

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**A DESCENTRALIZAÇÃO DE COMPETÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO
CENTRAL E A ATIVIDADE DE POLÍCIA NO ÂMBITO DA FISCALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA DO ESTACIONAMENTO PÚBLICO: ENVIO DOS AUTOS DE
NOTÍCIA E CONTROLO DO PRODUTO DAS COIMAS**

**Trabalho Individual Final
5.º Curso de Comando e Direção Policial**

Estudo Teórico

Autor: Hélder Fernando Arruda Andrade

Lisboa, 01 de agosto de 2022



Resumo

Com a descentralização das competências a serem gradualmente assumidas pelas autarquias locais, destacamos a competência já assumida por inteiro, nomeadamente a de regular, fiscalizar, instruir e decidir os procedimentos contraordenacionais rodoviários em matéria de estacionamento público. Todos os processos de contraordenações rodoviárias relacionadas com infrações leves relativas a estacionamento público que antes eram remetidos para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária passaram a ser enviados para as câmaras municipais. Esta mudança de entidade administrativa obrigou, naturalmente, a que ocorressem alterações em procedimentos então em vigor na Polícia de Segurança Pública. Com a concretização deste trabalho foi possível percebermos que para a Polícia de Segurança Pública cumprir cabalmente com a obrigação de remeter para a entidade administrativa competente todo o expediente contraordenacional rodoviário e, subsequentemente, conseguir controlar que a mesma entidade administrativa lhe efetue as transferências devidas do produto das coimas resultantes da atividade de fiscalização do estacionamento proibido, indevido ou abusivo, é necessário tornar as normas técnicas e operacionais muito mais eficazes e eficientes, ao mesmo tempo que as entidades administrativas competentes devem proceder a significativas melhorias nos sistemas operacionais que estão, atualmente, ao dispor da Polícia de Segurança Pública.

Palavras-chave: coadjuvação; descentralização de competências; estacionamento público; fiscalização; Polícia.

Abstract

With the decentralization of competences being gradually assumed by the local authorities, we highlight the competence already fully assumed, namely that of regulating, supervising, instructing and deciding on road traffic offence procedures regarding public parking. All the road administrative offence procedures related to light infractions regarding public parking which were previously sent to the National Road Safety Authority have now been sent to the local councils. This change of administrative entity naturally forced changes in procedures then in force in the Public Security Police. With the completion of this work it was possible to realize that for the Public Security Police to fully comply with the obligation to forward to the competent administrative entity all road traffic offenses and, subsequently, to be able to control that the same administrative entity makes the due transfers of the proceeds of fines resulting from the activity of surveillance of prohibited, improper or abusive parking, it is necessary to make the technical and operational standards much more effective and efficient, at the same time that the competent administrative entities should make significant improvements in the operational systems that are currently available to the Public Security Police.

Key words: collaboration; delegation of competences; public parking; surveillance; Police

Introdução

A Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro, alterou pela décima terceira vez o Código da Estrada (CE) e um dos artigos que foi alterado em concreto foi o artigo 169.º. Com esta alteração, o Governo passou a atribuir competências específicas no processamento e aplicação de sanções, mediante cumprimento de determinados requisitos legais, à câmara municipal competente para aprovar a localização do parque ou zona de estacionamento, algo que até então era da exclusiva competência da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e do seu Presidente.

Com a passagem de diversas competências do Governo para as câmaras municipais, nomeadamente a elencada no artigo 27.º da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto (Lei n.º 50/2018), e materializada com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro (DL n.º 107/2018), passou a existir um novo paradigma no que concerne à fiscalização do estacionamento público.

A transferência da competência de regular e fiscalizar o estacionamento nas vias e espaços públicos, dentro das localidades, para além dos destinados a parques ou zonas de estacionamento, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, para as câmaras municipais, ainda que a Lei n.º 50/2018 não faça qualquer referência à fiscalização da paragem em infração de veículos, fez com que a PSP passasse a coadjuvar entidades distintas com competências legais no processamento e aplicação de coimas em processos de contraordenações rodoviárias.

Apesar de considerarmos ser contraproducente existirem diferentes entidades fiscalizadoras a desempenharem, simultaneamente, as mesmas funções no âmbito da fiscalização do estacionamento público, a PSP não pode eximir-se de assumir as competências que lhe foram legalmente atribuídas. Assim, a partir do momento em que a PSP tem conhecimento ou depara-se com a prática de qualquer infração em matéria de estacionamento público levanta ou manda levantar um auto de notícia.

A atribuição da competência para instruir e decidir sobre processos contraordenacionais rodoviários relacionados com a prática de infrações leves relativas a estacionamento público, incluindo a aplicação de coimas e custas, passou a estar centralizada nos órgãos municipais, tal como preceituado no artigo 2.º, n.º 1, do DL n.º 107/2018. Com esta medida, a PSP passou a ter a obrigação de remeter às câmaras municipais todos os processos de contraordenação rodoviários que tem à sua guarda, em cumprimento do disposto no artigo 169.º, n.º 7 do CE.

Ainda relacionado com a obrigatoriedade de remeter todos os autos de notícia para as câmaras municipais, este processo origina a que, no final, parte do valor obtido através do processamento da coima aplicada ao infrator reverta para a PSP, neste caso em concreto, 30% do valor do produto da coima, conforme plasmado no artigo 6.º, n.º 2 do DL n.º 107/2018.

Desta forma, importa perceber, através de um método unicamente teórico, se a implementação das medidas preconizadas pela PSP sobre esta matéria, conjugada com o uso de sistemas operacionais, como o Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCoT), têm sido suficientes para que a PSP consiga remeter para as câmaras municipais todos os processos contraordenacionais rodoviários que tem à sua guarda.

Este estudo teórico também tenta demonstrar se a PSP deve efetuar algum tipo de controlo, prévio ou posterior, sobre qual o valor do produto da coima que lhe está reservada para, oportunamente, verificar se os valores recebidos aquando da efetivação das transferências por parte das câmaras municipais estão corretos, isto porque estes valores correspondem a receita própria que deve ser cobrada, conforme decorre da Diretiva da Unidade Orgânica de Logística e Finanças (PSP, 2021, p. 2).

Da fiscalização

Funções e finalidade da Polícia na Administração Pública

A Constituição da República Portuguesa (CRP) integra a Polícia no título da Administração Pública. A definição de Polícia deve ser assim interpretada como um todo, tendo em conta que o artigo 272.º da CRP define os “princípios gerais aplicáveis a todos os tipos de polícia, de forma a abranger: (a) a polícia administrativa em sentido restrito; (b) a polícia de segurança; (c) a polícia judiciária” (Canotilho & Moreira, 1993, p. 955).

