



ACADEMIA MILITAR

Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: investigação, condução do processo e decisão judicial

Aspirante de Infantaria da GNR João Martinho Horta

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado em Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Coorientador: Professora Doutora Ana Margarida Esteves Guerreiro

Júri

Presidente do Júri: Professora Associada Paula Sofia de Vasconcelos Casimiro

Arguente: Major da GNR Infantaria Pedro Miguel Monteiro Valente

Orientador: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Diretor de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

Junho de 2024



ACADEMIA MILITAR

Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: investigação, condução do processo e decisão judicial

Aspirante de Infantaria da GNR João Martinho Horta

Trabalho de Investigação Aplicada

Mestrado Integrado em Ciências Militares na Especialidade de Segurança

Orientador: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Coorientador: Professora Doutora Ana Margarida Esteves Guerreiro

Júri

Presidente do Júri: Professora Associada Paula Sofia de Vasconcelos Casimiro

Arguente: Major da GNR Infantaria Pedro Miguel Monteiro Valente

Orientador: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Diretor de Curso: Tenente-Coronel de Cavalaria da GNR Lucília de Jesus Mendes da Silva

Junho de 2024

EPÍGRAFE

“Todos sabemos que cada dia que nasce é o primeiro para uns e será o último para outros
e que, para a maioria, é só um dia mais.”

José Saramago, *O homem duplicado*, 2002

DEDICATÓRIA

Aos meus pais e irmã,
pelo amor incondicional e por terem sempre acreditado em mim.

AGRADECIMENTOS

Ao longo desta jornada, muitos foram aqueles que me auxiliaram e encorajaram para atingir o final desta etapa. Sendo assim, desejo agora exprimir os meus agradecimentos àqueles que potenciaram a concretização deste estudo.

Inicialmente, à Sra. Professora Doutora Ana Romão, pela constante disponibilidade e auxílio no encaminhamento do estudo, bem como o apoio nas minhas ideias, possibilitando a sua colocação em prática.

À Sra. Professora Doutora Ana Guerreiro, por ter aceite este desafio de coorientar este Trabalho de Investigação, e pela capacidade de construtiva que proporcionou um aumento da qualidade do produto final aqui presente.

Ao Sr. Tenente-Coronel Jorge Miguel Sanches e Silva, pela ajuda imensurável que deu durante as fases de maior dificuldade e pelos conselhos valiosos que possibilitaram a conclusão do estudo aqui presente.

À Sra. Primeiro-Sargento Marta Margarida Almeida Antunes, chefe do NICAV do CTer de Castelo Branco, por me ter recebido com respeito e apreço e por ter facilitado o acesso aos documentos necessários para a realização da investigação.

Ao Sr. António José Gonçalves, Oficial de Justiça do Gabinete de Apoio à Gestão do Tribunal Judicial da Comarca de Castelo Branco, pela sua total disponibilidade em facultar os despachos dos crimes rodoviários alvos do presente estudo.

Uma palavra de apreço aos chefes dos NICAV da Guarda, Lisboa, Portalegre e Beja pelo tempo dispendido para a realização das entrevistas, que foram cruciais para o estudo.

Não menos importante, não poderia deixar de mencionar o Sr. Tenente-Coronel Paulo Gomes, meu Diretor de Curso, pelos cuidados que teve em acompanhar-nos ao longo deste processo.

Em jeito de conclusão, queria agradecer à minha família, em particular aos meus pais e irmã, pelo constante e incansável apoio durante todo este processo formativo, e por sempre terem acreditado que seria possível a sua conclusão com sucesso.

A todos a minha enorme gratidão.

João Horta

RESUMO

O presente trabalho de investigação aplicada encontra-se subordinado ao tema “Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial”, cujo objetivo geral é compreender se a análise levada a cabo pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidente de Viação, no que diz respeito à investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial.

Num primeiro momento, estudaram-se os Relatórios Finais realizados pelo Núcleo de Investigação de Crimes em Acidente de Viação do Comando Territorial de Castelo Branco e os respetivos despachos dos crimes de homicídios e de ofensa à integridade física por negligência, elaborados pela Autoridade Judicial. Esta análise procurou identificar ligações entre os dois documentos, ou seja, verificar em que aspetos os Relatórios são retomados nos despachos.

Para além disso, aplicaram-se inquéritos por entrevista a diferentes chefes do Núcleos de Investigação de Crimes em Acidente de Viação dos Comandos Territoriais, com vista a complementar a investigação realizada com a experiência e sabedoria daqueles que lidam com estas situações diariamente.

Pelo exposto, adotou-se uma estratégia de investigação qualitativa, e o tipo de abordagem utilizado foi um estudo de caso, realizado no Núcleo de Investigação de Crimes em Acidente de Viação do Comando Territorial de Castelo Branco.

