado); *Diário da República*, 2.ª série - N.º 50, 9496.
- Ministério das Finanças e Da Administração Pública (2011, 06.11) disponível em: <http://www.min-financas.pt>

Quivy, R; Campenhoudt, L (2008) (5ªed.). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*; Traduzido por João M. Marques, Maria A. Mendes, Maria Carvalho, colecção “trajectos”. Lisboa: Gradiva.

Sarmiento, Manuela (2008). *Guia Prático sobre Metodologia Científica para Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

APÊNDICES



APÊNDICE A

GUIÃO DE ENTREVISTA

ACADEMIA MILITAR

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

**A GESTÃO, O CONTROLO E O DESTINO DAS VIATURAS
APREENDIDAS PELA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA**

ENTREVISTA

Esta entrevista surge no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada tendo em vista a conclusão do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade Administração, subordinado ao tema ***A Gestão, o Controlo e o Destino das Viaturas Apreendidas pela Guarda Nacional Republicana (GNR).***

O objectivo é recolher dados relativos a todo o processo de apreensão desde o início, e respectiva gestão e responsabilidades sob as mesmas e determinar os factores que conduzem a um processo administrativo burocrático.

Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos factos relativos às viaturas apreendidas pela GNR, embora em alguns casos deva responder numa perspectiva de comparação com outras entidades que igualmente fazem apreensão de viaturas.

Os dados recolhidos serão alvo de análise.

OBRIGADO PELA SUA COLABORAÇÃO.

Aspirante João Daniel de Carvalho Gomes

LISBOA, JULHO DE 2011

ENTREVISTA

Antes de começar a entrevista gostaria de saber se tem alguma dúvida sobre o trabalho e sobre a entrevista?

Importa-se que esta entrevista seja usada no trabalho que estou a realizar?

**Cargo ou
Função** _____

Nome _____

**Posto ou Grau
Académico** _____

Idade _____

Data _____

Local _____

Questão n.º 1: No seu entender, quais foram os contributos da criação de um Sistema de Gestão do Parque de Veículos do Estado, da ANCP, levada a efeito pelo Decreto-Lei nº 170 (Regime Jurídico do PVE)?

Questão n.º 2: Estará a Guarda Nacional Republicana, que se relaciona directamente com a ANCP, dotada de uma estrutura administrativa e logística que lhe permita contribuir para uma racionalização de gastos e desburocratização dos processos de apreensão?

Questão n.º 3: No seu entender quais são as vantagens e desvantagens para a GNR, pelo facto de ser um elemento activo no processo de apreensão de uma viatura?

Questão n.º 4: Considera que existe uma multiplicidade de organismos com diferentes formas de actuação, diferentes tecnologias de informação e com duplicação de funções? Se sim, como se poderia melhorar?

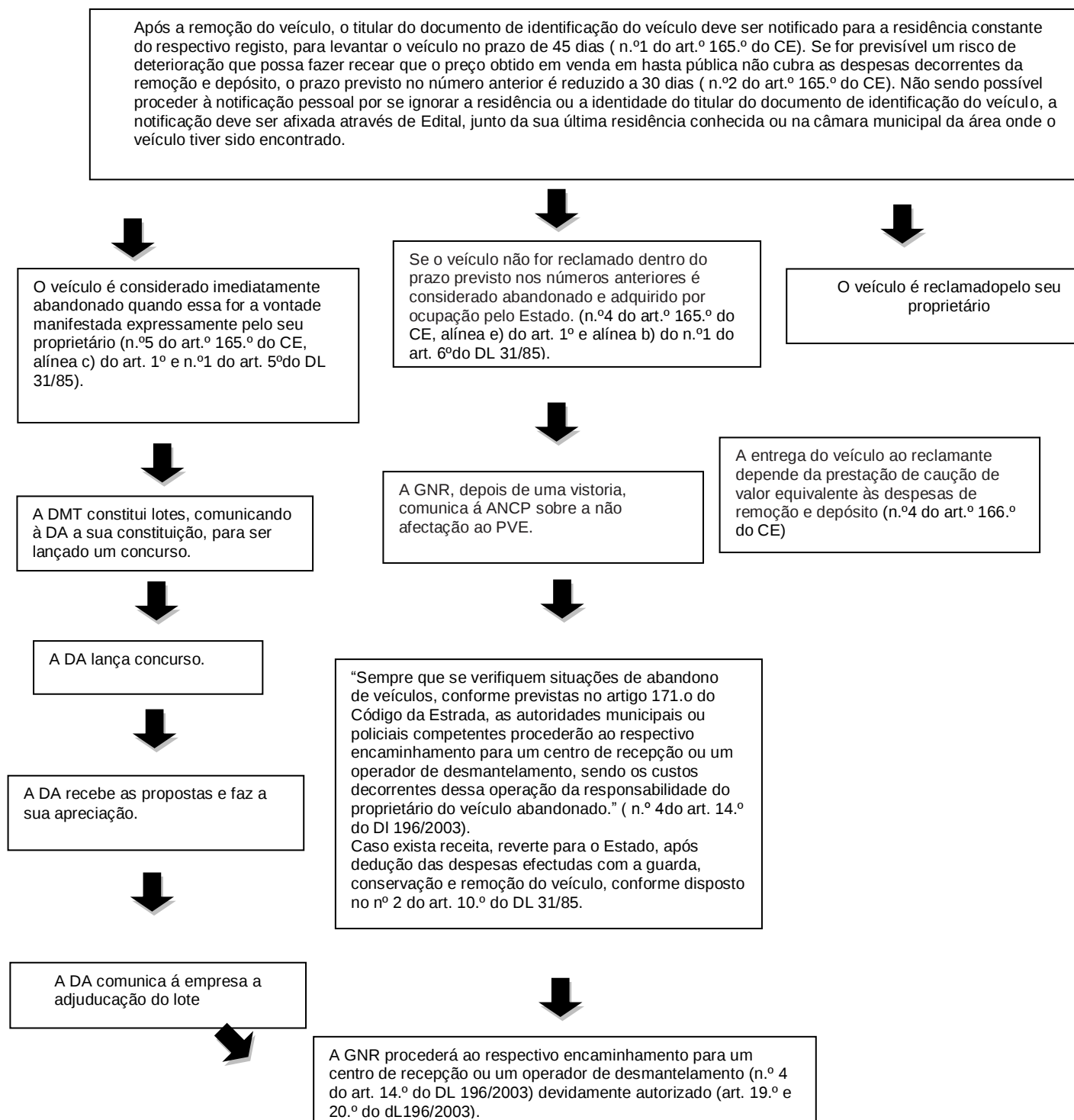
Questão n.º 5: Existe uma doutrina de actuação e esta é constante e verificável na prática?

Questão n.º 6: Considera que seria possível controlar e rentabilizar a frota de veículos apreendidos?

Questão n.º 7: Qual o principal problema que detecta desde a efectiva apreensão de uma viatura até ela ser considerada ou não perdida a favor do Estado?

OBRIGADO PELA SUA COLABORAÇÃO.

APÊNDICE B – POSSÍVEL PROCESSO RELATIVO ÀS VFV



ANEXOS

ANEXO A – DIRECTIVA EUROPEIA 2000/53 EC

DIRECTIVA 2000/53/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 18 de Setembro de 2000 relativa aos veículos em fim de vida

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Após consulta do Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, em função do projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 23 de Maio de 2000 ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) As diferentes medidas nacionais relativas aos veículos em fim de vida devem ser harmonizadas, em primeiro lugar, para minimizar o impacto ambiental negativo daqueles veículos, contribuindo assim para a protecção, preservação e melhoria da qualidade do ambiente e para a poupança de energia e, em segundo lugar, para garantir o correcto funcionamento do mercado interno e evitar distorções de concorrência dentro da Comunidade.
- (2) É necessário um amplo quadro comunitário que garanta a coerência entre as abordagens nacionais relativamente à concretização dos referidos objectivos, especialmente no que se refere à concepção de veículos susceptíveis de reciclagem e valorização, à aplicação de requisitos para as instalações de recolha e tratamento e à concretização dos objectivos de reutilização, reciclagem e valorização, tendo em conta o princípio da subsidiariedade e o princípio do poluidor-pagador.
- (3) Os veículos em fim de vida criam anualmente na Comunidade entre 8 e 9 milhões de toneladas de resíduos, que têm de ser correctamente geridos.
- (4) A fim de aplicar princípios cautelares e preventivos, e de acordo com a estratégia comunitária em matéria de gestão dos resíduos, deve-se evitar, tanto quanto possível, a formação de resíduos.
- (5) A reutilização e valorização dos resíduos e, de preferência, a sua reutilização e valorização, constituem mais um princípio fundamental.
- (6) Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir a criação, por parte dos operadores económicos,

de sistemas de recolha, tratamento e valorização de veículos em fim de vida.

- (7) Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o último proprietário e/ou detentor possa entregar o veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada sem quaisquer encargos em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo. Os Estados-Membros deverão garantir que os produtores suportem a totalidade ou uma parte significativa dos custos de execução destas medidas; não se devem verificar entraves ao funcionamento normal das forças de mercado.
- (8) A presente directiva deve abranger veículos e veículos em fim de vida, incluindo os seus componentes e materiais, peças sobressalentes de substituição sem prejuízo dos níveis de segurança, das emissões para a atmosfera e do controlo de ruídos.
- (9) A presente directiva retoma, sempre que necessário, a terminologia de várias outras directivas, nomeadamente a Directiva 67/548/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1967, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem das substâncias perigosas ⁽⁴⁾, a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus rebocos ⁽⁵⁾, e a Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos ⁽⁶⁾.
- (10) Os veículos de época, ou seja, veículos históricos ou veículos com valor para colecção ou destinados a museus, conservados em condições razoáveis e compatíveis com o ambiente, em estado de circular ou desmontados em peças, não são abrangidos pela definição de resíduos da Directiva 75/442/CEE, nem pelo âmbito de aplicação da presente directiva.
- (11) É importante aplicar medidas preventivas a partir da fase de projecto dos veículos, sobretudo sob a forma de uma redução e controlo das substâncias perigosas nos veículos, a fim de evitar a sua libertação para o ambiente, facilitar a sua reciclagem e evitar a necessidade de eliminação de resíduos perigosos. Deverá ser, nomeadamente, proibida a utilização de chumbo, mercúrio,

⁽¹⁾ JO C 337 de 7.11.1997, p. 3 e JO C 156 de 3.6.1999, p. 5.

⁽²⁾ JO C 129 de 27.4.1998, p. 44.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 420), posição comum do Conselho de 29 de Julho de 1999 (JO C 317 de 4.11.1999, p. 19), decisão do Parlamento Europeu de 3 de Fevereiro de 2000 (ainda não publicada no Jornal Oficial), Decisão do Conselho de 20 de Julho de 2000 e decisão do Parlamento Europeu de 7 de Setembro de 2000.

⁽⁴⁾ JO 196 de 16.8.1967, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/98/CE da Comissão (JO L 355 de 30.12.1998, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ JO L 194 de 25.7.1975, p. 39. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 96/350/CE da Comissão (JO L 135 de 6.6.1996, p. 32).

- cádmio ou crómio hexavalente. Estes metais pesados deverão ser utilizados apenas em determinadas aplicações, de acordo com uma lista que será regularmente revista. Contribuir-se-á, assim, para impedir que certos materiais e componentes se tornem resíduos de retalhamento ou sejam incinerados e depositados em aterros.
- (12) A reciclagem de todos os plásticos provenientes de veículos em fim de vida deverá ser continuamente melhorada. A Comissão está actualmente a analisar o impacto ambiental do PVC. Com base nestes trabalhos, a Comissão apresentará propostas adequadas quanto à utilização do PVC, nomeadamente no que diz respeito aos veículos.
- (13) Os requisitos para o desmantelamento, a reutilização e a reciclagem dos veículos em fim de vida e dos respectivos componentes devem ser integrados na fase de projecto e produção de novos veículos.
- (14) Deve ser incentivado o desenvolvimento dos mercados de materiais reciclados.
- (15) Devem ser criados sistemas adequados de recolha, a fim de garantir que os veículos em fim de vida sejam eliminados sem danos para o ambiente.
- (16) Deve ser criado um certificado de destruição, a utilizar como condição para o cancelamento do registo dos veículos em fim de vida; os Estados-Membros que não disponham de um sistema de cancelamento de registo devem criar um sistema de notificação do certificado de destruição à autoridade competente quando o veículo em fim de vida for transferido para a instalação de tratamento.
- (17) A presente directiva não impede os Estados-Membros de concederem, quando necessário, o cancelamento temporário do registo de veículos.
- (18) O exercício da actividade de operador de instalações de recolha e tratamento de resíduos só deve ser permitido após a obtenção da respectiva licença, ou, no caso de ser utilizado um registo em vez de uma licença, depois de terem sido preenchidas condições específicas.
- (19) Deve ser promovida a faculdade de reciclagem e de valorização dos veículos.
- (20) É importante estabelecer requisitos para as operações de armazenamento e tratamento, a fim de prevenir impactos ambientais negativos das decorrentes e evitar distorções no comércio e na concorrência.
- (21) A fim de obter resultados a curto prazo e de permitir aos operadores, consumidores e autoridades públicas terem a necessária perspectiva a mais longo prazo, devem ser estabelecidos objectivos quantitativos para os níveis de reutilização, reciclagem e valorização a atingir pelos operadores económicos.
- (22) Os produtores devem garantir que o projecto e o fabrico dos veículos tenham em conta a necessidade de atingir os objectivos quantitativos de reutilização, reciclagem e valorização. A Comissão promoverá, para o efeito, a elaboração de normas europeias e tomará as outras medidas necessárias, a fim de alterar a legislação europeia aplicável em matéria de homologação de veículos.
- (23) Ao executar as disposições da presente directiva, os Estados-Membros devem garantir que a concorrência não será afectada, nomeadamente no que diz respeito ao acesso das pequenas e médias empresas ao mercado de recolha, desmantelamento, tratamento e reciclagem.
- (24) A fim de facilitar o desmantelamento, a valorização e, sobretudo, a reciclagem dos veículos em fim de vida, os fabricantes de veículos devem fornecer às instalações de tratamento autorizadas todas as informações de desmantelamento, nomeadamente as relativas aos materiais perigosos.
- (25) A elaboração de normas europeias deve ser fomentada, quando adequado. Os fabricantes de veículos e os produtores de materiais devem utilizar normas de codificação de componentes e materiais, a estabelecer pela Comissão com a assistência do comité competente. Ao elaborar essas normas, a Comissão terá em conta, se for caso disso, os trabalhos em curso neste domínio nas instâncias internacionais competentes.
- (26) São necessários dados à escala comunitária acerca dos veículos em fim de vida, para acompanhar a realização dos objectivos da presente directiva.
- (27) Os consumidores devem ser adequadamente informados, a fim de adaptarem o seu comportamento e atitudes. Os operadores económicos interessados devem facultar informações para o efeito.
- (28) Desde que estejam preenchidas determinadas condições, os Estados-Membros podem decidir que certas disposições sejam executadas através de acordos com o sector económico em questão.
- (29) A adaptação dos requisitos relativos às instalações de tratamento e à utilização de substâncias perigosas ao progresso científico e técnico, bem como a adopção de normas mínimas para o certificado de destruição, os modelos da base de dados e as medidas de execução necessárias ao controlo da conformidade com os objectivos quantitativos, devem ser garantidas pela Comissão através de um processo de comité.
- (30) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (31) Os Estados-Membros podem aplicar o disposto na presente directiva antes da data nela prevista, desde que o façam nos termos do Tratado,