Com a certeza que o artigo 272.º da CRP aplica-se às Polícias, a sua missão deve ser enquadrada no estrito cumprimento das normas constitucionais. De um modo sucinto, a Polícia pode ser definida como a “forma de acção ou actividade da Administração destinada à defesa da legalidade democrática, da segurança interna e dos direitos dos cidadãos” (Canotilho & Moreira, 1993, p. 955).

Numa conceptualização mais recente, Manuel Guedes Valente amplia o conceito de Polícia como sendo a “actividade de natureza executiva – ordem e tranquilidade públicas e administrativa –, dotada de natureza judiciária no quadro de coadjuvação e de prossecução de actos próprios no âmbito da legislação processual penal – cuja função jurídico-

constitucional se manifesta na concreção da defesa da legalidade democrática, da garantia da segurança interna e da defesa e garantia dos direitos do cidadão e da prevenção criminal, quer por vigilância, quer por prevenção criminal *stricto sensu*, podendo para cumprimento daquelas funções fazer uso da força – coacção – dentro dos limites do estritamente necessário e no respeito pelo Direito e pela pessoa humana” (Valente, 2014, p. 106).

Tendo em conta que as forças de segurança, previstas no artigo 25.º da Lei de Segurança Interna, da qual faz parte a PSP por força do artigo 1.º, n.º 1 da sua Lei Orgânica (LOPSP), e os “serviços de segurança pertencem sempre ao Estado, mesmo que isso não seja afirmado nestes exatos termos” (Gouveia, 2018, p. 573), estas representam uma função administrativa muito importante que é o de garantir a atividade de segurança interna.

A execução de poderes de polícia torna possível garantir a existência de segurança interna e a sua materialização é verificável através de regulamentos administrativos ou pela prática de atos concretos, sendo que “neste último caso, é preciso distinguir ainda entre actos jurídicos e actos materiais. Os primeiros assumem a natureza de actos administrativos. Os segundos envolvem com frequência o emprego de coerção. A todos estes actos – genéricos ou concretos – quando pertençam exclusivamente ao desempenho de funções policiais e possuam um conteúdo ou objecto padronizado, dá-se habitualmente a designação de medidas de polícia” (Correia, 1994, p. 395).

As medidas de polícia são as que estão previstas na lei, por força do princípio da legalidade, e quem as aplica deve garantir que o ato cumpre com os requisitos da necessidade, da exigibilidade e da proporcionalidade (*cf.* Dias, 2012, p. 43) ou, por outras palavras e como defendem os autores Canotilho & Moreira (1993, p. 956), com o princípio da proibição do excesso, “o princípio constitucional fundamental em matéria de actos públicos potencialmente lesivos de direitos fundamentais e que consiste em que eles só devem ir até onde seja imprescindível para assegurar o interesse público em causa, sacrificando no mínimo os direitos dos cidadãos”.

Atividade de Polícia no âmbito da fiscalização rodoviária

A figura de autoridade pública, como refere Clemente (2016, p. 41), é “o exercício da autoridade policial [que] consiste na prestação de um serviço à liberdade,

designadamente à liberdade de circulação na via pública de peões em segurança, aquando de uma acção de fiscalização de viaturas e condutores”.

Analisando de forma sucinta a LOPSP, nomeadamente o seu artigo 3.º, n.º 2, al. f), uma das suas atribuições é a de “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária designadamente através de fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”.

Numa sociedade onde existem regras estabelecidas e está sujeita a que ocorram comportamentos contrários às mesmas, o “comportamento individual varia entre a conformidade e a transgressão” (Clemente 2010, p. 145). Assim, por força do regime geral das contraordenações (RGC), nomeadamente dos seus artigos 1.º e 48.º, quando um cidadão pratica um facto ilícito e censurável e sobre o qual a lei comine uma coima, é o mesmo que dizer que ele cometeu uma contraordenação, a sanção máxima prevista para os ilícitos de mera ordenação social. De igual modo, o artigo 131.º do CE prevê que uma contraordenação é todo o facto ilícito e censurável que seja sancionável com uma coima.

O legislador pretendeu que as contraordenações, especificamente o seu valor, assumissem uma dupla função preventiva: fator de inibição inicial e da reincidência. Esta opinião vai de encontro ao defendido por Ferreira Leite (2015, p. 11) por esta considerar que “a coima é uma sanção punitiva – simboliza o castigo (ou consequência intrínseca) pela prática da infração, contribui para o reforço da validade da norma e serve de prevenção no que respeita à prática de novas infrações”.

Apesar da intenção nobre do legislador, Clemente (2016, pp. 43-44) defende que “onde há norma, existe desvio: sem lei não há transgressão, apenas caos: não existe sociedade sem lei, nem vida social sem desviância. A vida social assenta no cumprimento de regras, grande parte revestidas de natureza jurídica, e confronta-se com o desvio recorrente ao estatuído, mormente na circulação rodoviária”.

A PSP quando realiza uma operação de fiscalização rodoviária pretende que os polícias empenhados nesta operação impeçam a prática de comportamentos potenciadores de causar riscos aos próprios e/ou a terceiros e que sejam, igualmente, contrários ao legalmente previsto. Os polícias ao depararem-se com a prática de infrações rodoviárias dão conhecimento das mesmas às autoridades competentes por meio de auto de notícia, elaborado nos termos do artigo 170.º do CE, com recurso a outros meios de prova, caso existam, sendo de realçar que, nos casos em que o arguido é confrontado de imediato, tal

faz transparecer um sentimento de uma justiça célere e justa (*cf.* ETSC, 2011, *cit in* Cristóvão, 2016, p. 37), ainda que tal esteja quantificado.

A PSP, enquanto entidade com poderes de fiscalização em matéria de contraordenações rodoviárias, tal como preceituado no artigo 5.º, n.º 1, al. a) do Decreto Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, (DL n.º 44/2005) tem o dever de coadjuvar a ANSR no exercício das suas funções, nos termos do artigo 169.º n.º 5 do CE.

Com a alteração do artigo 169.º do CE por força do disposto no artigo 8.º do DL n.º 107/2018 e tendo em conta que a competência plasmada no n.º 7 do mesmo artigo foi atribuída às câmaras municipais, a PSP passou também a ter o dever de coadjuva-las no desempenho destas funções em matéria de fiscalização do estacionamento público.