Mediante os resultados obtidos, foi possível concluir que a investigação feita pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidente de Viação exerce um papel essencial na investigação dos crimes rodoviários. Os mesmos conferem ao despacho final uma coerência e credibilidade sólida que, posteriormente, se reflete na decisão final.

Foi ainda apontado pelos militares entrevistados que, para que a investigação realizada pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidente de Viação seja mais eficiente e eficaz, é necessário que seja fornecida mais formação, mais equipamento técnico e reforço de capacitação em recursos humanos .

Palavras-chave: Núcleos de Investigação de Crimes em Acidente de Viação; Processos-crime; Relatórios Finais; Crimes em ambiente rodoviário.

ABSTRACT

This research work addresses the subject of “Traffic Accident Crime Investigation Units: Investigation, Conduct of the case and Court Decision”, and the main objective is to understand whether the analysis carried out by the Traffic Accident Crime Investigation Units, with regard to the investigation and examination of road crimes, has an influence on the court decision.

The first step was to study the final reports of the Traffic Accident Crime Investigation Unit of the Castelo Branco Territorial Command and the corresponding court decisions for homicide and involuntary manslaughter issued by the court. This analysis sought to identify links between the two documents, in other words, to see which aspects of the reports were taken up in the criminal proceedings.

Interviews were also conducted with various heads of the Traffic Accident Crime Investigation Units of the Territorial Commands, in order to add a better foundation to the research carried out based on the experience and wisdom of those who deal with these situations on a daily basis.

A qualitative research strategy was adopted for this study, and the type of approach used was a case study carried out in the Traffic Accident Crime Investigation Unit of the Castelo Branco Territorial Command.

From the results obtained, it can be concluded that the investigation carried out by the Criminal Investigation Department plays an essential role in the investigation of traffic crimes. They give a solid coherence and credibility to the final order, which is then reflected in the court decision.

The soldiers interviewed also pointed out that, in order to make the investigation carried out by the Traffic Accident Crime Investigation Units more efficient and effective, it is necessary to provide more training, more technical equipment and more personnel.

Keywords: Traffic Accident Crime Investigation Units; Criminal cases; Final Reports; Road crimes.

ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE	2
DEDICATÓRIA.....	ii
AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	iv
ABSTRACT	v
ÍNDICE GERAL	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE TABELAS	x
ÍNDICE DE QUADROS	xi
LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS	xii
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS	xiii
INTRODUÇÃO.....	1
PARTE I – Abordagem teórico-conceitual.....	3
CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO DA SINISTRALIDADE E ELEMENTOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO.....	3
1.1. A sinistralidade rodoviária	3
1.2. Custos económicos e sociais dos acidentes de viação.....	8
1.3. Os elementos do sistema rodoviário.....	11
1.3.1. O indivíduo	12
1.3.2. A via.....	12
1.3.3. O veículo.....	13
CAPÍTULO 2 – O processo da investigação dos acidentes de viação	16
2.1. A investigação criminal em âmbito rodoviário	16
2.1.1. O papel da GNR na investigação dos acidentes de viação.....	17
2.1.2. A formação dos militares para a investigação de acidentes de viação	19
2.2. A investigação de acidentes de viação.....	21

2.2.1.	Recolha dos dados	22
2.2.2.	Estudo dos dados	23
2.2.3.	Reconstituição do acidente	23
2.3.	Os Relatórios Finais	24
2.4.	Fases do processo criminal	25
PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO		28
CAPÍTULO 3 – DA METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS		28
3.1.	Definição dos objetivos da investigação	28
3.2.	Tipo de abordagem	29
3.3.	Métodos de recolha de dados	30
3.4.	Amostragem	31
3.5.	Tratamento de dados	32
CAPÍTULO 4 – APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS		33
4.1.	Apresentação, Análise e Discussão dos Processos de Crimes de homicídio negligente e ofensa à integridade física do NICAV do CTer de Castelo Branco	33
4.1.1.	Qualificação Jurídica dos Crimes	33
4.1.2.	Entidades mencionadas nos despachos dos processos	34
4.1.3.	Qualificação das diligências	35
4.1.4.	Tipo de Transcrição do Relatório Final	35
4.1.5.	Causas dos acidentes	36
4.1.6.	Decisões Judiciais	37
4.2.	Análise dos Inquéritos por Entrevista	39
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES		47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS		53
APÊNDICES		I
APÊNDICE A - ESQUEMA DO ENCERRAMENTO DO INQUÉRITO NO PROCESSO PENAL PORTUGUÊS		II