(1) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivos

A presente directiva estabelece medidas que têm como primeira prioridade a prevenção da formação de resíduos provenientes de veículos e, além disso, a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização dos veículos em fim de vida e seus componentes, de forma a reduzir a quantidade de resíduos a eliminar, bem como a melhoria do desempenho ambiental de todos os operadores económicos intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento de veículos em fim de vida.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Veículo», qualquer veículo classificado nas categorias M₁ ou N₁ definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE, e os veículos a motor de três rodas definidos na Directiva 92/61/CEE, com exclusão dos triciclos a motor.
2. «Veículo em fim de vida», um veículo que constitui um resíduo na acepção da alínea a) do artigo 1.º da Directiva 75/442/CEE.
3. «Produtor», o fabricante de um veículo ou o importador profissional de um veículo para um Estado-Membro.
4. «Prevenção», as medidas destinadas a reduzir a quantidade e a nocividade para o ambiente dos veículos em fim de vida, seus materiais e substâncias.
5. «Tratamento», qualquer actividade efectuada após a entrega do veículo em fim de vida numa instalação para fins de despoluição, desmantelamento, corte, retalhamento, valorização ou preparação para a eliminação dos resíduos retalhados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização e/ou eliminação do veículo em fim de vida e seus componentes.
6. «Reutilização», qualquer operação através da qual os componentes de veículos em fim de vida sejam utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos.
7. «Reciclagem», o reprocessamento, no âmbito de um processo de produção, dos materiais residuais para o fim original ou para outros fins mas excluindo a valorização energética. A valorização energética significa a utilização de resíduos combustíveis como meio de produção de energia, através de incineração directa com ou sem outros resíduos mas com recuperação do calor.
8. «Valorização», qualquer das operações aplicáveis previstas no anexo II B da Directiva 75/442/CEE.
9. «Eliminação», qualquer das operações aplicáveis previstas no anexo II A da Directiva 75/442/CEE.
10. «Operadores económicos», os produtores, os distribuidores, as companhias de seguro automóvel, os operadores de instalações de recolha, desmantelamento, retalhamento, valorização e reciclagem e outras instalações de tratamento

de veículos em fim de vida, incluindo os seus componentes e materiais.

11. «Substância perigosa», qualquer substância considerada perigosa nos termos da Directiva 67/548/CEE.
12. «Retalhadora», qualquer dispositivo utilizado para corte ou fragmentação de veículos em fim de vida, inclusivamente para a obtenção directa de sucata de metal reutilizável.
13. «Informações de desmantelamento», todas as informações necessárias ao tratamento adequado e compatível com o ambiente de um veículo em fim de vida. Essas informações são disponibilizadas pelos produtores de veículos ou de peças às instalações de tratamento autorizadas, sob a forma de manuais ou meios electrónicos (por exemplo, CD-Rom e serviços em linha).

Artigo 3.º

Âmbito

1. A presente directiva abrange veículos e veículos fora de uso, incluindo os seus componentes e materiais. Sem prejuízo do terceiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º, esta disposição é aplicável independentemente do modo como o veículo tenha sido mantido ou reparado e de estar equipado com componentes fornecidos pelo produtor ou com outros componentes cuja montagem como peças sobressalentes ou de substituição cumpra o disposto nas disposições comunitárias ou nacionais aplicáveis.
2. A presente directiva é aplicável sem prejuízo da legislação comunitária em vigor e da legislação nacional correspondente, em especial no que diz respeito às normas de segurança, às emissões para a atmosfera, ao controlo de ruídos e à protecção do solo e das águas.
3. Quando um produtor fabricar ou importar exclusivamente veículos isentos do disposto na Directiva 70/156/CEE, por força do n.º 2, alínea a), do seu artigo 8.º, os Estados-Membros podem isentar esse produtor e os seus veículos do disposto no n.º 4 do artigo 7.º, e nos artigos 8.º e 9.º da presente directiva.
4. Os veículos destinados a fins especiais, tal como definidos na alínea a) do n.º 1 do segundo travessão do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE, ficam excluídos do disposto no artigo 7.º da presente directiva.
5. Quanto aos veículos a motor de três rodas, são aplicáveis apenas os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º e o artigo 6.º da presente directiva.

Artigo 4.º

Prevenção

1. Com o objectivo de promover a prevenção dos resíduos, os Estados-Membros devem, nomeadamente, dar incentivos para que:
 - a) Os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, controlem a utilização de substâncias perigosas nos veículos e reduzam o seu uso, tanto quanto possível, a partir da fase de projecto dos veículos, em especial a fim de evitar a libertação dessas substâncias para o ambiente, facilitar a reciclagem e evitar a necessidade de eliminar resíduos perigosos;

- b) Nas fases de projecto e produção de veículos novos sejam tomados plenamente em consideração e facilitados o desmantelamento, a reutilização e a valorização, especialmente a reciclagem, dos veículos em fim de vida, bem como dos seus componentes e materiais;
- c) Os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, integrem uma quantidade crescente de material reciclado em veículos e outros produtos, a fim de desenvolver os mercados de materiais reciclados.
2. a) Os Estados-Membros assegurarão que os materiais e componentes dos veículos comercializados a partir de 1 de Julho de 2003 não contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, excepto nos casos enunciados no Anexo II e nas condições aí especificadas;
- b) A Comissão pode, nos termos do artigo 11.º, regulamentar e de acordo com o progresso técnico e científico, alterar o anexo II para:
- i) se necessário, estabelecer as concentrações máximas até às quais é tolerada a presença das substâncias referidas na alínea a) em materiais e componentes específicos de veículos,
 - ii) isentar determinados materiais e componentes de veículos da aplicação do disposto na alínea a) se a utilização dessas substâncias for inevitável,
 - iii) eliminar do anexo II materiais e componentes de veículos, se se puder evitar a utilização dessas substâncias,
 - iv) designar, nos termos das subalíneas i) e ii), os materiais e componentes de veículos que podem ser removidos antes de se proceder a qualquer tratamento subsequente, os quais devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado;
- c) A Comissão procederá à primeira alteração do anexo II o mais tardar em 21 de Outubro de 2001. Em todo o caso, nenhuma das isenções nele indicadas pode ser retirada do anexo antes de 1 de Janeiro de 2003.

Artigo 5.º

Recolha

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir:
 - a criação, por parte dos operadores económicos, de sistemas de recolha de todos os veículos em fim de vida e na medida do que for tecnicamente viável, das peças usadas provenientes da reparação de veículos particulares e que constituam resíduos,
 - para assegurar a disponibilização adequada de instalações de recolha no seu território.
2. Os Estados-Membros devem também tomar as medidas necessárias para garantir que todos os veículos em fim de vida sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas.
3. Os Estados-Membros devem criar um sistema segundo o qual a apresentação de um certificado de destruição constitua um requisito indispensável para o cancelamento do registo de um veículo em fim de vida. O certificado será entregue ao detentor e/ou proprietário, quando o veículo em fim de vida for transferido para uma instalação de tratamento. As instalações de tratamento autorizadas nos termos do artigo 6.º devem ficar habilitadas a passar certificados de destruição. Os Estados-Membros podem autorizar a passar certificados de destruição

os produtores, os comerciantes de veículos e as instalações de recolha mandatadas por instalações de tratamento autorizadas, na condição de garantirem que o veículo em fim de vida seja transferido para uma instalação de tratamento autorizada e desde que aqueles sejam titulares de um registo público.

A emissão de certificados de destruição por instalações de tratamento ou por comerciantes ou instalações de recolha mandatadas por instalações de tratamento autorizadas não lhes confere o direito de requerer qualquer reembolso, excepto nos casos em que este seja explicitamente previsto pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros que não disponham de um sistema de cancelamento de registo à data de entrada em vigor da presente directiva devem criar um sistema de notificação do certificado de destruição à autoridade competente quando o veículo em fim de vida for transferido para a instalação de tratamento, dando ainda cumprimento aos restantes requisitos do presente número. Os Estados-Membros que recorram ao disposto no presente parágrafo informarão a Comissão dos motivos por que o fizeram.

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que a entrega do veículo numa instalação de tratamento autorizada nos termos do n.º 3 seja efectuada sem custos para o último detentor e/ou proprietário em consequência de o veículo ser um valor de mercado negativo ou nulo.

Os Estados-Membros devem tomar as disposições necessárias para assegurar que os produtores suportem a totalidade ou uma parte significativa dos custos de execução desta medida e/ou aceitem os veículos em fim de vida nas condições referidas no primeiro parágrafo.

Os Estados-Membros podem prever que a entrega dos veículos em fim de vida não seja totalmente livre de encargos se os referidos veículos não contiverem os componentes essenciais de um veículo, em particular o motor e a carroçaria, ou contiverem resíduos que tenham sido acrescentados a esses mesmos veículos.

A Comissão deve acompanhar com regularidade a execução do primeiro parágrafo, a fim de garantir que este não provoque distorções no mercado e, se necessário, proporá ao Parlamento Europeu e ao Conselho as alterações adequadas.

5. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir o reconhecimento e aceitação mútuos, por parte das autoridades competentes, dos certificados de destruição emitidos noutros Estados-Membros, nos termos do n.º 3. Para esse efeito, a Comissão deve elaborar, o mais tardar até 21 de Outubro de 2001, os requisitos mínimos relativos ao certificado de destruição.

Artigo 6.º

Tratamento

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que todos os veículos em fim de vida sejam armazenados (incluindo o armazenamento temporário) e tratados de acordo com os requisitos gerais previstos no artigo 4.º da Directiva 75/442/CEE e com os requisitos técnicos mínimos previstos no anexo I da presente directiva, sem prejuízo das regulamentações nacionais em matéria de saúde e ambiente.

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que qualquer estabelecimento ou empresa que efectue operações de tratamento obtenha uma autorização ou esteja inscrito junto das autoridades competentes, nos termos dos artigos 9.º, 10.º e 11.º da Directiva 75/442/CEE.

A dispensa de autorização referida no n.º 1, alínea b), do artigo 11.º da Directiva 75/442/CEE pode ser aplicável às operações de valorização de resíduos de veículos em fim de vida tratados nos termos do ponto 3 do anexo I da presente directiva, desde que, antes da inscrição, as autoridades competentes procedam a uma inspecção, destinada a verificar:

- a) O tipo e a quantidade de resíduos a tratar;
- b) Os requisitos técnicos gerais a observar; e
- c) As precauções de segurança a tomar,

de forma a cumprir os objectivos a que se refere o artigo 4.º da Directiva 75/442/CEE. Esta inspecção deve ser efectuada uma vez por ano, devendo os Estados-Membros que façam uso da dispensa acima referida enviar os respectivos resultados à Comissão.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que qualquer estabelecimento ou empresa que proceda a operações de tratamento cumpra, no mínimo, as seguintes obrigações, nos termos do anexo I:

- a) Os veículos em fim de vida devem ser totalmente despojados antes de se proceder ao seu tratamento subsequente, ou devem ser tomadas disposições equivalentes, a fim de reduzir qualquer impacto ambiental adverso. Os componentes ou materiais rotulados ou de outro modo identificados nos termos do n.º 2 do artigo 4.º devem ser removidos antes de se proceder a qualquer outro tratamento.
- b) Os materiais e componentes perigosos devem ser removidos, seleccionados e separados de forma a não contaminarem os resíduos retalhados dos veículos em fim de vida.
- c) As operações de despojamento e o armazenamento devem ser efectuados de maneira a garantir a possibilidade de reutilização e valorização, especialmente de reciclagem, dos componentes dos veículos.

As operações de tratamento de depoluição dos veículos em fim de vida referidas no ponto 3 do anexo I devem ser efectuadas com a maior brevidade possível.

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que a autorização ou a inscrição referidas no n.º 2 incluam todas as condições necessárias ao cumprimento dos requisitos previstos nos n.ºs 1, 2 e 3.

5. Os Estados-Membros devem incentivar os estabelecimentos e empresas que efectuem as operações de tratamento a utilizar sistemas de gestão ambiental devidamente certificados.