Esta coadjuvação por parte da PSP para com as câmaras municipais tem como objetivo máximo garantir que o auto de notícia e outros meios de prova relacionados com a prática da infração rodoviária sejam acautelados pelas autoridades policiais até ao arguido ser notificado, nos termos do artigo 176.º do CE, de todos os factos que lhe são imputados e de outros dados que devem estar vertidos no auto de notícia, de acordo com o artigo 175.º do CE.

A fiscalização do estacionamento público

Tal como plasmado no preâmbulo do DL n.º 107/2018, um dos objetivos da descentralização das competências é o de assegurar “uma maior adequação dos serviços a prestar às populações” que deve ser conjugado com a filosofia de atingir um propósito maior que é o de “alcançar os objetivos mais globais das políticas municipais (desenvolvimento económico e melhoria da qualidade de vida) [e de] otimizar a utilização da oferta de estacionamentos disponível” (Seco *et all*, 2008, p. 22).

O Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária (Manual) (*cf.* Seco *et all*, 2008, p. 27) prevê a possibilidade de serem adotadas pelas entidades competentes em matéria de regularização do estacionamento público determinados procedimentos que possibilitem fiscalizar e controlar o estacionamento.

De acordo com o Manual, a aplicação de multas “enquanto controlo passivo do estacionamento” (Seco *et all*, 2008, p. 27) tem a capacidade de dissuadir determinados comportamentos irregulares e cremos que igualmente a sua reincidência e, por último, trata-se de uma medida relativamente rápida e barata de ser implementada pelas entidades fiscalizadoras.

Por outro lado, por as multas relacionadas com o estacionamento público serem, na sua grande maioria, infrações leves, tal pode incutir nos prevaricadores um sentimento de impunidade por ser administrativamente difícil garantir o processamento de todas as coimas e poder também contribuir para um incremento na sociedade de uma espécie de mais valia da reincidência que, inicialmente, se pretende combater. Por último, o facto de ser uma medida pouco ou nada eficaz na garantia da circulação rodoviária também é apontada como uma fragilidade na adoção desta medida (*cf. Seco et all, 2008, p. 27*).

No que concerne às entidades com poderes de fiscalização do cumprimento das disposições do CE e legislação complementar que não as forças de segurança, o artigo 2.º do DL n.º 107/2018 deve ser conjugado com o preceituado no artigo 5.º, n.º 1, al. d) do DL n.º 44/2005 no que diz respeito à assunção da competência de regular e fiscalizar o estacionamento público.

Desde que as câmaras municipais assumiram a competência de fiscalizar o estacionamento público com recurso a pessoal de fiscalização das câmaras municipais e/ou por polícias municipais é importante compreender que existem ainda outras entidades que podem efetivamente garantir esta fiscalização, ainda que esta ação de fiscalização esteja balizada legalmente consoante a entidade que a exerça.

A primeira possibilidade está prevista no artigo 2.º, n.º 2 do DL n.º 107/2018, visto que é permitido às empresas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa, conforme preceituado no artigo 71.º do CE, mediante seja esta a vontade da câmara municipal, continuar a exercer esta atividade de fiscalização, ainda que por força do disposto no artigo 2.º do DL n.º 146/2014, de 09 de outubro, a fiscalização esteja efetivamente circunscrita à aplicação das contraordenações previstas no artigo 71.º do CE.

Outra possibilidade é a de delegar numa empresa local o exercício da competência de fiscalizar o estacionamento público, tal como foi feito com a constituição da Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. (Câmara Municipal de Lisboa, 2019), à qual foi-lhe atribuída pela ANSR um número de entidade autuante.

O Sistema de Contraordenações de Trânsito como ferramenta de controlo do expediente contraordenacional remetido pela PSP para as câmaras municipais

Tem sido consensual a intenção do legislador em tornar o processo contraordenacional mais eficaz e célere, garantindo que não ocorra um “prolongamento excessivo dos processos, com a consequente perda do efeito dissuasor das sanções” e que,

conjugado com o espírito do DL n.º 107/2018, culminará na salvaguarda dos “interesses dos cidadãos que procuram por parte da Administração Pública uma resposta ágil e adequada”.

Como refere Amaral (2017, p. 17), o projeto “Polícia em Movimento” permitiu “dar novos passos no sentido da concretização da estratégia da Forças de Segurança e da maximização do potencial do SEI [e criar] mecanismos de desburocratização visando a redução da produção de documentos em papel, que viria a ter sucesso com a introdução das contraordenações indiretas no SCoT”, tal como foi preconizado pela entrada em vigor da Portaria n.º 674/2007, de 5 de junho, para além das contraordenações diretas que já estavam implementadas com a utilização inicial do SCoT.

Conforme preceituado no preâmbulo do Despacho n.º 19081/2008, de 17 de julho, a PSP passou a ter ao seu dispor uma ferramenta que lhe permitiu ter “acesso a dados pertinentes à sua actividade [e] desmaterializar o processo de contra-ordenações a partir da sua génese”, ferramenta esta que tem sido sujeita, continuamente, a melhorias e adaptações a novas realidades e à atribuição de competências em matéria de fiscalização rodoviária que, antes, estavam somente reservadas à ANSR. Contudo e de acordo com o n.º 1 do referido Despacho, continua sob a responsabilidade da ANSR “a titularidade, o desenvolvimento, coordenação, gestão e financiamento do Sistema de Contra-Ordenações de Trânsito, por forma a garantir que este inclua todas as funcionalidades para o efeito necessárias”.

O passo seguinte foi o de alargar o âmbito de utilização do SCoT a outras entidades com competência de fiscalização das infrações ao CE e sua legislação complementar, nomeadamente às câmaras municipais, às polícias municipais e às empresas públicas municipais, tal como foi definido com a entrada em vigor da Portaria n.º 254/2013, de 26 de abril.

Ainda no que diz respeito à estreita ligação entre eficácia do SCoT e redução do empenhamento de recursos humanos nos diferentes procedimentos contraordenacionais rodoviários, no preâmbulo da Portaria 214/2014, de 16 de outubro, ainda que tenha sido expressamente revogada após a entrada em vigor do DL n.º 107/2018, o legislador afirmava que o SCoT “permite uma otimização e automatização do processo, a agilização da tramitação processual e a consequente redução dos recursos afetos ao tratamento administrativo das contraordenações”.