Artigo 7.º

Reutilização e valorização

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para incentivar a reutilização efectiva dos componentes reutilizáveis, a valorização dos não passíveis de reutilização e a preferência pela reciclagem, sempre que viável do ponto de vista ambiental, sem prejuízo dos requisitos de segurança dos veículos e do ambiente, tais como o controlo das emissões para a atmosfera e do ruído.

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir a concretização dos objectivos seguintes por parte dos operadores económicos:

- a) O mais tardar até 31 de Dezembro de 2006, a reutilização e valorização de todos os veículos em fim de vida deve ser aumentada para um mínimo de 85 %, em massa, em média, por veículo e por ano. A reutilização e reciclagem deve ser aumentada, dentro do mesmo prazo, para um mínimo de 80 %, em massa, em média, por veículo e por ano.

Relativamente aos veículos produzidos antes de 1980, os Estados-Membros podem prever objectivos menos elevados, embora não inferiores a 75 %, para a reutilização e valorização e não inferiores a 70 % para a reutilização e reciclagem. Os Estados-Membros que recorram ao disposto no presente parágrafo devem informar a Comissão e os outros Estados-Membros dos motivos por que o fizeram;

- b) O mais tardar até 1 de Janeiro de 2015, a reutilização e valorização de todos os veículos em fim de vida deve ser aumentada para um mínimo de 95 %, em massa, em média, por veículo e por ano. Dentro do mesmo período, a reutilização e reciclagem deve ser aumentada para um mínimo de 85 % em massa, em média, por veículo e por ano.

O mais tardar até 31 de Dezembro de 2005, o Parlamento Europeu e o Conselho devem voltar a analisar os objectivos referidos na alínea b), com base num relatório da Comissão acompanhado de uma proposta. No seu relatório, a Comissão deve ter em conta o desenvolvimento da composição dos veículos em termos de materiais utilizados e quaisquer outros aspectos ambientais importantes relacionados com os veículos.

A Comissão deve estabelecer, nos termos do artigo 11.º, as regras de execução necessárias para o controlo do cumprimento, pelos Estados-Membros, dos objectivos previstos no presente número. Ao fazê-lo, a Comissão terá em consideração todos os elementos pertinentes, nomeadamente a disponibilidade de informações e a evolução das exportações e importações de veículos em fim de vida. A Comissão tomará esta medida o mais tardar até 21 de Outubro de 2002.

3. O Parlamento Europeu e o Conselho devem estabelecer, com base em proposta da Comissão, objectivos em matéria de reutilização e valorização e de reutilização e reciclagem relativamente aos anos posteriores a 2015.

4. Para preparar a alteração da Directiva 70/156/CEE, a Comissão deve promover a elaboração de normas europeias relativas aos níveis de desmanelamento, valorização e reciclagem dos veículos. Logo que as normas sejam aprovadas, mas nunca após o final de 2001, e com base em proposta da Comissão, o Parlamento Europeu e o Conselho devem alterar a Directiva 70/156/CEE, de forma a que os veículos homologados nos termos dessa directiva e comercializados três anos após essa alteração sejam passíveis de reutilização e/ou reciclagem a um nível mínimo de 85 %, em massa, por veículo e sejam passíveis de reutilização e/ou valorização a um nível mínimo de 95 %, em massa, por veículo.

5. Ao propor a alteração da Directiva 70/156/CEE no que diz respeito aos níveis de desmanelamento, valorização e reciclagem dos veículos, a Comissão deve ter em conta, se for caso disso, a necessidade de assegurar que a reutilização dos componentes não acarrete riscos para a segurança ou para o ambiente.

Artigo 8.º

Normas de codificação/informações de desmantelamento

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os produtores, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, utilizem normas de codificação de componentes e materiais, em especial para facilitar a identificação dos componentes e materiais passíveis de reutilização e valorização.

2. O mais tardar em 21 de Outubro de 2001 e nos termos do artigo 11.º, a Comissão deve elaborar as normas referidas no n.º 1 do presente artigo. A Comissão terá então em consideração os trabalhos desenvolvidos nesse domínio nas instâncias internacionais e dará a contribuição adequada para este trabalho.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os produtores forneçam informações de desmantelamento para cada tipo de novo veículo colocado no mercado no prazo de seis meses depois do veículo ser comercializado. Essas informações devem identificar, na medida do necessário para que as instalações de tratamento possam cumprir as disposições estabelecidas na presente directiva, os diferentes componentes e materiais e a localização de todas as substâncias perigosas dos veículos, nomeadamente para atingir os objectivos previstos no artigo 7.º

4. Sem prejuízo da confidencialidade comercial e industrial, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os fabricantes de componentes utilizados em veículos facultem às instalações de tratamento autorizadas, na medida em que estas o solicitem, as devidas informações sobre o desmantelamento, a armazenagem e o controlo dos componentes que podem ser reutilizados.

Artigo 9.º

Relatório e informações

1. De três em três anos, os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão sobre a execução da presente directiva. O relatório é redigido com base num questionário ou num esquema elaborado pela Comissão nos termos do artigo 6.º da Directiva 91/692/CEE⁽¹⁾, com o objectivo de criar bases de dados sobre os veículos em fim de vida e o tratamento que lhes é dado. O relatório deve conter informações pertinentes sobre eventuais alterações estruturais das empresas dos sectores da distribuição, recolha, desmontagem, retalhamento, valorização e reciclagem que provoquem distorções de concorrência entre os Estados-Membros ou no interior dos mesmos. O questionário ou esquema deve ser enviado aos Estados-Membros seis meses antes do início do período abrangido pelo relatório. O relatório deve ser enviado à Comissão no prazo de nove meses a contar do final do período de três anos a que se referir.

O primeiro relatório deve abranger um período de três anos a contar de 21 de Abril de 2002.

Com base nas informações acima referidas, a Comissão deve publicar um relatório sobre a execução da presente directiva no prazo de nove meses a contar da recepção dos relatórios dos Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 377 de 31.12.1991, p. 48.

2. Os Estados-Membros devem exigir sempre aos operadores económicos interessados a publicação de informações relativas:

- à concepção dos veículos e seus componentes, tendo em vista a sua capacidade de valorização e reciclagem,
- ao tratamento ecologicamente correcto dos veículos em fim de vida, e em especial à remoção de todos os fluidos e ao desmantelamento,
- ao desenvolvimento e optimização de formas de reutilização, reciclagem e valorização dos veículos em fim de vida e dos respectivos componentes,
- aos progressos realizados em matéria de valorização e reciclagem no sentido de reduzir a quantidade de resíduos a eliminar e aumentar as taxas de valorização e reciclagem.

O construtor deve facultar estas informações aos eventuais compradores dos veículos, devendo as mesmas ser incluídas nas publicações de carácter publicitário utilizadas na comercialização do novo veículo.

Artigo 10.º

Execução

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 21 de Abril de 2002 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

3. Desde que sejam cumpridos os objectivos previstos na presente directiva, os Estados-Membros podem transpor as disposições do n.º 1 do artigo 4.º, do n.º 1 do artigo 5.º, do n.º 1 do artigo 7.º, dos n.ºs 1 e 3 do artigo 8.º e do n.º 2 do artigo 9.º e definir as regras de execução do n.º 4 do artigo 5.º mediante acordos entre as autoridades competentes e os sectores económicos envolvidos. Esses acordos devem cumprir as seguintes condições:

- a) Os acordos devem ser exequíveis;
- b) Os acordos devem especificar os objectivos e os prazos correspondentes;
- c) Os acordos devem ser publicados no jornal oficial nacional ou num documento oficial igualmente acessível ao público e enviados à Comissão;
- d) Os resultados obtidos pelo acordo devem ser fiscalizados periodicamente, comunicados às autoridades competentes e à Comissão e postos à disposição do público nas condições previstas no próprio acordo;
- e) As autoridades competentes devem tomar disposições para analisar o progresso conseguido com o acordo;

- f) Em caso de incumprimento do acordo, os Estados-Membros devem executar as disposições pertinentes da presente directiva por via legislativa, regulamentar ou administrativa.

Artigo 11.º

Procedimento do comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 18.º da Directiva 75/442/CEE, a seguir designado por «comité».
2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.
4. A Comissão deve adoptar, nos termos do procedimento previsto no presente artigo:
 - a) Os requisitos mínimos do certificado de destruição, previstos no n.º 5 do artigo 5.º;
 - b) As regras de execução previstas no terceiro parágrafo do n.º 2 do artigo 7.º;
 - c) Os modelos relativos ao sistema de bases de dados previstos no artigo 9.º;
 - d) As alterações necessárias para a adaptação dos anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

1. A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
2. O n.º 4 do artigo 5.º é aplicável:
 - a partir de 1 de Julho de 2002 em relação aos veículos colocados no mercado a partir dessa data,
 - a partir de 1 de Janeiro de 2007 em relação aos veículos colocados no mercado antes da data a que se refere o primeiro travessão.
3. Os Estados-Membros podem aplicar o n.º 4 do artigo 5.º antes das datas previstas no n.º 2.

Artigo 13.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 18 de Setembro de 2000.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

N. FONTAINE

Pelo Conselho

O Presidente

H. VÉDRINE

ANEXO B – EXCERTO DO DECRETO-LEI N.º 292/2000 DE 15 DE NOVEMBRO

Decreto-Lei n.º 292-A/2000 de 15 de Novembro

Cria um incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida, através da atribuição de um crédito de imposto automóvel, de montante fixado, a quem entregar para destruição, no contexto previsto a com observância das normas de protecção ambiental, automóveis ligeiros com mais de 10 anos. Atribui à Direcção Geral de Viação, à Guarda Nacional Republicana, à Polícia de Segurança Pública, à DGAIEC, à Direcção-Geral da Indústria, à Inspecção Regional do Ambiente e às direcções regionais do ambiente e do ordenamento do território, a fiscalização do cumprimento do disposto neste diploma.
(Republicado pelo Decreto-Lei

n.º 33/2007, de 15 de Fevereiro)

ANEXO C – ENQUADRAMENTO DA GNR NO SISTEMA NACIONAL DE FORÇAS



Figura C.1: Enquadramento da GNR no Sistema Nacional de Forças

Fonte: GNR (2011)

ANEXO D – PARECER DE ADVOGADO

FUI BANDEIRA
Advogado

*trada-se ao pagamento das
despesas facturadas.*
22/12/08
F15-21
[assinatura]

PARECER

O Conselho Administrativo da Brigada de Trânsito solicita a emissão de parecer sobre a Informação de 26 de novembro de 2008 do chefe da contabilidade.

Embora não seja Consultor Jurídico da Unidade (apenas fui designado pelo Exmo. Comandante-Geral para assegurar as situações de representação judicial de militares da Brigada de Trânsito), procedo à emissão de parecer sumário, louvando-me e remetendo, sempre que possível, para a própria Informação.

A tese defendida na Informação em causa está exposta no ponto 4. ENTENDIMENTO da mesma.

Salvo melhor opinião, concorda-se com tal tese QUANTO ÀS DESPESAS DE ENCAMINHAMENTO PARA UM CENTRO DE RECEÇÃO OU PARA UM OPERADOR DE DESMANTELAMENTO, mas discorda-se, quanto às despesas de **bloqueamento, remoção e depósito dos veículos**.

Quanto às despesas de encaminhamento, a Lei é clara ao imputar a sua responsabilidade ao proprietário registado, AINDA QUE ESTE TENHA ABANDONADO A VIATURA – cfr. art. 14.º, n.ºs 3 e 4 do DL n.º 196/2003.

Compreende-se: a Lei pretende levar a que o proprietário de veículo inutilizado garanta a sua destruição, em termos ecologicamente aceitáveis e, precisamente, desmotivar o abandono de veículos. Logo, este, se ocorrer, não deve exonerar, e não exonera, o proprietário registado de suportar os custos de encaminhamento para um operador de desmantelamento ou centro de receção.

Mas já quanto às despesas inerentes ao **bloqueamento, remoção e depósito de veículos**, estas são expressamente cometidas pela Lei à entidade que tiver procedido a essas operações – cfr. art. 18.º da Portaria n.º 1424/01.

Independentemente de haver ou não haver abandono do veículo. Onde não distingue a Lei, não pode distinguir o intérprete.

Logo, é irrelevante quando o veículo é declarado perdido a favor do Estado, no sentido de se definir que, até essa data, são as despesas por conta do proprietário e depois dela por conta do Estado.

E não se argumente com a previsão do art. 164.º, n.º 6, do Código da Estrada de que o titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção.

2
Rua Andrade, nº 51-1.º Esq. Apartado 22777 EC Socorro (Lisboa) 1147-501 LISBOA
Telef. 218142882 Fax 218146136
e-mail: rua.bandeira@mail.telepac.pt
Contribuinte nº 114007276 Rep. 1538

ANEXO E – EXTRACTO DO MANUAL DE OPERAÇÕES – GNR

CAPÍTULO III

Serviço de Trânsito

Artigo 179.º

Atribuições

1 — À Guarda compete velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito.

2 — Compete ainda garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, dentro da sua área de responsabilidade.

3 — O efectivo da Guarda presta, por iniciativa própria ou a pedido, auxílio aos utentes das vias públicas, promovendo com urgência o socorro dos doentes e sinistrados pelo modo mais adequado.

4 — Os militares da Guarda devem ainda colaborar com os serviços competentes para a conservação das estradas e respectiva sinalização, participando -lhes aquilo que tiverem por conveniente, efectuando as diligências indispensáveis para evitar acidentes.

ANEXO F – EXTRACTO DO CÓDIGO DA ESTRADA

Artigo 162º

Apreensão de veículos:

1 – O veículo deve ser apreendido pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando:

- a) Transite com números de matrícula que não lhe correspondam ou não tenham sido legalmente atribuídos;
- b) Transite sem chapas de matrícula ou não se encontre matriculado, salvo nos casos previstos por lei;
- c) Transite com números de matrícula que não sejam válidos para o trânsito em território nacional;
- d) Transite estando o respectivo documento de identificação apreendido, salvo se este tiver sido substituído por guia passada nos termos do artigo anterior;
- e) O respectivo registo de propriedade ou a titularidade do documento de identificação não tenham sido regularizados no prazo legal;
- f) Não tenha sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;
- g) Não compareça à inspecção prevista no n.º2 do artigo 116º, sem que a falta seja devidamente justificada;
- h) Transite sem ter sido submetido a inspecção para confirmar a correcção de anomalias verificadas em anterior inspecção, em que reprovou, no prazo que lhe for fixado;
- i) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 147º;
- j) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º6 do artigo 114º ou no n.º3 do artigo 115º;
- l) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto nos nos 5 e 6 do artigo 174o.

2 – Nos casos previstos no número anterior, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do titular do respectivo documento de identificação em promover a regularização da sua situação, sob pena de perda do mesmo a favor do Estado.

3 – Quando o veículo for apreendido é lavrado auto de apreensão, notificando-se o titular do documento de identificação do veículo da cominação prevista no número anterior.

4 – Nos casos previstos nas alíneas a) e b) do no1, o veículo é colocado à disposição da autoridade judicial competente, sempre que tiver sido instaurado procedimento criminal.

5 – Nos casos previstos nas alíneas c) a j) do no1, o titular do documento de identificação pode ser designado fiel depositário do respectivo veículo.

6 – No caso de acidente, a apreensão referida na alínea f) do no1 mantém-se até que se mostrem satisfeitas as indemnizações dele derivadas ou, se o respectivo montante não tiver sido determinado, até que seja prestada caução por quantia equivalente ao valor mínimo do seguro obrigatório, sem prejuízo da prova da efectivação de seguro.

7 – Exceptuam-se do disposto na primeira parte do número anterior os casos em que as indemnizações tenham sido satisfeitas pelo Fundo de Garantia Automóvel nos termos de legislação própria.

8 – Quem for titular do documento de identificação do veículo responde pelo pagamento das despesas causadas pela sua apreensão.

Artigo 163º

Estacionamento indevido ou abusivo:

1 – Considera-se estacionamento indevido ou abusivo:

- a) O de veículo, durante 30 dias ininterruptos, em local da via pública ou em parque ou zona de estacionamento isentos do pagamento de qualquer taxa;
- b) O de veículo, em parque de estacionamento, quando as taxas correspondentes a cinco dias de utilização não tiverem sido pagas;
- c) O de veículo, em zona de estacionamento condicionado ao pagamento de taxa, quando esta não tiver sido paga ou tiverem decorrido duas horas para além do período de tempo pago;
- d) O de veículo que permanecer em local de estacionamento limitado mais de duas horas para além do período de tempo permitido;
- e) O de veículos agrícolas, máquinas industriais, reboques e semi-reboques não atrelados ao veículo tractor e o de veículos publicitários que permaneçam no mesmo local por tempo superior a setenta e duas horas, ou a 30 dias, se estacionarem em parques a esse fim destinados;
- f) O que se verifique por tempo superior a quarenta e oito horas, quando se trate de veículos que apresentem sinais exteriores evidentes de abandono, de inutilização ou de impossibilidade de se deslocarem com segurança pelos seus próprios meios;

- g) O de veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transacção, em parque de estacionamento;
- h) O de veículos sem chapa de matrícula ou com chapa que não permita a correcta leitura da matrícula

2 – Os prazos previstos nas alíneas a) e e) do número anterior não se interrompem, desde que os veículos sejam apenas deslocados de um para outro lugar de estacionamento, ou se mantenham no mesmo parque ou zona de estacionamento.

Artigo 164º

Bloqueamento e remoção:

1 – Podem ser removidos os veículos que se encontrem:

- a) Estacionados indevida ou abusivamente, nos termos do artigo anterior;
- b) Estacionados ou imobilizados na berma de auto-estrada ou via equiparada;
- c) Estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito;
- d) Estacionados ou imobilizados em locais que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros motivos análogos, justifiquem a remoção.

2 – Para os efeitos do disposto na alínea c) do número anterior, considera-se que constituem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito, entre outros, os seguintes casos de estacionamento ou imobilização:

- a) Em via ou corredor de circulação reservados a transportes públicos;
- b) Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;
- c) Em passagem de peões sinalizada;
- d) Em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões;
- e) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;
- f) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades, garagens ou locais de estacionamento;
- g) Em local destinado ao estacionamento de veículos de certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência;

- h) Em local afecto à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros;
- i) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;
- j) Na faixa de rodagem, em segunda fila;
- l) Em local em que impeça o acesso a outros veículos devidamente estacionados ou a saída destes;
- m) De noite, na faixa de rodagem, fora das localidades, salvo em caso de imobilização por avaria devidamente sinalizada;
- n) Na faixa de rodagem de auto-estrada ou via equiparada.

3 – Verificada qualquer das situações previstas nas alíneas a), b) e c) do no1, as autoridades competentes para a fiscalização podem bloquear o veículo através de dispositivo adequado, impedindo a sua deslocação até que se possa proceder à remoção.

4 – Na situação prevista na alínea c) do no1, no caso de não ser possível a remoção imediata, as autoridades competentes para a fiscalização devem, também, proceder à deslocação provisória do veículo para outro local, a fim de aí ser bloqueado até à remoção.

5 – O desbloqueamento do veículo só pode ser feito pelas autoridades competentes, sendo qualquer outra pessoa que o fizer sancionada com coima de (euro) 300 a (euro) 1500.

6 – Quem for titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se

o direito de regresso contra o condutor.

7 – As condições e as taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos são fixadas em regulamento.

8 – As taxas não são devidas quando se verificar que houve errada aplicação das disposições legais.

Artigo 165.º

Presunção de abandono:

- 1 – Removido o veículo nos termos do artigo anterior ou levantada a apreensão efectuada nos termos do nº1 do artigo 162.º, deve ser notificado o titular do documento de identificação do veículo, para a residência constante do respectivo registo, para o levantar no prazo de 45 dias.
- 2 – Tendo em vista o estado geral do veículo, se for previsível um risco de deterioração que possa fazer recear que o preço obtido em venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito, o prazo previsto no número anterior é reduzido a 30 dias.
- 3 – Os prazos referidos nos números anteriores contam-se a partir da recepção da notificação ou da sua afixação nos termos do artigo seguinte.
- 4 – Se o veículo não for reclamado dentro do prazo previsto nos números anteriores é considerado abandonado e adquirido por ocupação pelo Estado ou pelas autarquias locais.
- 5 – O veículo é considerado imediatamente abandonado quando essa for a vontade manifestada expressamente pelo seu proprietário.

Artigo 166.º

Reclamação de veículos:

- 1 – Da notificação referida no artigo anterior deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e, bem assim, que o titular do respectivo documento de identificação o deve retirar dentro dos prazos referidos no artigo anterior e após o pagamento das despesas de remoção e depósito, sob pena de o veículo se considerar abandonado.
- 2 – Nos casos previstos na alínea f) do n.º do artigo 163º, se o veículo apresentar sinais evidentes de acidente, a notificação deve fazer-se pessoalmente, salvo se o titular do respectivo documento de identificação não estiver em condições de a receber, sendo então feita em qualquer pessoa da sua residência, preferindo os parentes.
- 3 – Não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação deve ser afixada junto da sua última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado.
- 4 – A entrega do veículo ao reclamante depende da prestação de caução de valor equivalente às despesas de remoção e depósito.

ANEXO G – EXTRACTO DA PORTARIA N.º 1334-F/2010 DE 31 DE DEZEMBRO

Portaria n.º 1334-F/2010 de 31 de Dezembro

A Portaria n.º 1424/2001, de 13 de Dezembro, cria o regulamento que estabelece as condições e as taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos, no quadro do artigo 170.º do Código da Estrada. Os montantes aí definidos nunca foram alvo de actualizações desde a sua fixação inicial, encontrando -se hoje deveras desactualizados. Esta desactualização torna -se mais grave nas situações em que as forças de segurança carecem de recorrer a serviços privados de remoção e depósito de veículos, cujos preços de mercado nem sempre são integralmente cobertos pelos montantes cobrados ao infractor. Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro da Administração Interna, o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração à Portaria n.º 1424/2001, de 13 de Dezembro

Os n.os 9.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º da Portaria n.º 1424/2001, de 13 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«9.º: Pelo bloqueamento de um veículo, efectuado nos termos da presente portaria, são devidas as seguintes taxas:

- a) Ciclomotores, motociclos e outros veículos a motor não previstos nas alíneas seguintes — € 30;
- b) Veículos ligeiros — € 60;
- c) Veículos pesados — € 120.

10.º Pela remoção de ciclomotores e outros veículos a motor não previstos nos números seguintes, efectuada nos termos da presente portaria, são devidas as seguintes taxas:

- a) Dentro de uma localidade — € 30;
- b) Fora ou a partir de fora de uma localidade, até ao máximo de 10 km contados desde o local da remoção até ao local de depósito do veículo — € 45;
- c) Na hipótese prevista na alínea anterior, por cada quilómetro percorrido para além dos primeiros 10 km — € 1,50.

11.º Pela remoção de veículos ligeiros, efectuada nos termos da presente portaria, são devidas as seguintes taxas:

- a) Dentro de uma localidade — € 75;
- b) Fora ou a partir de uma localidade, até ao máximo de 10 km contados desde o local da remoção até ao local de depósito do veículo — € 90;
- c) Na hipótese prevista na alínea anterior, por cada quilómetro percorrido para além dos primeiros 10 km — € 2.

ANEXO H – EXTRACTO DO DECRETO-LEI N.º 37/2007 DE 19 DE FEVEREIRO

Artigo 1.º

Criação, objecto e estatutos

1 — É criada a Agência Nacional de Compras Públicas, E. P. E., abreviadamente designada ANCP, com a natureza de entidade pública empresarial.

2 — A ANCP tem por objecto:

- a) Conceber, definir, implementar, gerir e avaliar o sistema nacional de compras públicas, com vista à racionalização dos gastos do Estado, à desburocratização dos processos públicos de aprovisionamento, à simplificação e regulação do acesso e utilização de meios tecnológicos de suporte e à protecção do ambiente;
- b) Assegurar, de forma centralizada, a aquisição ou a locação, em qualquer das suas modalidades, a afectação, a manutenção, a assistência, a reparação, o abate e a alienação dos veículos que compõem o parque de veículos do Estado, abreviadamente designado por PVE.

ANEXO I – EXTRACTO DO DECRETO-LEI N.º 170/2008 DE 26 DE AGOSTO

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto -lei estabelece o regime jurídico do parque de veículos do Estado, adiante designado por PVE, abrangendo a aquisição ou locação de veículos, em qualquer das suas modalidades, a sua afectação e utilização, manutenção, assistência e reparação, bem como o seu abate e alienação ou destruição.

Artigo 2.º

Âmbito

1 — São considerados serviços e entidades utilizadores do PVE e, como tal, sujeitos ao disposto no presente decreto -lei:

- a) Os serviços que integram a administração directa do Estado;
- b) Os institutos públicos, independentemente da sua natureza, integrados na administração indirecta do Estado.

ANEXO J – EXTRACTO DA PORTARIA N.º 382/2009 DE 12 DE MARÇO

Excerto Da Portaria n.º 382/2009

O Decreto -Lei n.º 170/2008, de 26 de Agosto, aprovou o regime jurídico do parque de veículos do Estado (PVE), tendo adoptado as ferramentas jurídicas de suporte à implementação da gestão centralizada do PVE, com base em critérios de eficiência e racionalidade económicas, com redução de custos operacionais e privilegiando a aquisição de veículos com melhor desempenho ambiental. O mencionado diploma criou mecanismos de recolha e tratamento de informação actualizada, de modo a fornecer indicadores de gestão credíveis e compatíveis com uma Administração Pública moderna e eficaz. Neste sentido, estabelece o artigo 21.º do Decreto -Lei n.º 170/2008, de 26 de Agosto, que os serviços e entidades utilizadores do PVE devem informar a Agência Nacional de Compras Públicas, E. P. E. (ANCP), sobre os veículos afectos ao seu serviço, nos termos a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças, sendo tal informação prestada através de sistema de informação cujo acesso é disponibilizado para o efeito no sítio na Internet da ANCP. Importa, por conseguinte, proceder à definição da informação a prestar e à forma de comunicação a utilizar pelos serviços e entidades utilizadores do PVE, para efeitos de actualização do inventário.

Assim: Ao abrigo do disposto no artigo 21.º do Decreto -Lei n.º 170/2008, de 26 de Agosto, manda o Governo, pelo Ministro de Estado e das Finanças, o seguinte:

1 — Os serviços e entidades utilizadores do PVE devem informar a ANCP sobre os seguintes elementos dos veículos não abatidos ao PVE que lhes estão afectos:

- a) Categoria do veículo;
- b) Marca e modelo;
- c) Matrícula e respectiva data;
- d) Cilindrada;
- e) Tipo de combustível, número de cartão de combustível associado e respectiva entidade emissora;
- f) Níveis de emissão de CO₂;
- g) Apólice de seguro e seguradora;
- h) Estado do veículo;
- i) Despachos de autorização de aquisição e de abate;
- j) Número de quilómetros percorridos;
- l) Quantidade de combustível consumido;
- m) Intervenções e custos de manutenção;

n) Data da última inspecção periódica.

2 — A informação prestada é da responsabilidade dos serviços e entidades utilizadores do PVE, sendo comunicada à ANCP através de sistema de informação cujo acesso é por esta disponibilizada para o efeito no seu sítio na Internet.