Se dúvidas subsistissem sobre a eficiência do SCoT, ao consultar o Manual Formação de Contraordenações de Trânsito, afere-se que estamos perante um sistema que permite “veicular toda a informação relevante às forças operacionais no local e momento em que esta é necessária, permitindo a obtenção de ganhos significativos de eficiência dos processos [com um grande potencial de ser maximizada graças à] utilização de mecanismos móveis de registo, consulta e atualização de informação de Contraordenações, no “terreno”, e sua sincronização Automática a nível nacional” (Accenture, 2018, p. 6).

Assim e com o claro intuito de gerir da melhor forma todas as etapas dos autos de notícia, diretos e indiretos, de contraordenações rodoviárias elaborados, é transversal a todas as entidades fiscalizadoras a obrigatoriedade de utilização do SCoT para o levantamento dos autos de contraordenação.

A entrada em vigor do Despacho 11594/2019, de 9 de dezembro, proferido pelo Presidente da ANSR, foi necessária para “fazer refletir nos termos da notificação dos autos de contraordenação de modelo eletrónico a competência para instruir e decidir os processos contraordenacionais rodoviários em matéria de estacionamento proibido, indevido ou abusivo, por infrações leves” por parte das câmaras municipais.

Com a elaboração do auto de notícia e após cumprimento da obrigatoriedade da notificação efetiva dos arguidos da prática da infração que consta no auto de notícia, nos termos do artigo 176.º do CE, a PSP tem a obrigação de remeter para as câmaras municipais todos os processos de contraordenação rodoviários que tem à sua guarda, em cumprimento do disposto no artigo 169.º, n.º 7 do CE.

Esta obrigatoriedade estende-se aos documentos apreendidos como garantia de cumprimento pelas entidades fiscalizadoras, nos termos do artigo 173.º do CE, com a devida salvaguarda dos prazos de envio, tendo em conta que não está previsto legalmente que a PSP possa assumir a guarda destes documentos para além de cinco dias e a subsequente revalidação das guias de substituição dos documentos apreendidos, em regra com validade de seis meses após a data da apreensão dos documentos que constam na guia, quando solicitado.

Como todos os autos de notícia elaborados pela PSP, incluindo os autos diretos manuais previstos no despacho 11594/2019, de 9 de dezembro, são inseridos no SCoT, o SCoT consegue agrupar os autos de notícia consoante sejam autos de notícia diretos ou indiretos, pelos códigos da infração e local onde as mesmas foram praticadas, sendo que relativamente ao local da infração, o campo referente ao município é fundamental para

agrupar automaticamente todos os autos de notícia de estacionamento público de uma forma que possibilite à entidade fiscalizadora selecionar se pretende elaborar um ofício, onde constarão determinados autos de contraordenação, a ser remetido posteriormente para a ANSR ou para as câmaras municipais.

Algo que é importante referimos é de que o processo só está disponível para ser remetido para a entidade competente após o arguido ser notificado e o processo não apresentar erros no SCoT, mediante códigos de erro que o próprio sistema emite, que o impossibilitem de parametrizar o seu envio para um outro sistema eletrónico que será responsável depois pela sua gestão daí em diante.

Ainda que não esteja definido, entendemos ser boa prática que, no momento da elaboração dos ofícios para posterior remessa dos originais dos autos de notícia diretos e/ou indiretos para as câmaras municipais, os processos sejam fisicamente separados por pagamento voluntário da coima e depois por modalidade de pagamento, com particular interesse nas guias de depósito e nos pagamentos por entidade e referência, e por não pagamento voluntário da coima. Esta separação dos processos deve ser igualmente replicada no arquivo temporário das secretarias das esquadras/divisões.

Esta separação dos processos permite controlar, por ofício, quais os processos que foram remetidos para a entidade competente, que depois serão alvo de uma instrução e decisão, e os que já estão concluídos tendo em conta ter ocorrido um pagamento voluntário da coima pelo seu valor mínimo, ficando somente a PSP a aguardar pela transferência da percentagem corresponde do produto da coima.

Uma correta parametrização de todos os sistemas envolvidos nos processos de contraordenações rodoviárias permitiria uma partilha de dados que possibilitaria à entidade fiscalizadora, no momento da elaboração do ofício de envio de originais dos autos de notícia para a entidade competente, selecionar os autos de notícia com pagamento já deferido em detrimento dos que ainda não apresentam qualquer pagamento associado.

A disponibilização de listagens pelo SCoT de processos que carecem do seu envio para a entidade competente, tais como as disponibilizadas para a consulta dos autos a prescrever, tornará o controlo deste processo muito mais célere, porque entendemos não ser aceitável verificar o estado dos processos, caso a caso, por ser algo moroso e consumir demasiados recursos humanos que são, cada vez mais, em menor número disponível.

É certo que a entidade fiscalizadora consegue ter uma noção do volume de originais pendentes do seu envio para a entidade competente, tendo em conta o número de autos de

notícia que carecem de serem impressos digitalmente. Porém, pode ocorrer o caso de um auto de notícia original já ter sido remetido para a entidade competente, mas os serviços, por lapso, não confirmaram digitalmente a sua impressão.

Esta gestão dos processos para posterior envio dos originais para as entidades competentes não pode ser confundida com o controlo dos corpos de auto, vulgos talões, que darão origem à elaboração de um processo na modalidade de SCoT Backoffice ou, mediante um despacho fundamentado nos termos do RGCO, a um arquivamento.

A Inspeção Nacional da PSP recomenda que a PSP, enquanto entidade fiscalizadora, monitorize este processo, como previsto no Plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas da PSP (PSP, 2022), desde o momento da receção das cadernetas dos corpos de auto no serviço competente e deste para o agente de fiscalização até que seja rececionado nos serviços competentes todos os corpos de auto que foram, inicialmente, entregues ao agente de fiscalização.

Este controlo deve continuar até à fase da inserção dos dados constantes nos corpos de auto no SCoT pelos serviços administrativos aos quais foi incumbida esta missão, isto porque entendemos que não deve ser o próprio agente fiscalizador a inseri-los no SCoT, não só pela preocupação que a entidade fiscalizadora deve ter em reduzir potenciais erros aquando da inserção, erros estes que potenciam a ocorrência de atrasos no processo e subsequentes arquivamentos por impossibilidade de notificar o arguido, mas também porque ele pode igualmente verificar se todos os seus corpos de auto deram efetivamente origem a um número de processo.