3 — O acesso ao sistema de informação é efectuado mediante registo autorizado pela ANCP aos responsáveis dos serviços e entidades utilizadores do PVE previamente indicados pelas unidades ministeriais de compras, ou, tratando -se de serviços autónomos, pelos respectivos responsáveis.

4 — Os responsáveis devem, sempre que se justifique, consultar, alterar e inserir informação sobre os veículos afectos aos seus serviços, ficando a informação disponível e actualizada no sistema após ser efectuada a respectiva confirmação final.

5 — A ANCP pode complementar informação e emitir instruções de preenchimento dos formulários electrónicos.

6 — A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 de Março de 2009. — O Ministro de Estado e das Finanças, *Fernando*
Teixeira dos Santos.

ANEXO L – CIRCULAR 02/2011 DE 07 DE JANEIRO

Página 1 de 6 páginas

**GUARDA NACIONAL REPUBLICANA
COMANDO-GERAL
COMANDO OPERACIONAL
DIRECÇÃO DE OPERAÇÕES**

CIRCULAR Nº 02/2011

Proc. 000.01.07

Lisboa -Carmo, 07 de Janeiro de 2011

ASSUNTO: BLOQUEAMENTO, REMOÇÃO E DEPÓSITO DE VEÍCULOS

Ref.: a) Código da Estrada;
b) Portaria nº 1424/2001, de 13 de Dezembro;
c) Portaria nº 1334-C/2010, de 31 de Dezembro;
d) Ofício nº 663, do MAI, de 24FEV03 (Despacho de 21FEV03 exarado no Parecer nº 67-F/02, de 30JAN03);
e) Ofício nº 1316, do INIR, de 13MAR09;
f) Ofício nº 20759, da ANSR, de 28JUL09;
g) Circular nº 3/CSF/03, de 27FEV03.

1. SITUAÇÃO

- a. A alteração de atitudes e os desajustados padrões de comportamento que têm estado na origem do caos gerado pelo estacionamento indevido dos veículos, são reconhecidamente difíceis de mudar, pese embora a necessidade manifestada em alcançar esse objectivo, requerido pela sociedade civil e insistentemente proclamado pelos principais intervenientes no sistema.
- b. Apesar das sistemáticas campanhas levadas a cabo pelas Instituições mais empenhadas na mudança do “ambiente rodoviário”, como seja a adesão ao “dia europeu sem carro”, os resultados observados configuram, ainda assim, uma progressão mínima inaceitável face à magnitude do problema que decorre da assumida rejeição aos transportes públicos, optando-se pelo uso de veículos particulares com a agravante de que, na maioria dos casos, o condutor é o único ocupante do veículo.
- c. Como consequência da adopção de comportamentos anteriormente descritos, assiste-se hoje em dia à proliferação de estacionamento indevido ou abusivo, particularmente no interior das localidades.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

- a. A actuação das Forças de Segurança, como de toda a Administração Pública está subordinada aos princípios gerais constantes do Código do Procedimento Administrativo nos seus artigos 3º. a 12º..
- b. De entre estes, e no caso em apreço, destacamos os princípios da legalidade, previsto no artigo 3º. e o princípio da prossecução do interesse público e da protecção dos direitos e interesses dos cidadãos (artigo 4º.), do referido Código.
- c. A actuação da Administração Pública deve ser orientada em obediência à lei e ao direito, dentro dos limites dos poderes que estejam atribuídos e em conformidade com os fins para que os mesmos poderes lhes foram conferidos. Quando se diz em obediência ao direito devemos entender de forma restritiva balizada pelos princípios gerais do Direito e não com base em qualquer outra interpretação mais abrangente. Note-se que a actuação dos órgãos da Administração Pública deve ser prosseguida estritamente no rigoroso cumprimento da lei, isto é, para que se possa actuar importa que haja lei que permita essa actuação.
- d. Esta referência vale para dizermos que a Guarda Nacional Republicana só pode bloquear e remover os

veículos nos casos previstos na lei e dentro dos limites por ela estabelecidos.

- e. O Código da Estrada é aplicável, nos termos do seu artigo 2º, “....ao trânsito nas vias do domínio público do Estado, das Regiões Autónomas e das Autarquias Locais, bem como nas vias do domínio privado, quando abertas ao trânsito público.”
- f. No Capítulo III do Título VI do Código da Estrada sob a epígrafe “*Abandono, bloqueamento e remoção de veículos*”, são estabelecidos os procedimentos a adoptar nos casos de estacionamento indevido ou abusivo (artigo 163º), acrescentando o nº1 do artigo 164º as situações que permitem a remoção de veículos. Este normativo prevê a possibilidade de remoção de veículos que se encontrem:
 - (1) Estacionados indevida ou abusivamente nos termos do artº 163º do Código da estrada;
 - (2) Estacionados ou imobilizados na berma de auto-estrada ou via equiparada;
 - (3) Estacionado ou imobilizado de modo a constituir evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito;
 - (4) Estacionados ou imobilizados em locais que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros motivos análogos, justifiquem a remoção.
- g. Já o artº 164º, nº 3, do mesmo normativo, prevê a possibilidade de bloqueamento, nos casos de estacionamento indevido ou abusivo, quando o veículo se encontre estacionado ou imobilizado na berma de auto-estrada ou via equiparada, quando esteja estacionado ou imobilizado de modo a constituir evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito.
- h. São estas as situações em que o Código da Estrada prevê o bloqueamento e a remoção de veículos e eventualmente o posterior depósito, ou seja, são estas as situações em que o legislador confere a possibilidade de proceder daquela forma quando o veículo se encontre abrangido pela previsão do artigo 2º. do mesmo Código.
- i. Se o estabelecido nas alíneas a) e b) nº1 do artº 164º do Código da Estrada não suscita grandes dúvidas, o mesmo não acontecerá no que respeita ao estatuído na alínea c) do referido normativo, atento o disposto no nº 2 do mesmo artigo, onde ficaram plasmadas as situações que constituem evidente perigo ou grave perturbação para o Trânsito.
- j. Na verdade, o legislador entendeu que o facto de um veículo estar estacionado em local proibido, por sinalização, pode não constituir **evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito**. Nesses casos aplicar-se-ão os preceitos estabelecidos nos artigos 48º, 49º e 50º do CE, ou no Regulamento de Sinalização do Trânsito (Decreto Regulamentar nº 22-A/98, de 01OUT), cujo incumprimento implica o levantamento do correspondente auto de contra – ordenação.
- k. Acresce mencionar que nas situações previstas na alínea c) nº1 do artº 164º do Código da Estrada, não sendo possível a remoção imediata, as autoridades devem proceder à deslocação provisória do veículo para outro local a fim de aí ser bloqueado até à remoção.
- l. A previsão constante da alínea d), do nº1 do artigo 164º do Código da Estrada encontra-se redigida com a amplitude suficiente para, segundo cremos, poder abarcar todas as outras hipóteses de estacionamento ou imobilização de veículos automóveis, não descritas nas alíneas anteriores, no caso de remoção.
- m. A previsão “*estacionados ou imobilizados em locais que . . . por razões . . . justifiquem a remoção*” parece abranger todas as situações possíveis para possibilitar a remoção, em casos de não integração nas outras alíneas, mas em que a remoção se justifique por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros motivos análogos.
- n. Situação diferente mas que pode ser colocada como hipótese será, por exemplo, aquela que resultar do facto de a força de segurança localizar um veículo furtado, devidamente estacionado e fora de zona sujeita ao pagamento do estacionamento.
- o. Nesta situação, o veículo não se encontra em situação de estacionamento indevido ou abusivo, conforme a previsão do artigo 163º do Código da Estrada.
- p. Em qualquer situação, e como acima se viu, apenas se pode remover o veículo se houver disposição legal que permita a remoção. Ora, se bem que não se trate de nenhuma das situações previstas no artigo 163º do Código da Estrada, importa verificar se integra algum dos casos previstos nas alíneas b) a d) do nº1 do artigo 164º do mesmo diploma.
- q. Integra a alínea d) do referido artigo se for considerado que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros análogos, se justifica a sua remoção.
- r. Se a situação não for enquadrável na previsão desta alínea, nem em qualquer das outras, acima referidas, que permitem a remoção, então, entendemos não ser legalmente possível proceder à remoção de veículo.

3. PROCEDIMENTO

Em face do exposto, importa, assim, dar novo impulso a uma mais vinculada actuação policial neste domínio, tendo em conta a absoluta necessidade de alteração do actual quadro penalizador em que se move o nosso País neste contexto, assumindo-se uma atitude de *exigência e cidadania* como **compromisso incontornável para as Forças de Segurança** no curto prazo, tal como já é assumida, de forma continuada, para faltas similares detectadas fora das localidades.

Nesta conformidade, no intuito de uniformizar procedimentos, deve o dispositivo da Guarda adoptar o seguinte procedimento:

- a. Colocação do dispositivo de bloqueamento na roda dianteira do veículo, sempre que possível, do lado do condutor.
- b. Aposição do aviso (GNR – UAG nº 316), previamente numerado, no vidro da porta que dá acesso ao lugar do condutor ou, em caso de impossibilidade, no vidro do pára – brisas em frente daquele lugar.

Tratando-se de veículo de duas rodas, o aviso deve ser colocado em local que obstrua o acesso à ignição do mesmo.
- c. O veículo permanece bloqueado até que seja possível a sua remoção para local onde fica depositado ou entregue a pessoa que seja portadora de documento de identificação do veículo (art.º 118º do Código da Estrada).
- d. Levantamento do auto de bloqueamento / remoção (GNR - UAG nº 317), cuja numeração será coincidente com a do aviso referido em 3. b., onde se mencionara se o veículo foi ou não removido.
- e. Levantamento do correspondente auto de contra – ordenação, com referência ao art.º 48º, 49º ou 50º do Código da Estrada.
- f. O nº1 da Portaria nº 1424/2001, de 13 de Dezembro, estabelece que o veículo bloqueado nos termos do nº 3 do artº 164º do Código da Estrada é removido para local onde fica depositado à guarda da entidade competente para a fiscalização, aí permanecendo até que seja entregue a pessoa portadora do documento de Identificação.
- g. Removido o veículo nos termos do artº 164º do Código da Estrada, deve, nos termos do artº 165º e 166º do mesmo diploma, ser notificado o titular do respectivo documento de identificação, para o levantar no prazo de 45 dias ou 30 dias, consoante a situação.
- h. Pelo bloqueamento / remoção / depósito de um veículo, efectuado nos termos do art.º 164º do Código da Estrada, são devidas as taxas fixadas em regulamento (Portaria nº 1424/2001, de 13 de Dezembro).
- i. Quando não houver lugar à remoção do veículo é devida a taxa de bloqueamento, salvo se o veículo que vai proceder à remoção **tiver chegado ao local**, caso em que é devida **apenas** a taxa de remoção, ainda que esta operação se não inicie.
- j. Caso haja lugar a bloqueamento, remoção e depósito de veículo são aplicáveis apenas as taxas correspondentes à remoção e ao depósito, em acumulação.
- k. Num primeiro momento, as despesas efectuadas com o bloqueamento, remoção e depósito do veículo, são suportadas pela autoridade fiscalizadora (nº18 da Portaria nº 1424/2001, de 13 de Dezembro).
- l. Num segundo momento, nos termos do nº 6 do artº 164º do Código da Estrada, o pagamento por todas as despesas ocasionadas pela remoção (Bloqueamento/Remoção/Depósito) é da responsabilidade do titular do documento de identificação do veículo, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se o direito de regresso contra o condutor.
- m. No momento da entrega do veículo, é obrigatoriamente feito o pagamento das taxas que forem devidas (nº16, da Portaria 1424/2001, de 13 de Dezembro).
- n. Dispõe o nº 17º da Portaria 1424/2001, de 13 de Dezembro que, o produto das taxas reverte integralmente para a entidade que tiver procedido ao bloqueamento, remoção e depósito do veículo.
- o. Em cada subunidade operacional, os processos respeitantes a bloqueamento / remoção e depósito de veículos, deverão estar arquivados e organizados em pasta própria, por ordem numérica e sequencialmente atribuída pelo número do auto de bloqueamento / remoção de veículo.

4. ACCIONAMENTO DE REBOQUES

- a. Considerando que a Guarda não possui reboques, cada subunidade operacional (Destacamento, Subdestacamento e Posto) deverá organizar uma relação dos prestadores de serviço de remoção e depósito de veículos da sua ZA, devidamente licenciados, a qual se deverá situar no centro de transmissões, ou na inexistência deste último, no atendimento ao público de cada subunidade operacional, a quem compete proceder ao accionamento do reboque.
- b. Para efeitos de aplicação do regulamento a que se refere o n.º 7 do art.º 164º do Código da Estrada, deverão ser previamente consultados os potenciais prestadores de serviço de remoção e depósito de veículos da ZA de cada subunidade operacional, devidamente licenciados para o efeito, tendo em vista avaliar os que se conformam com as taxas ali previstas.
- c. As situações anteriormente referidas, não se aplicam no caso em que a Guarda celebrar contrato de prestação de serviços com determinado (s) Operador (es).
- d. Assim, na ausência de um contrato de prestação de serviços celebrado pela Guarda com determinado (s) operador (es), **o accionamento do reboque deverá ser o mais transparente possível, obedecendo aos seguintes critérios:**
 - (1) Veículos estacionados ou imobilizados nas situações previstas no artº 163º e 164º do Código da Estrada:
 - (a) Será accionado o reboque disponível mais próximo do local onde se encontra veículo.
 - (b) O accionamento de veículos estacionados ou imobilizados na faixa de rodagem / berma de auto – estrada ou via equiparada, rege-se pelo constante do número 5 do presente documento.
 - (2) Veículos Sinistrados / Avariados / Furtados / Roubados:
 - (a) O accionamento de qualquer reboque e escolha do local de destino a dar ao veículo a remover, será sempre que possível precedido de consulta ao proprietário / condutor.
 - (b) No caso de manifesta impossibilidade de colher a opinião do proprietário / condutor, será accionado o reboque disponível mais próximo do local onde se encontra veículo.
 - (c) Sempre que o proprietário / condutor opte por accionar determinado reboque, respeitar-se-á a vontade do mesmo, excepto nas situações em que o veículo que se encontra a constituir evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito, situação em que se deve accionar de imediato o reboque disponível mais próximo do local onde se encontra o veículo, promovendo-se a sua remoção para local adequado mais próximo.
- e. Sobre a matéria relativa ao processamento administrativo / financeiro das receitas e despesas provenientes do bloqueamento, remoção ou depósito, esta encontra-se presentemente vertida no documento em referência g).
- f. Nos casos em que a remoção **tenha de ser efectuada à revelia da vontade dos titulares dos direitos sobre os veículos**, os agentes de autoridade estão obrigados a proteger os interesses daqueles, devendo optar sempre pela solução mais adequada à situação concreta, nos termos do artigo 272º, n.º 2 da CRP e no artigo 4º do CPA.