Esta monitorização deve ser rigorosa, desburocratizada e feita, de preferência, num formato eletrónico, sendo fiscalizado por um número reduzido de pessoas credenciadas e com formação para este efeito. Deve igualmente ser conjugada com a possibilidade de extração das listagens do SCoT onde constam todos os autos de notícia diretos e indiretos iniciados nas datas pré-selecionadas, visto que a análise destas listas também possibilita a quem está a monitorizar detetar eventuais atrasos nas inserções dos dados no SCoT.

A conjugação destes dois tipos de controlo permite à PSP remeter todos os processos de contraordenação rodoviários que tem à sua guarda para as entidades competentes, neste caso em concreto para as câmaras municipais.

Da instrução e decisão

Controlo das transferências do produto das coimas aplicadas por contraordenações rodoviárias em matéria de estacionamento público que resultaram da fiscalização da PSP

A partir do momento em que o infrator é notificado da prática dos factos que consubstanciam uma contraordenação e da respetiva sanção, sendo que ao nível do estacionamento público e por serem na sua maioria infrações leves, a sanção corresponderá somente à aplicação de uma coima, ele tem a possibilidade de, no prazo legalmente definido, proceder ao pagamento da correspondente coima. Caso não o faça e nem apresente defesa ou requerimento, o processo segue para a fase de instrução para que possa ocorrer, por último, uma decisão.

Partindo da premissa que houve lugar ao pagamento da coima, é importante distinguir a fase em que ocorreu. Assim, assumimos que o pagamento pode ocorrer em três fases distintas: após a data da notificação e sempre antes da decisão do processo, que corresponde ao pagamento voluntário previsto no artigo 172.º, n.º 1 e 2 do CE; após a notificação da decisão sobre o processo e já com a aplicação de custas e sem a garantia de pagamento da coima pelo valor mínimo, tendo em conta o artigo 139.º, n.º 2 do CE; e após uma emissão de decisão de dívida que é remetida para execução fiscal e correspondente decisão e aplicação de custas e eventuais juros de mora.

O produto da coima reverte, em regra, na sua totalidade para as câmaras municipais, de acordo com o previsto no artigo 6.º do DL n.º 107/2018. Contudo, existem situações em que o produto da coima a ser arrecadado pelas câmaras municipais é menor e tal deve-se à observância de dois fatores distintos, nomeadamente a competência da entidade fiscalizadora e a gravidade da infração.

No que diz respeito à competência da entidade fiscalizadora, estamos a falar da atividade de fiscalização resultante das forças de segurança, porque têm direito a uma percentagem de 30% do produto da coima. Quanto à gravidade da infração, é importante perceber que apesar da infração estar relacionada com estacionamento público, por estarmos perante contraordenações graves com eventual aplicação de sanções acessórias, a entidade competente é única e exclusivamente a ANSR. Ainda no que diz respeito à gravidade das infrações, se a fiscalização for efetuada por um agente de fiscalização que pertença a uma força de segurança, as câmaras municipais não têm direito a qualquer percentagem do produto da coima, ao contrário da força de segurança que continua a ter direito a 30% do produto da coima, neste caso a ser transferido pela ANSR.

Estes valores referentes aos produtos das coimas correspondem a receita arrecadada da PSP e as câmaras municipais estão obrigadas a transferir estas verbas após ter havido lugar ao pagamento das coimas resultantes de atos de fiscalização realizados por polícias e mediante a sua boa cobrança, esta última a ser sempre confirmada pela entidade competente.

Importa então aferir como é que devem ser feitas estas transferências por parte das câmaras municipais dos valores correspondentes a 30% do produto das coimas dos processos de contraordenação rodoviários que tiveram origem na PSP, em cumprimento do artigo 6.º, n.º 2, do DL n.º 107/2018 e como é que é feito este controlo pelos serviços administrativos da PSP.

Em 31 de março de 2020, foi difundido pela Direção Nacional da PSP, através da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária, um ofício (PSP, 2020) onde constam as diretrizes aplicáveis, à data, às contraordenações leves referentes a estacionamento, em que destacamos o ponto II.6.C., com o título pagamento/depósito e produto das coimas.

Nesta data e neste ofício ficaram expressamente definidos dois procedimentos que, para nós, foram muito importantes e que careciam de ser implementados o quanto antes, nomeadamente, o procedimento de “dotar os municípios de informação/procedimentos a adotar na transferência da receita relativo aos autos elaborados pela PSP” (PSP, 2020, p. 7), mediante recurso a um modelo de ofício disponibilizado a todos os Comandos da PSP que permitiu uniformizar, logo no início, procedimentos administrativos no seio da PSP, e o de definir junto das câmaras municipais que só devem transferir o produto das coimas através de “transferência interbancária para a conta bancária da PSP, domiciliada na Agência de gestão da Tesouraria e da Dívida Pública IGCP, E.P.E” (PSP, 2020, p. 7).

Não menos importante que a transferência destes valores para a PSP por parte das câmaras municipais, é o facto da sua comunicação, que deve ser feita preferencialmente por via eletrónica e tendo sempre como destinatário o “Departamento de Gestão Financeira da PSP, mensalmente, até ao dia 20 do mês seguinte ao período a que respeita, ou, no primeiro dia útil imediatamente a seguir, caso coincida com feriado ou fim de semana, [permitir] “identificar a origem da transferência” (PSP, 2020, pp. 7-8) para assim passar a ser efetivamente considerada como receita arrecada da PSP.

Partindo da premissa que todos os Comandos da PSP já remeteram para as câmaras municipais toda as informações pertinentes relacionadas com o modo como deve ser processada a transferência para a PSP do produto das coimas referentes aos processos de

contraordenação rodoviários relacionados com infrações leves referentes a estacionamento público, e admitindo que estamos numa fase em que a PSP está a remeter os processos que tem à sua guarda para as câmaras municipais e que estas, por sua vez, estão efetivamente a transferir os valores referentes ao produto das coimas, é fundamental perceber que tipo de controlo está a ser feito pelos serviços administrativos da PSP sobre estas transferências e sobre os prazos definidos para o seu cumprimento.

Defendemos que a PSP necessita de garantir a existência de um controlo tal que lhe permita verificar se as câmaras municipais estão a cumprir plenamente com o total das verbas a serem transferidas, tendo em conta que estas transferências de valores são feitas de uma forma completamente autónoma do SCoT.

O SCoT permite emitir guias de depósito (Accenture, 2018, pp. 34-36) que possibilitam à entidade fiscalizadora depositar o valor de coimas pagas em dinheiro ou cheque na conta bancária já definida de acordo com a entidade competentes a que corresponde o processo, o que permite gerir da melhor forma a cobrança das coimas.