5. REMOÇÃO DE VEÍCULOS DAS AUTO – ESTRADAS E VIAS EQUIPARADAS

- a. Nos termos de art.º 72º, n.º2 do Código da Estrada, nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido parar ou estacionar, ainda que fora das faixas de rodagem. Esta situação também é aplicável às vias reservadas a veículos automóveis e motociclos, quando devidamente sinalizadas (cfr. artº 75º do Código da Estrada).
- b. Nos termos do artº 164º, n.º1, alínea b) do Código da Estrada, podem ser removidos os veículos que se encontrem estacionados ou imobilizados na berma de auto-estrada ou via equiparada. De igual modo, nos termos do artº 164º, n.º1, alínea c) do mesmo diploma, podem igualmente ser removidos os veículos que se encontrem estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito (cfr n.º2 alínea n) do mesmo artigo).
- c. Face à problemática associada à paragem ou imobilização de veículos nas vias em apreço, a ANSR, através do documento em referência d), emitiu uma instrução técnica que, no essencial, visa envolver as entidades concessionárias no processo de remoção dos veículos imobilizados na faixa de rodagem e na

berma das auto-estradas e vias equiparadas.

- d. No mesmo sentido, o INIR, através do documento em referência c), dirigiu um documento às concessionárias, onde releva a orientação que vai no sentido de que " ... as Forças de Segurança devem ordenar a remoção imediata dos veículos parados na faixa de rodagem e bermas da auto-estradas e vias de regime equiparado, através dos meios disponibilizados pelas concessionárias, para local seguro e considerado conveniente, nomeadamente Áreas de Serviço, de repouso, Centro de Apoio e Manutenção ...".
- e. Neste contexto, e sem perder de vista o que se encontra legalmente estabelecido relativamente à remoção e depósito de veículos (Portaria nº 1424/2001, de 13DEC), nomeadamente no que à Guarda e à responsabilidade pelo pagamento das despesas resultantes da remoção e depósito de veículos diz respeito, **deverá o dispositivo da Guarda adoptar o seguinte procedimento:**
 - (3) Perante qualquer veículo estacionado ou imobilizado nas condições previstas no Artº 164, nº1, b) e c), esta última conjugada com o nº2, alínea n) do mesmo artigo, o dispositivo da Guarda deve, de imediato, promover a remoção do mesmo.
 - (4) Para tanto, estabelece contacto com a respectiva concessionária, informando-a do local, classe do veículo e respectiva matrícula e solicitando que o mesmo seja removido:
 - (a) Se veículo abandonado, para o Centro de Apoio e Manutenção mais próximo ou outro local que entenda mais adequado;
 - (b) Se veículo não abandonado, provisoriamente para a Área de Serviço ou de repouso mais próxima.
 - (5) Caso a concessionária não se mostre receptiva ao pedido, então a Guarda sempre terá que proceder de acordo com o estabelecido na já citada Portaria nº 1424/2001, de 13DEC, tendo presente os procedimentos constantes do número 3 e 4 do presente documento.
- f. Relembra-se que em qualquer dos casos, e sempre que os veículos se encontrem **abandonados**, os procedimentos subsequentes, nomeadamente os decorrentes da aplicação dos Artºs 165º a 167º do Código da Estrada, são da responsabilidade da Guarda.

6. REMOÇÃO / DEPÓSITO DE VEÍCULOS RECUPERADOS OBJECTO DE FURTO / ROUBO

- a. As taxas previstas na Portaria nº 1424/2001, de 13 de Dezembro, só se aplicam aquando do bloqueamento, remoção e depósito de veículos estacionados ou imobilizados nas situações previstas no artº 163º e 164º do Código da Estrada.
- b. Antes de promover a remoção de veículos que manifestem sinais exteriores de abandono terá que se diligenciar no sentido de se saber se os mesmos foram objecto de queixa / denúncia, formalmente apresentada.
- c. As despesas resultantes da remoção e depósito de veículos, que comprovadamente tenham sido objecto de furto / roubo são, num primeiro momento, suportadas pela Guarda, havendo que, desde logo, salvaguardar os seguintes aspectos:
 - (1) Haverá que submeter o veículo a exames no âmbito da investigação criminal (lofoscópico, fotográfico, etc);
 - (2) Deve-se esgotar todos os meios de contacto com os denunciante, dando-lhe a conhecer a recuperação do veículo furtado / roubado.
 - (3) Dar conta das despesas decorrentes da remoção e depósito à Autoridade Judiciária competente, tendo em vista que tais despesas sejam levadas às custas nos respectivos processos.
- d. Havendo queixa / denúncia formalmente apresentada, a entrega, de veículo recuperado objecto de furto / roubo, ao titular do documento de identificação de veículo, terá que ser precedida de despacho da Autoridade Judiciária competente.

7. ENTRADA EM VIGOR

A presente Circular entra em vigor em 01FEV11, e revoga demais instruções que contrariem o presente documento, nomeadamente:

- a. Circular nº 01/2007, da 3ª. REP/CG/GNR, de 23 de Janeiro;
- b. Circular nº 02/2007, da 3ª. REP/CG/GNR, de 23 de Janeiro;
- c. Msg nº 7409, da 3ª. REP/CG/GNR, de 30AGO02;
- d. Nota nº 760, da DO/CO, de 03FEV10.

O COMANDANTE OPERACIONAL



MANUEL ANTÓNIO MEIRELES CARVALHO
TENENTE – GENERAL

DISTRIBUIÇÃO: Listas: A+B+C+D+E

ANEXO M – RELATÓRIO UNT

Assunto: **Ação Inspectiva sobre viaturas apreendidas no dispositivo da Unidade**

RELATÓRIO

1. Preâmbulo:

- a. Tendo em vista realizar um levantamento de todas as viaturas apreendidas pelo efectivo da Unidade, respectiva localização, estado de conservação, estado do processo com todos os procedimentos perfeitamente expressos, foram nomeados pelo Exmo. Comandante da Unidade os signatários do presente Relatório.
- b. Em tempo oportuno foi dirigida ao dispositivo a Nota nº 150/08 Pº 608.020 LEG/INST de 10.01.2008 do GEPI/BT na qual se deram orientações precisas sobre diligências complementares que deveriam ser executadas, por forma a começar-se desde logo todo o processamento dos casos existentes.
- c. Foi decidido um calendário para as acções inspectivas a levar a termo ao nível de todos os GRT's, foi solicitada a nomeação de um Oficial Superior por cada GRT, para seguir esta acção, reunindo e harmonizando os dados recolhidos de todos os DT's, conforme abaixo se indica:

Dias / mês	SubUnidade
29,30 e 31 / Janeiro 08	GRT - 4
06 e 07 / Fevereiro 08	GRT - 5
12 e 13 / Fevereiro 08	GRT - 2
15 / Fevereiro	GAC
19 e 20 / Fevereiro 08	GRT – 3
22 / Fevereiro 08	GRT - 1

- d. Pretendeu-se, ao mesmo tempo, incrementar a criação das Pastas onde constem todos os processos por cada Destacamento de Trânsito, este pormenor é de extrema importância para um controlo efectivo de toda esta questão, aliás, já com a NEP nº 01/BT/LOG de NOV05, se quis sensibilizar os escalões de Comando Operacionais para a importante e urgente necessidade de se criarem tais pastas.

- e. Assim, almeja-se, ter o controlo da situação, saber-se com exactidão o que se passa, o que existe, o que se fez e o que se pode fazer neste domínio compilando-se os dados gerais de toda a Unidade.
- f. Só por esta via se pode dar uma resposta cabal.
- g. Sabemos das centenas de viaturas que se encontram apreendidas pelas mais diversas razões, contra ordenacionais ou criminais, abandonadas ou perdidas a favor do Estado, este número representa um património considerável e numa parte sensível desses casos as mesmas encontram-se em parques de entidades exteriores à Guarda, requerendo num ou noutro caso indemnizações emergentes de parqueamentos durante longos períodos de tempo.
- h. É imperioso “arrumar” esta vertente resultante da missão atribuída à Unidade, dar orientações claras sobre a apreensão de viaturas, em que circunstâncias e em que condições se deve proceder a tal acto. Restringir os casos de apreensão efectiva de veículos optando pela nomeação dos proprietários como fiéis depositários. Verificar o grau de execução da NEP referida em **d.** , que cumpre cabalmente o seu papel de orientação prática, onde estão clarificados e determinados procedimentos legalmente fundamentados e bem estruturados para melhor compreensão.

2. Metodologia:

Para levarmos a efeito este trabalho adoptou-se a seguinte metodologia:

- a. Envio de um mapa a todos os Oficiais nomeados a nível de Grupo. (Ver Anexo A)
- b. Com essa base de trabalho, já no terreno e no decurso das acções inspectivas, fez-se um levantamento prévio das situações existentes.
- c. Compilaram-se todos os dados, que de seguida se apresentam por cada GRT.
- d. Formularam-se considerações e recomendações.

3. Ponto de situação por cada GRT:

3.1 – Grupo Regional de Trânsito de Lisboa

-Total de viaturas Apreendidas: 471

Motivos:

- Abandonadas:	189
- Apreendidas por Contra Ordenação:	148
- Apreendidas em Processo-Crime:	66
- Acidente:	21
- Falta de dados:	47

Localização:

- Em Instalações da Brisa/Lusoponte:	294
- Em Entidades Exteriores (Rebocadores):	177
- Com Processo:	165
- Concluído:	11
- Sem processo falta de dados:	1
- Nomeação de Fiel Depositário:	32

Do Processo:

- Concluídos / prontos para concurso:	35
- Notificação ao proprietário:	218
- Aguarda decisão Judicial /Administrativa:	83
- Aguarda decisão do Património do Estado:	57
- Falta de dados:	78

Situação nos Rebocadores:

Rebocador	Nº de Viat.	DT	OBS
Júlio Loureiro	3	11	Proprietário notificado
Júlio Loureiro	1	11	Falta de dados
J. Amaral	4	11	Proprietário notificado
Auto Fontinha	4	11	Proprietário notificado
Auto Fontinha	3	11	Proprietário a notificar
Reboatráfego	1	11	Proprietário a notificar
Reboques Malcata	1	11	Proprietário a notificar
Reboques SÃO PEDRO	23	12	Com processo
Reboques IGLÉSIAS	31	12	Com processo
Reboques OEIRAS	4	12	Com processo
Reboques AMARAL	2	12	Com processo

TELEREBOQUES	4	13	Processo concluído
"	3	13	Com processo
CEMAUTO	2	13	Com processo
ALEIXO E GOMES	2	13	Processo concluído
JORGE LEMOS	1	13	Com processo
PINHAL REBOQUES	2	13	Com processo
REBOQUES LOBO	2	13	Processo concluído
"	1	13	Com processo
J. M. Marques	38	14	Notificados os Proprietários
Aparício & Malico, Lda.	6	14	Notificados os Proprietários
Eficauto	8	14	Notificados os Proprietários
Auto Bigodes, Lda.	5	14	Notificados os Proprietários
S.A.S. (Neves)	9	14	Notificados os Proprietários
Reboques Montejunto	1	14	Notificados os Proprietários
Auto Rogério	2	14	Notificados os Proprietários
Pepe Auto	2	14	Notificados os Proprietários
José Pratas & Valerio	4	14	Notificados os Proprietários
Glavão & Filhos, Lda.	6	14	Notificados os Proprietários
Moisés, Lda.	2	44	Notificados os Proprietários

TOTAL: 177

Grupo Regional de Trânsito de Santarém

- Total de viaturas apreendidas: 220

Motivos:

- Abandonadas:	84
- Apreendidas por Contra Ordenação:	31
- Apreendidas em Processo Crime:	57
- Apreendidas por acidente:.....	48

Localização:

- Em Instalações da Guarda:	113
- Em Entidades Exteriores (p.e Rebocadores):	107
- Com Processo:	198
- Concluído:	16
- Nomeação de Fiel Depositário:	6

Do Processo:

- Concluídos / prontos para concurso: 26
- Notificação ao proprietário: 68
- Aguarda decisão Judicial /Administrativa: 99
- Aguarda decisão do Património do Estado: 27

Situação nos Rebocadores:

Rebocador	Nº de Viat.	DT/SDT	OBS
Reboques J Pratas e Valério	1	22	Aguarda decisão IMTT
Reboques Silva e Assunção	6	22	Pº. Notificação
Reboques Silva e Assunção	4	22	Aguarda decisão IMTT
Reboques Silva e Assunção	1	22	Aguarda decisão Judicial
Auto Reboques Santarém	6	22	Aguarda decisão Judicial
Auto Reboques Santarém	7	22	Pº. Notificação
Auto Reboques Santarém	1	22	Pº. Notificação
Félix Car	2	22	Pº. Notificação
Félix Car	1	22	Aguarda decisão IMTT
Almirante e Fernandes	3	221	Pº. Notificação
Almirante e Fernandes	2	221	Aguarda decisão IMTT
Almirante e Fernandes	1	221	Aguarda decisão Judicial
Reboques Montejunto	1	22	Aguarda decisão IMTT
Reboques Montejunto	1	22	Aguarda decisão IMTT
Reboques Montejunto	2	22	Pº. Notificação
Reboques Montejunto	2	22	Aguarda decisão Judicial
Reboques José Marmelo	1	22	Aguarda decisão IMTT
Reboques José Marmelo	1	22	Aguarda decisão Judicial
Reboques Vicente Covão	1	221	Aguarda decisão IMTT
Brisa	5	222	Aguarda decisão Judicial
Manuel Filipe Lindo	1	22	Pº Concluído
Reboques Canaverde	2	22	Pº. Notificação
Reboques Canaverde	1	22	Aguarda decisão Judicial
Sousa & irmão Lda	6	23	Aguarda decisão Judicial
Sousa & irmão Lda	1	23	Concluído
Sousa & irmão Lda	3	23	Pº. Notificação
Auto C N Nazaré	1	23	Pº. Notificação

Leiriense	6	23	Pº. Notificação
Brisa	1	22	Aguarda decisão Judicial
Reboques Onofre	1	23	Pº. Notificação
RC Embra	1	23	Concluído
João Acácio Gomes	1	24	Pº. Notificação
João Silvestre	11	24	Pº Concluídos
João Silvestre	17	24	Pº. Notificação
Pereira e Alexandres	2	24	Pº. Notificação
Pereira e Alexandres	3	24	Aguarda decisão Judicial

TOTAL:	107
---------------	------------

3.3 – Grupo Regional de Trânsito de Évora

- Total de Viaturas Apreendidas : 378

Motivos:

- Abandonadas.....	217
- Apreendidas por Contra-Ordenação.....	66
- Apreendidas em Processo-crime.....	95

Localização:

- Em instalações da Guarda.....	220
- Em entidades exteriores (p ex.Rebocadores).....	158
- Com Processo.....	105
- Concluídos.....	14
- Nomeação de Fiel Depositário.....	9

Do Processo:

- Concluídos/prontos para concurso.....	16
- Notificação ao Proprietário.....	198
- Aguarda decisão Judicial/Entidade Administrativa.....	113
- Aguarda decisão do Património do Estado.....	17

Situação nos Rebocadores:

REBOCADOR	Nº DE VIAT.	DT/SDT	OBS
Expresso de 125	5	31	Notificação ao Proprietário
Expresso de 125	1	31	Aguarda decisão ANCP
Expresso de 125	1	31	Aguarda decisão Judicial
Garagem António Vieira	3	31	Aguarda decisão ANCP
Garagem António Vieira	9	31	Notificação ao Proprietário
Florival & Marreiros	40	31	Notificação ao Proprietário
A.C.Gomes	4	31	Notificação ao Proprietário
Rebocalgarve	24	31	Notificação ao Proprietário
Rebocalgarve	2	31	Aguarda decisão Judicial
Reboques Cristina	3	31	Notificação ao Proprietário
Reboque Ramiro	3	31	Notificação ao Proprietário
Reboque Ramiro	2	31	Aguarda decisão Judicial
Garagem 5 de Outubro	10	31	Notificação ao Proprietário
Roda Expresso Reboques	34	31	Notificação ao Proprietário
Roda Expresso Reboques	1	31	Aguarda decisão Judicial
Roda Expresso Reboques	3	31	Aguarda decisão ANCP
Fernando Domingos	1	31	Aguarda decisão ANCP
Fernando Domingos	1	31	Notificação ao Proprietário
Reboques Dimas	5	31	Notificação ao Proprietário
Reboque Valente	2	31	Notificação ao Proprietário
Belchior	1	321	Notificação ao Proprietário
Jorge Fernandes	2	322	Notificação ao Proprietário
Auto Reb. Messejanense	1	322	Notificação ao Proprietário

TOTAL	158
--------------	------------

3.4- Grupo Regional de Trânsito do Porto**- Total de viaturas apreendidas: 393****Motivos:**

- Abandonadas: 252
- Apreendidas por Contra Ordenação: 105
- Apreendidas em Processo Crime: 36

Localização:

- Em Instalações da Guarda:	241
- Em Entidades Exteriores (p.e Rebocadores):	125
- Com Processo:	91
- Concluído:	34
- Nomeação de Fiel Depositário:	27

Do Processo:

- Concluídos / prontos para concurso:	143
- Notificação ao proprietário:	115
- Aguarda decisão Judicial /Administrativa:	53
- Aguarda decisão do Património do Estado:	82

Situação nos Rebocadores:

Rebocador	Nº de Viat.	DT/SDT	OBS
Auto Barcelinhos	1	43	Aguarda resposta proprietário
Auto Belavista	1	43	“
Euro Palmeira	1	43	Pº concluído
Auto Abreu - Amarante	1	44	Pº concluído
Parque Carlos Antunes	15	44	Pº concluídos
AutoSendim	1	44	Proprietário a notificar
Auto Pintura	2	44	“
Assislongo	1	44	“
Carriça	5	44	“ + 1 Aguarda dec. judicial
Fontes Novas	10	44	Proprietário a notificar
Amaprocarro	9	44	“
Auto Gaia	3	44	“
Pereira	1	44	“
David **	18	44	“
Auto23	3	44	“
Auto Amarantina	1	44	Pº concluído
Antunes	2	44	Notific pprietário+dec. Judicial
ART- Águas Santas	1	441	Pº concluído
AutoReparadora Alfena	1	441	Aguarda Decisão Judicial.
AutoLubRamos-Amarante	3	442	Pº concluído
AutoRepNovelas-Penafiel	1	442	“
RepBarbosa-Penafiel	1	442	Pº concluído
Robomota-Penafiel	1	442	“
Remota-enafiel	8	442	Aguarda resposta Património

Auto Amarantina	3	442	“
Auto 1º dezembro	7	442	“
Barbosa e Pereira	2	442	“
Vargil Felgueiras	1	442	“
Auto Acilonga-Gondomar	3	442	“
Gouveia Telões-Amarante	1	442	“
Herculano trigueira	6	442	“
Auto Abreu- Amarante	1	442	“
Reboco Norte- Paradela	1	442	“
Alexandrino Neiva	1	45	CO (falta de seguro e registo)
Chapinhas Esposende	1	45	Proprietário incontactável
José Luís Caminha	1	45	Pol. Espanhola contactada
Sanches	1	451	Pº concluído
Adriano	1	451	Pº concluído
Reparauto - V.N.Cerveira	2	451	Pº concluídos
Auto Barcelinhos	1	451	Pº concluído

TOTAL: 125

3.5 – Grupo Regional de Trânsito de Coimbra

Situação nos rebocadores:

Rebocador	Nº de Viat.	DT/SDT	OBS
João Alberto Matos Lda	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
António Brandão Sá	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
David Afonso S. Vieira Lda	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	
“	1	52	

Auto Silva Aleixo	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
"	1	52	
Imidio Simões Lda	1	52	
Transfadigas Lda	1	52	
"	1	52	
Reboques do Vouga	1	52	
Reboques Pinho	1	52	
Reboques Auto Cor	1	52	
"	1	52	

TOTAL	34
--------------	-----------

3.6 – Grupo de Acção de Conjunto

- Total de Viaturas Apreendidas: 13

Motivos:

- Abandonadas.....0
- Apreendidas por Contra Ordenação.....6 (destas, 2 em acidentes)
- Apreendidas em Processo Crime.....7

Localização:

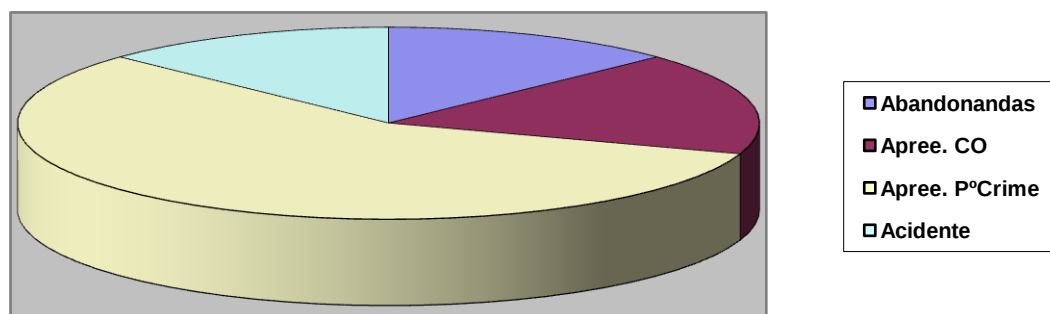
- Em Instalações da Guarda:.....Todas

Do Processo:

- Aguarda Decisão Judicial ou Administrativa:.....Todas

4. Valores totais da Unidade:

Motivos de Apreensão:



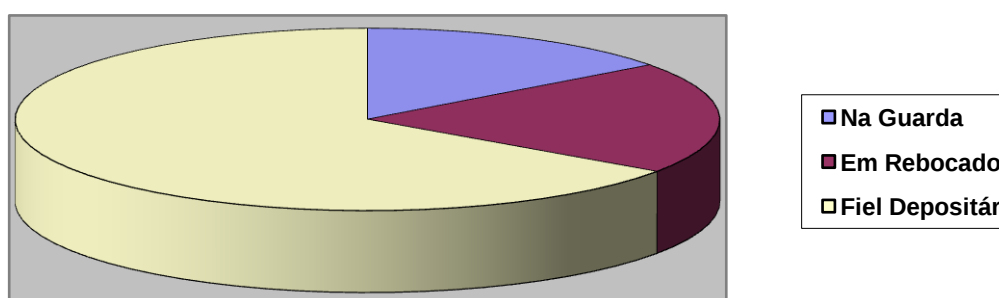
Abandonadas: **500**

Apreendidas por CO: **300**

Apreendidas por Procº Crime: **200**

Apreendidas em consequência de Acidente: **100**

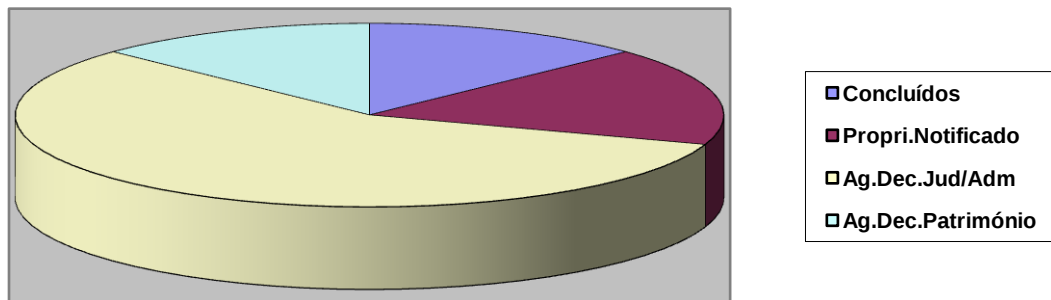
Localização:



Em quartéis da Unidade ou da Guarda: **500**

Em rebocadores: **300**

Com Fiel Depositário constituído: **200**

Do Processo:

Concluídos / Prontos para concurso: **500**

Proprietário Notificado: **300**

A aguardar Decisão Judicial ou Administrativa: **200**

A aguardar Decisão do Património do Estado: **100**

5. Considerações Finais:

- a. A presente acção de inspecção levada a efeito durante cerca de 30 dias por todo o dispositivo da Unidade cumpriu o seu desígnio.
- b. Teve o mérito de relançar a responsabilidade que todo o efectivo deve ter nesta matéria.
- c. Mais de que uma mera inspecção com o fim de compilar dados, constituiu-se como uma acção orientadora, sensibilizadora e ajudando e sugerindo soluções em casos pontuais.
- d. cremos que deste modo o Comando da Unidade detêm um processo completo nesta data, apesar de dinâmico e que dia a dia vai ter necessidade de actualização.
- e. Foi vincada a necessidade do cumprimento permanente da NEP 01/LOG/BT de 2005, por ser o documento base onde todas as situações estão previstas e regulamentado o respectivo procedimento.

- f. Fizemos cientes os diversos escalões de Comando para a importância que deve ser emprestada a esta questão, referindo o valor patrimonial envolvido e as múltiplas consequências advenientes de tal facto.

6. Recomendação:

Face ao que nos foi dado a observar e à experiência colhida e tendo perfeita noção sobre a importância e dimensão desta matéria, os signatários recomendam que anualmente se faça um ponto de situação neste campo.

Para tanto, deverá ser nomeada uma comissão multidisciplinar, constituída por elementos das Secções de Estado Maior que se considerar mais adequadas, para uma avaliação no terreno desta actividade da Unidade.