Se fizermos uma analogia entre estas guias de depósito e Documentos Cobrança Receita (DCR) que o SCoT possa a vir a emitir sequencialmente, sendo que neles constaria a percentagem correspondente ao produto da coima dos autos de notícia aos quais foi associado um pagamento, estes DCR, ao serem extraídos à semelhança das guias de depósito, facilitariam o processo de transferência/depósito do valor referente à percentagem do produto da coima, no caso da entidade fiscalizadora corresponder a uma força de segurança, bem como o seu efetivo controlo, visto que todo o processo ficava registado no próprio SCoT.

Esta extração do SCoT de dados relativos ao produto da coima deve ser feita centralmente na Direção Nacional, sendo que nos DCR deve constar, por câmara municipal, o valor, à data da pesquisa, correspondente à percentagem do produto da coima a ser transferido para a PSP, sendo que ficaria associado ao auto de contraordenação o n.º do DCR, à semelhança do que já acontece com o número de guia de depósito e ofício. Esta informação detalhada era então remetida às câmaras municipais pela PSP para efetivar a sua transferência.

A vantagem deste controlo ser feito através do SCoT é que tanto as entidades competentes como as entidades fiscalizadoras têm acesso ao SCoT e, mediante a atribuição de credenciações a determinados utilizadores do SCoT, esta informação passaria a estar disponível para consulta.

Esta parametrização de dados de pagamentos só é possível se, neste caso, as entidades competentes, para além de terem acesso ao SCoT, o que lhe foi possibilitado pela Portaria n.º 254/2013, de 26 de abril, é necessário que estejam dotadas de um sistema que possibilite gerir todos os autos de contraordenação, incluindo os pagamentos das coimas, que lhe foram remetidos pelas entidades fiscalizadoras, independentemente da fase onde se encontrem.

Para garantir uma gestão eficaz e eficiente dos processos de contraordenação rodoviários, a ANSR utiliza o programa SIGA para garantir “o controlo de cobranças em interação com a Sociedade Interbancária de Serviços e CTT, o controlo e emissão das decisões proferidas pela ANSR e o cumprimento das sanções acessórias proferidas” (Amaral, 2017, p. 20).

Por outro lado, as câmaras municipais têm ao dispor outros sistemas tais como o gIC Suite, um sistema que, de acordo com a informação disponibilizada no seu endereço eletrónico “permite a gestão integrada de contraordenações gerais e rodoviárias, assegurando a sua tramitação integral conforme está estabelecido na legislação aplicável” (Sysnovare Innovative Solution, 2015), atualmente a ser utilizado, por exemplo, pelas Câmaras Municipais de São João da Madeira e do Porto, para garantir a gestão destes processos em concreto, onde se inclui a gestão do pagamento das coimas.

Não existindo uma parametrização de todos os sistemas em uso pelas entidades competentes, algo que permitiria carregar informação no SCoT sobre os autos que já foram pagos e o modo de pagamento, torna-se praticamente impossível à PSP controlar o fluxo de informação, ainda para mais quando o controlo da gestão das transferências do produto das coimas é feito centralmente pelo Departamento de Gestão Financeira da PSP (DGF), num processo que não envolve localmente as unidades/subunidades da PSP, estas últimas detentoras de toda a informação relativa à quantidade de autos de contraordenação que foram elaborados e corretamente remetidos para as câmaras municipais.

Sendo certo que todo o processo de gestão das transferências do produto das coimas deve continuar a ser feito pelo DGF, acreditamos ser igualmente importante que, pela via hierárquica e com recurso às Esquadras de Trânsito e às Subunidades Destacadas, este controlo seja acompanhado de informação relacionada sobre todos os autos que foram remetidos às câmaras municipais, inclusive sobre quais já foram pagos voluntariamente, o que permite à PSP, caso se averiguar necessário, cruzar informação com a que é remetida pelas câmaras municipais diretamente ao DGF.

Ainda que não exista enquadramento legal neste sentido, a disponibilização, por parte das câmaras municipais enquanto entidades competentes, dos dados de pagamentos das coimas, em tempo útil, nas suas diferentes modalidades e por auto de contraordenação, permitirá que a PSP consiga remeter-lhes os processos contraordenacionais de uma forma muito mais eficiente, distinguindo-os por duas categorias distintas aquando do seu envio: pagos voluntariamente e sem pagamento voluntário.

Entendemos que a disponibilização de informação por parte das entidades competentes às forças de segurança, enquanto entidades fiscalizadoras, sobre quais autos de contraordenação incidu a transferência do produto da coima que reverteu para a força de segurança é importante para a salvaguarda do princípio da transparência do Estado tendo em conta que a “prestação de informação pode ser considerada um requisito-base da transparência” (Jorge *et all*, 2012, p. 41).

Esta disponibilização de informação evita, por consequente, que a PSP tenha que efetuar uma reclamação junto da Direção Geral das Autarquias Locais, entidade administrativa à qual foi atribuída a competência de acompanhar o processo de descentralização de competências para as autarquias locais, nos termos do artigo 2.º, n.º 2, al. b) do Decreto Regulamentar n.º 2/2012, de 16 de janeiro, ou junto de outra entidade, por haver fundadas dúvidas acerca dos valores relacionados com os produtos das coimas que estão a ser transferidos para a PSP pelas câmaras municipais.

Sem que ocorra uma partilha de informação definida num princípio de colaboração entre a PSP e as câmaras municipais enquanto entidades competentes em matéria de estacionamento público, atualmente e com a informação que a PSP tem ao seu dispor, não é possível controlar o cumprimento do disposto no artigo 6.º, n.º 2 do DL n.º 107/2018, no que concerne às transferências dos produtos das coimas aplicadas por contraordenações rodoviárias em matéria de estacionamento proibido, indevido ou abusivo, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do mesmo diploma e que resultaram da fiscalização da PSP.

Por último, entendemos ser pertinente efetuar, futuramente, uma análise aos custos inerentes à prossecução das notificações em cada processo contraordenacional relacionados com estacionamento público que são assumidos pela PSP. Assim, poderemos eventualmente chegar a uma conclusão que os custos assumidos podem ser superiores à percentagem do produto da coima que atualmente reverte para a PSP.

Conclusões

Sendo que as os órgãos municipais, a partir da entrada em vigor da Lei n.º 50/2018, passaram a ter competência de fiscalizar o estacionamento público, para além de poderem igualmente instruir e decidir sobre estes processos em matéria de infrações leves, a tendência é que toda a fiscalização seja assumida inteiramente pelos órgãos municipais.

Duvidamos seriamente que tenha sido atribuído a competência de fiscalizar o estacionamento público a mais que uma entidade somente porque existe a percepção que “os elementos fiscalizadores sentem, algumas vezes por mês, que necessitavam de mais que as 24h do dia para autuar todas as viaturas que detetam estacionadas irregularmente”, tal como ficou demonstrado num estudo elaborado por Oliveira (2016, p. 57), estudo este direcionado especificamente para as infrações relacionadas com estacionamento.

Na ponderação entre eficácia e eficiência e tendo em conta mais uma vez a multiplicidade de entidades fiscalizadores do estacionamento público, deverá ser sempre analisada e ponderada a intervenção da PSP em matéria de fiscalização do estacionamento público em detrimento, eventualmente, de uma fiscalização policial que consiga “maximizar a segurança rodoviária, através de uma fiscalização policial informada e baseada em dados científicos, que se concentre nas condutas e infrações que comprovadamente mais contribuam para a sinistralidade rodoviária” (Matos, 2015, p. 17).

Isto não quer dizer que a PSP deixe simplesmente de exercer a sua competência em matéria de fiscalização de estacionamento proibido, irregular ou indevido, tal como preceituado no artigo 5.º, n.º 1, al. a) do DL n.º 44/2005, mas entendemos que seja intenção do legislador que esta missão, atualmente, seja primordialmente assumida pelos órgãos municipais em detrimento das forças de segurança, caso contrário, a PSP pode estar a “desperdiça[r] recursos e energia a produzir algo que irá ser forçosamente esmagado pela concorrência externa” (Torres, 2015, p. 81).

Apesar disto, a partir do momento em que a PSP exerce efetivamente a competência de “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária designadamente através de fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”, tal como preceituado na LOPSP, aqui em concreto ao nível do estacionamento público, então passa a ser importante conseguir manter um sistema sancionatório, sustentado numa reduzida taxa de prescrições dos processos, que consiga incutir na população um sentimento de justiça tal que impeça a prática de infrações ou inclusive reincidências e isto

só é possível graças à implementação de sistemas de fiscalização e controlo cada vez mais eficientes e eficazes.

A existência de um sistema adequado e preparado para este fim, capaz de transmitir à sociedade um sentimento de justiça deu-se com a implementação total do SCoT, o que, permitiu “dar novos passos no sentido da concretização da estratégia da Forças de Segurança e da maximização do potencial do SEI [e criar] mecanismos de desburocratização visando a redução da produção de documentos em papel, que viria a ter sucesso com a introdução das contraordenações indiretas no SCoT”, (Amaral, 2017, p. 17).

Como foi possível verificarmos, a PSP tem possibilidade de controlar a remessa de todos os processos de contraordenação rodoviários que tem à sua guarda para as câmaras municipais graças à conjugação de dois tipos de controlo: um referente ao controlo de todo o expediente que é utilizado na elaboração dos autos de notícia, que é possível ser assegurado sem recurso ao SCoT, e outro no que respeito ao envio dos originais para as câmaras municipais através da utilização assertiva das funcionalidades do SCoT.

Identificamos que a PSP denota uma incapacidade em conseguir controlar o valor das transferências dos produtos das coimas aplicadas por contraordenações rodoviárias em matéria de estacionamento público, tendo em conta a escassa informação que tem ao seu dispor, isto porque ficou definido (*cf.* PSP, 2020, p. 8) que o processo de controlo ficasse centralizado no DGF, quando o que devia ter ficado definido era que a primeira linha de controlo deste processo ficasse ao nível das Divisões/Esquadras de Trânsito e Esquadras Destacadas, tal como defendemos, que assumiriam a responsabilidade de compilar toda a informação relativa aos autos de contraordenação de estacionamento público que já haviam remetido para as câmaras municipais, tendo em conta a sua maior proximidade com aquelas entidades.

Para o sucesso desta descentralização do controlo das transferências do produto das coimas por parte da PSP é necessário que a comunicação da transferência do produto das coimas por parte das câmaras municipais para o DGF seja feita dando também conhecimento, pela mesma via, às unidades definidas localmente. Esta medida é importante porque depois de ser feita a compilação de todos os dados referentes aos processos contraordenacionais, sendo que idealmente nesta compilação de dados devia constar a % do produto da coima associada a cada auto de notícia em concreto, toda a informação seria remetida, oportunamente, internamente para o DGF, fazendo menção que aquela informação correspondia a uma determinada transferência de valores.

Não podemos igualmente descurar o facto de não existirem dados concretos acerca da quantificação total dos custos inerentes aos procedimentos administrativos que são assumidos pelas entidades fiscalizadoras em matéria de fiscalização rodoviária. Este fator associado à escassez de recursos humanos disponíveis para garantir que o controlo e a verificação da informação que é remetida pelas câmaras municipais unicamente para o DGF seja adequadamente feito, poderá indicar-nos que estamos perante um processo administrativo que pode estar a agravar a capacidade da PSP em conseguir arrecadar, enquanto receita própria, o produto das coimas relacionadas com a sua fiscalização do estacionamento público.

Por último, e ainda que a PSP não tenha uma intervenção direta nesta matéria, é fulcral que ocorra uma modernização urgente do SCoT, com a consequente parametrização com outros sistemas, atualmente, em uso pelas entidades competentes, tais como o cIG e o SIGA, para que passe a contemplar a possibilidade de controlo das transferências dos produtos das coimas para as entidades fiscalizadoras, ao permitir que o próprio sistema possa gerar listas de processos contraordenacionais, os referidos DCR, aos quais foi diferido um pagamento, sendo que estas listas devem ser separadas por município e, fundamentalmente, deve ainda constar em cada auto de notícia constante destas listas informação sobre a percentagem que reverte para a entidade fiscalizadora relativamente ao valor da coima, algo que garantidamente tornaria o processo de controlo por parte das entidades fiscalizadoras muito mais eficaz e eficiente.