Quartel em Lisboa, de Março de 2008

OS OFICIAIS RELATORES

Gabriel Chaves Barão Mendes

Tenente-Coronel

José Manuel Teles de Carvalho

Major

ANEXO N – SITUAÇÃO VFV (01AGO2011)



COMANDO DA ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS INTERNOS
DIVISÃO DE MANUTENÇÃO E TRANSPORTES
REPARTIÇÃO DE MANUTENÇÃO

Desmantelamento Viaturas Cíveis

DT Carregado 114
DT Carcavels 202
Viaturas Propostas 679
Fichas Enviadas ANCP 667
Viaturas Entregues 548

Matrícula	Marca	Modelo	Local de Parqu岸amento	Unidade	Envio Ficha ANCP	Levantamento Viatura	Empresa Certificada
OF-30-55	OPEL	CORSA	ASCENDI, Zona Industrial da Ta	CTPORTO	24-02-2011		
UF-33-08	FORD	FIESTA	Brisa, Maia, Rua das Cardosas, 5	CTPORTO	24-02-2011		
UX-05-78	RENAULT	19	AUTO SENDIM, Rua do Regadio,	CTPORTO	24-02-2011		
JÁ-55-37	OPEL	CORSA	REBOQUES DAVID, Avª Dr. Mor	CTPORTO	24-02-2011		
25-71-DE	OPEL	CORSA	AUTO SEDIM, Rua do Regadio, 8	CTPORTO	24-02-2011		
34-42-AZ	RENAULT	CLIO	Reboques David, Avª Dr. Moreir	CTPORTO	24-02-2011		
UI-78-47	VW	PASSAT	ASCENDI, VRI-IP4, N6 da Maia, 4	CTPORTO	24-02-2011		
84-15-DP	OPEL	CORSA	Reboques Seprama, Rua S. Crist	CTPORTO	24-02-2011		
RH-07-37	VW	GOLF	Reboques Seprama, Rua S. Crist	CTPORTO	24-02-2011		
29-47-DU	HYUNDAI	PONY	Brisa-Maia, Rua das Cardosas, 5,	CTPORTO	24-02-2011		
QJ-50-78	RENAULT	9	Reboques David, Avª Dr. Moreir	CTPORTO	24-02-2011		
UIH-31-48	LANCIA	Y10	Reboques David, Avª Dr. Moreir	CTPORTO	24-02-2011		
UI-53-90	RENAULT	5	Reboques David, Avª Dr. Moreir	CTPORTO	24-02-2011		
PA-67-53	SEAT	IBIZA	PARQUE AE - TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	24-06-2011	AMBITRENA
82-61-AE	CITROEN	AX	PARQUE AE- TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	13-06-2011	AMBITRENA
CX-60-82	FIAT	TIPO	PARQUE AE-TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	13-06-2011	AMBITRENA
XL-37-58	PEUGEOT	405	PARQUE AE- TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	24-06-2011	AMBITRENA
HR-92-29	TOYOTA	COROLLA	PARQUE AE-TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	13-06-2011	AMBITRENA
71-50-AZ	FORD	TRANSIT	PARQUE AE-TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	13-06-2011	AMBITRENA
QA-04-22	CITROEN	AX	PARQUE AE-TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	24-06-2011	AMBITRENA
59-77-EM	OPEL	TIGRA	PARQUE AE -TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	13-06-2011	AMBITRENA
FQ-92-27	FORD	FIESTA	PARQUE AE-TORNADA	CTUSBOA	09-03-2011	24-06-2011	AMBITRENA
2-CSC-34-1	SCOOTER		ESTRADA DAS TOJAS - ALCABID	CTUSBOA	09-03-2011	16-05-2011	BATISTAS

segunda-feira, 1 de Agosto de 2011

Página 1 de 25

ANEXO O – ORÇAMENTO DE REBOQUE



PROPOSTA

**Mitsubishi Motors
de Portugal, S.A.**
Rua Dr. José Espírito Santo, 38
1950-097 Lisboa
Tel.: 218 312 100
Fax: 218 312 232
mmpgeral@mitsubishi.pt

REF.: DGVV/DMC/70/07 Pág. / Pag: 1/2

DATA / DATE: 19.11.07

Para / To: GNR

Chefia do Serviço de Material

Exmo. Sr. Coronel Lamelas

Fax: 21.321.73.42

De / From: Mitsubishi Motors Portugal

Assunto / Subject: Aquisição de 1 Viatura Para Reboque Especial de Polícia – V/ P. 08.01
– N. Origem 2409/07/CSMAT.

Exmo Senhor Coronel

Venho por este meio enviar uma proposta para o fornecimento de 1 viatura Mitsubishi Canter, ao abrigo do contrato celebrado com a DGP.

Contrato n. 412 072 – Grupo 2 – Veículos Ligeiro de Mercadorias.**Mitsubishi Canter TD FE 73 BB4SLEA1 - Cabine Simples - 3.500Kg - 3 Lugares.**

Preço Base de Venda ao Público	19.138,00 €
Desconto Especial	2.296,56 €
Transformações 1) Reboque	15.800,00 €
Preço final sem Iva	32.641,44 €
IVA 21%	6.854,70 €
Preço de venda ao público final	39.496,14 €

*PREÇO UNITÁRIO DA VIATURA PROPOSTA.

- Preço Total da Proposta para a aquisição de uma viatura: 39.496,14€ " valor com IVA a 21%" - (trinta e nove mil quatrocentos e noventa e seis euros e catorze centimos).

Características das Transformações:**1) Reboque:**

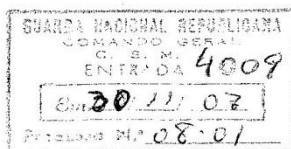
Fornecimento e montagem de um pronto-socorro especial. constituído por, tomada de força e bomba de 50 lts ligados por um distribuidor cinco vias.

Estrado com caixa de ferramenta à frente e duas portas laterais, a grua é aplicada em forma "V" no centro em chapa de aço, guincho hidráulico 4100 kg e comando para o mesmo.

Um par de carrinhos e um macaco manual de 2 ton.

Ponte de 2 strobs 360° phoenix, 2 focos laterais e centrais, altifalante e

Amplificador de sirene AS380.



Conservatória R. Comercial
de Lisboa, matrícula n.º 13.596
Capital Social: 16.526.000 Euros
Contribuinte N.º 500 293 520

**ANEXO P – DESPESAS DE MANUTENÇÃO DE REBOQUE
(2001-2010) CTERR. COIMBRA**

GNR E-0225 REBOQUE LIGEIRO

REVISÃO DOS 5000KM EM 090299 - 9.697\$00

REVISÃO DOS 12 MESES EM 210599 - 42.435\$00

REP/ESCOVA DE LIMPA VIDROS EM 021199 -
4.730\$00

VERIFICAR TRAVÕES EM 231199 - 5.265\$00

REPARAÇÃO DE EMBRAIAGEM E REVISÃO DOS
20.000 KMS EM 11022000 - 38.741\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 1999 100868,00.

REPARAÇÃO SISTEMA ELÉCTRICO EM 030100 -
3860\$00

ARRANJO DE ESCAPE, EM 240500 - 400\$00

JOGO DE PASTILHAS EM 170100 - 11.688\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2000 30898,00.

REVISÃO DOS 30,000KMS EM 150301 - 32.790\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2001 510,92.

REVISÃO DOS 40,000KMS EM 240102 - 76,76

REVISÃO DOS 50,000 KMS EM 201102 - 391,58 EUROS

REPARAÇÃO DE TRAVÕES EM 061102 - 190,40

DESPESA DE MANUTENÇÃO EM 071102 - 72,88

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2002 895,18.

FAROLIM DIREITO EM 170103 - 1,45

VALVULA,PAST.TRAVÃES EM 141102 -128,70

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2002 860,32.

FAROLINS E LAMPADAS EM 051203 - 23,22 EUROS

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2003 24,67.

REP/TACOGRAFO BOMBA EMBRAAGEM 220405 - 265,37

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2004 265,37.

REVISÃO 70.000 KMS 111004 - 110,08

KIT EMBRAIAGEM,OUTRAS REP 02-06-05 712,19 EUROS

REPªBOMBA,TRAVÃO EM 14-10-05 187,48EUROS

REPªSISTEMA TRAVÕES EM 07-10-05 187,48E

SUBSTª ESPIA ALAVANCA VELOCID.EM 02-11-05 401,01E

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2005 1488,16.

SUBSTª RETENTOR DO DIFRENCIAL EM 20-02-06 55,94E.

SUBS. ELEVADOR PORTA LADO DIREITO 03-04-06 174.11E

REVºDOS 100.00KMS EM 22-05-06 304.10EUROS

REVISÃO GERAL DOS 118,000KMS EM 180407 472,55E

REVª TRAVÕES CASQUILHOS LAMPADAS 020707 81,07E

REP/SIST.ELÉCT.CAIXA VELOCID. 221007 779,18 EUR

REP COMUTADOR DE LUZES 221107 116,04 EUR

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2006 2615,34.

SUBSºPLACAS REFLECTORAS,CINTAS,150508 40,05E

REVª147.500KMS FILTROS,TRAVÕES..., 24-09-08,539,36

13/05/09 FAROLINS PISCA AMARELO/VERMELHO
INTERRUP VALOR 13,68 .

EM-161110-DISCOS TRAVÃO-----162,38€

EM-141210-DOIS RETENTORES-----128,91€

14JAN11,INTERRUPTOR 4 PISCAS (18,57€)

EM-130611-RELE NAGARES.2,77€,EM-280611-
INTERRUPTOR

20,20€.EM300611-KIT PERNES-58,45€,

EM-080611-KIT EMBRAIAGEM,VOLANTA EMBRAIAGEM
(RECTI

FICADO.-----295,20€

EM-230611-J.CARTER,RETENTOR,VEDANTE,---103,11€

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2008 593,09.

050909,PLACA REFLECTORA,38,78€

ELEVADOR VID. EM 13-08-09-----186,90€

FAROLINS PISCA AMARELO/VERMELHO 22-10-0---11,09€

BARRA DE FERRO REC.200X25,CH.GOTA ST37.:
2000X1000

X3 EM 20-10-09-----386,16€

SUBSTªALTERNADOR.EM 12-11-2009-----380,05€

OPTICA FAROL F275,OPTICA FAROL,EM-131109--189,43€

ESPELHOS---EM-12-11-2009---45,49€

CARRETO M/A.EM 10-11-2009-----41,50€

EM 14-01-10 REPARAR DESCARGA NA BATERIA,I
CARREGAR

A MESMA.

EM-230810-JOGO DE PASTILHAS DE TRAVÕES---63,95€

REP HIDRAULICO EM 201101 - 43.405\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2001 875,43.

TUBOS DE HIDRÀLICO E FILTROS 140602 --228,11

PLACAS REFLETORAS EM 040202 - 17,11

AQUISIÇÃO DE 2 PNEUS EM 110602 - 535,80

REP/SISTEMA HIDRALICO BANCO 230702 - 38,00

MOTAGEM DE LUZES LATERAIS EM 181102 - 8,46 EUROS

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2002 744,48.

FORRA DO BANCO EM 260702 - 37,16

FAROLIM E LAMPADAS EM 181102 - 8,64

AFINAÇÃO DO SUPORTE DE BORRACHA DA BARRA
ESTABILAZORA EM 301098 - 600\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 0199 000060000

APLICAÇÃO DE SISTEMA DE ROLDANAS E CABO DO
GUICHO

FORNECIMENTOS FORNECIMENTO DE CORRENTES E
GANCHOS EM 040399 - 351.000\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 1999 351000,00.

REVISÃO DOS 7.000KMS EM 020300

PARABRISAS COLA TUTELA EM 101000 - 84.767\$00

BATERIAS NOVAS EM 261000 - 44,000\$00

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2000 84767,00.

PARAFUSOS E FAROLINS,LAMPADAS 050201 - 22.099\$00

ESCOVA DE LIMPA VIDROS EM 210901 - 4.568\$00

REPARAÇÃO PARTE SINISTRADA,GRELHA DE INALIZAÇÃO
DE REBOQUE PARTIDA,DEPÓSITO DE ÓLEO DE HIDRÁLICO
EMPENADA,PEÇA ROSCADA NIVEL DE ÓLEO PARTIDA EM
040701 20.669\$00

FILTROS E LAMPADAS EM 110603 - 107,57 EUROS

FILTROS E LAMPADAS EM 121203 - 61,19

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2003 168,76.

REPARAR BORBOLETA EM 190104 - 83,30 E

REVISÃO ANUAL EM 15785KMS EM 140504 - 274,18

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2004 357,48.

ELEMENTO FILTRO EM 18-02-05 65,12 EUROS

SBS. TUBOS IDRÁLICO EM 281205 - 102,35

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2005 167,47.

REPª TUBO HIDRÁULICO EM 22-05-06 108,94E

REV,REP.HIDRÁL.TRAZ.DIREITO,FILTROS 050906 997,10E

VERIFª TRAVÕES,LUZES,E GRUA EM 260907 84,45E

DESPESA MANUTENÇÃO EM 2006 4384,89.

REVISÃO

27.512KMS,TRAVÃO,MONTANHA,270208,110.46E

SUBS^o,PLACAS REFLECTORAS,TRAZEIRAS 150508 56,64E
 REPARAÇÃO FUGA ÓLEO HIDRÁULICO, 100708, 90,15
 SUBS.CAIXA DERIVAÇÃO COMANDOS, 20/08/08, 53,31 E
 SUBSTITUIÇÃO SINALÉCTICAS, 12-09-08, 76,42 E
 01JUN09 MANUTENÇÃO 41,44 EUROS
 DESPESA MANUTENÇÃO EM 2008 428,42.
 CASQUILHO BORRACHA----EM-30-09-09-----165,16€
 ESCOVAS L/VIDROS EM 09-11-2009-----22,18€
 EM 29-01-2010,REP^aSISTEMA HIDRAULICO DA
 GRUA,SUBS^a
 BOMBA HIDRAULICA TUBO,MONTAR E TESTAR,
 EM-26-03-10,REP^a SISTEMA HIDRAULICO DO PRONTO
 SOCO RRO PESADO,COM FORNECIMENTO DE
 MATERIAL.634,85€
 EM 11-05-10 REPARAR GUINCHO DA FRENTE DO
 REBOQUE PESADO.194,66€
 EM-271010-CHAPAS REFLECTORAS,ESCOVAS-----49,61€
 EM-251110-TUBO THSAER-----146,85€