Referências bibliográficas

- Accenture (2018). Manual de Formação do SCOT. Ministério da Administração Interna.
- Amaral, J. (2017). “Polícia em Movimento”. O Sistema de Contraordenações de Trânsito. ISCPSI.
- Câmara Municipal de Lisboa (2019). 3.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1312. Alteração dos Estatutos da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M, S.A. Imprensa Municipal de Lisboa.
- Canotilho, J. J. e Moreira, V. (1993). Constituição da República Portuguesa Anotada, 3.^a edição. Coimbra Editora.
- Clemente, P. (2010). Lusíada. Política Internacional e Segurança, n.º 4.
- Clemente, P. (2016). ÉTICA POLICIAL – da eticidade da coação policial. ISCPSI.
- Constituição da República Portuguesa.

- Correia, S. (1994). “Polícia”, in Dicionário Jurídico da Administração Pública, Vol. VI.
- Cristóvão, R. (2016). A aplicação da ótica económica na PSP. O caso das operações de fiscalização de trânsito. ISCPSI.
- Decreto de Aprovação da Constituição, de 10 de abril. Constituição da República Portuguesa. Diário da República n.º 86. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-aprovacao-constituicao/1976-34520775>
- Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro. Ilícito de mera ordenação social e respetivo processo. Diário da República n.º 249, Série I. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/433/1982/p/cons/20060303/pt/html>
- Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. Código da Estrada. Diário da República n.º 102, Série I-A. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/114/1994/05/03/p/dre/pt/html>
- Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro. Alteração Código da Estrada. Diário da República n.º 38, Série I-A. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/44/2005/02/23/p/dre/pt/html>
- Decreto-Lei n.º 146/2014, de 9 de outubro. condições em que as empresas privadas concessionárias de estacionamento sujeito ao pagamento de taxa em vias sob jurisdição municipal podem exercer a atividade de fiscalização do estacionamento nas zonas que lhes estão concessionadas. Diário da República n.º 195, Série I. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/146/2014/10/09/p/dre/pt/html>
- Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro. Quadro de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio do estacionamento público. Diário da República n.º 230, Série I. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/107/2018/11/29/p/dre/pt/html>
- Decreto Regulamentar n.º 2/2012, de 16 de janeiro. Orgânica da Direção-Geral das Autarquias Locais e publica o mapa de cargos de direção. Diário da República n.º 11, Série I. <https://dre.tretas.org/dre/288702/decreto-regulamentar-2-2012-de-16-de-janeiro>
- Despacho n.º 19081/2008, de 17 de julho. Articulação da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a Rede Nacional de Segurança Interna (RNSI), no âmbito do Plano Tecnológico do MAI (SCOT). Diário da República n.º 137, Série II. <https://files.dre.pt/2s/2008/07/137000000/3171331714.pdf>
- Despacho n.º 11594/2019, de 9 de dezembro. Modelos de auto de contraordenação em uso para as infrações ao Código da Estrada e demais legislação complementar e termos

- da notificação. Diário da República n.º 236, Série II.
<https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/11594-2019-126959362>
- Dias, H. V. (2012). *Metamorfoses da Polícia: novos paradigmas de segurança e liberdade*. Coimbra: Almedina.
- Gouveia, J. B. (2018). *Direito da Segurança. Cidadania, Soberania e Cosmopolitismo*. Coimbra: Almedina.
- Jorge, S. *et all* (2012). *Transparência financeira nas entidades da administração local em Portugal: análise da informação disponibilizada nos sítios WEB*. Revista Portuguesa de Estudos Regionais, n.º 31, 3.º Quadrimestre.
- Lei n.º 53/2008, de 29 agosto. Lei de Segurança Interna. Diário da República n.º 168, Série I. <https://data.dre.pt/eli/lei/53/2008/p/cons/20211112/pt/html>
- Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro. Décima terceira alteração ao Código da Estrada. Diário da República n.º 169, Série I. <https://data.dre.pt/eli/lei/72/2013/09/03/p/dre/pt/html>
- Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto. Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais. Diário da República n.º 157, Série I. <https://data.dre.pt/eli/lei/50/2018/08/16/p/dre/pt/html>
- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto. Orgânica da Polícia de Segurança Pública. Diário da República n.º 168, Série I. <https://data.dre.pt/eli/lei/53/2007/08/31/p/dre/pt/html>
- Leite, I. F. “A autonomização do direito sancionatório administrativo, em especial, o direito contraordenacional”. Setembro 2015. Consultado a 20 de abril de 2022. <https://elearning.cej.mj.pt/mod/folder/view.php?id=16162>
- Matos, R. (2015). *Segurança Rodoviária: contributos para a cientificidade e legitimidade do policiamento rodoviário*. ISCPSP.
- Oliveira, A. (2016). *A gestão do estacionamento irregular em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa: Da mera infração ao sentimento de impunidade*. ISCPSP.
- Polícia de Segurança Pública (2020). *Ofício n.º 306-DTSR-2020 - Transferências de Competências para os Municípios*. Direção Nacional.
- Polícia de Segurança Pública (2021). *Diretiva da Unidade Orgânica de Logística e Finanças*. Direção Nacional.
- Polícia de Segurança Pública (2022). *Plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas da PSP*. Inspeção da Direção Nacional.
- Portaria n.º 674/2007, de 5 de junho. *Centraliza o processo de emissão de notificações decorrentes da aplicação de disposições sancionatórias fixadas pelo Código da*

Estrada. Diário da República n.º 108, Série I.

https://dre.tretas.org/dre/213484/portaria-674-2007-de-5-de-junho#out_links

Portaria n.º 254/2013, de 26 de abril. Utilização do Sistema de Contraordenações de trânsito, gerido pela ANSR, pelas câmaras municipais, polícias municipais e empresas públicas municipais. Diário da República n.º 81, Série II.

<https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/254-2013-3678730>

Portaria n.º 214/2014, de 16 de outubro. Condições de atribuição de competências às câmaras municipais para processar e aplicar sanções nos processos contraordenacionais rodoviários por infrações ao trânsito de veículos pesados de mercadorias ou conjunto de veículos nas vias públicas sob jurisdição municipal. Diário da República n.º 200, Série I.

<https://data.dre.pt/eli/port/214/2014/10/16/p/dre/pt/html>

Seco, A. *et all* (2008). Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária. Estacionamento. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.

Sysnovare Innovative Solution (2015). Sítio WEB. Consultada a 21 de julho de 2022.

<https://www.sysnovare.pt/portal/gic-suite/>

Torres, J. (2015). Economia da segurança: as forças e serviços de segurança portuguesas enquanto fonte de soft-power ao nível geopolítico e geoeconómico. In *Liberdade e Segurança* (pp 71-90), ISCPSI.

Valente, M. M. G. (2014). *Teoria Geral do Direito Policial* (4.ª ed.). Almedina.