APÊNDICE B - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS RELATÓRIOS FINAIS	III
APÊNDICE C - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS DESPACHOS DE ARQUIVAMENTO E ACUSAÇÃO	V
APÊNDICE D - CARTA DE APRESENTAÇÃO DO INQUÉRITO POR ENTREVISTA	IX
APÊNDICE E - AMOSRTRA DOS ENTREVISTADOS.....	XIII
APÊNDICE F – SINOPSES DAS ENTREVISTAS.....	XIV
APÊNDICE G – GRELHA DE ANÁLISE DOS DESPACHOS DOS PROCESSOS DE HOMICÍDIO E OFENSA À INTEGRIDADE FÍSICA POR NEGLIGÊNCIA.....	XXII
ANEXOS	XXIII
ANEXO A - PLANO CURRICULAR AO REGULAMENTO DO CURSO DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM AMBIENTE RODOVIÁRIO	XXIV
ANEXO B - ORGANOGRAMA DA SECÇÃO DE INFORMAÇÕES E INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DO CTER TIPO I	XXV

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura n.º 1 - Número de Acidentes de Viação com Vítimas.....	5
Figura n.º 2 - Número de Acidentes de Viação com Vítimas.....	5
Figura n.º 3 - Qualificação Jurídica dos Crimes	34
Figura n.º 4 - Entidades mencionadas nos despachos dos processos analisados.....	34
Figura n.º 5 - Qualificação das diligências atribuída nos despachos.....	35
Figura n.º 6 – Tipo de Transcrição do Relatório Final	36
Figura n.º 7 - Convergência entre as causas dos acidentes verificadas nos RF e nos despachos	37
Figura n.º 8 - Decisões Judiciais dos Processos crime de homicídio por negligência e ofensa à integridade física.....	38
Figura n.º 9 - Esquema de encerramento do Processo Penal Português.....	II
Figura n.º 10 - Plano Curricular ao Regulamento do Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário	XXIV
Figura n.º 11 - Organograma da Secção de Informações e Investigação Criminal do CTer Tipo I	XXV

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela n.º 1 - Tabela Síntese (1997- 2023)	7
Tabela n.º 2 - Evolução da ocorrência dos crimes rodoviários.....	8
Tabela n.º 3 - Custo económico e social total dos acidentes de viação em 2019 em Portugal	10
Tabela n.º 4 - Número de veículos matriculados em Portugal (1999-2022)	14
Tabela n.º 5 - Análise do conteúdo da questão n.º 1.....	40
Tabela n.º 6 - Análise do conteúdo da questão n.º 2.....	41
Tabela n.º 7 - Análise do conteúdo da questão n.º 3.....	42
Tabela n.º 8 - Análise do conteúdo da questão n.º 4.....	43
Tabela n.º 9 - Análise do conteúdo da questão n.º 5.....	43
Tabela n.º 10 - Análise do conteúdo da questão n.º 6.....	44
Tabela n.º 11 - Análise do conteúdo da questão n.º 7.....	45
Tabela n.º 12 - Análise do conteúdo da questão n.º 8.....	45
Tabela n.º 13 – Grelha de Análise dos despachos dos processos de homicídio e ofensa à integridade física por negligência.....	XXII

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n.º 1 - Perguntas e Objetivos de Investigação	29
Quadro n.º 2 - Decisões Judiciais de Acusação, Extinção do procedimento criminal e despacho de não pronúncia.....	39
Quadro n.º 3 – Amostra de entrevistados	XIII
Quadro n.º 4 – Sinopse da Questão n.º 1	XIV
Quadro n.º 5 – Sinopse da Questão n.º 2	XV
Quadro n.º 6 – Sinopse da Questão n.º 3	XVI
Quadro n.º 7 – Sinopse da Questão n.º 4	XVII
Quadro n.º 8 – Sinopse da Questão n.º 5	XVIII
Quadro n.º 9 – Sinopse da Questão n.º 6	XIX
Quadro n.º 10 – Sinopse da Questão n.º 7	XX
Quadro n.º 11 – Sinopse da Questão n.º 8	XXI

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

Apêndices

APÊNDICE A - ESQUEMA DO ENCERRAMENTO DO INQUÉRITO NO PROCESSO PENAL PORTUGUÊS.....	II
APÊNDICE B - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS RELATÓRIOS FINAIS	III
APÊNDICE C - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS DESPACHOS DE ARQUIVAMENTO E ACUSAÇÃO	V
APÊNDICE D - CARTA DE APRESENTAÇÃO DO INQUÉRITO POR ENTREVISTA	IX
APÊNDICE E - AMOSTRA DOS ENTREVISTADOS.....	XIII
APÊNDICE F – SINOPSES DAS ENTREVISTAS.....	XIV
APÊNDICE G – GRELHA DE ANÁLISE DOS DESPACHOS DOS PROCESSOS DE HOMICÍDIO E OFENSA À INTEGRIDADE FÍSICA POR NEGLIGÊNCIA.....	XXII

Anexos

ANEXO A - PLANO CURRICULAR AO REGULAMENTO DO CURSO DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM AMBIENTE RODOVIÁRIO	XXIV
ANEXO B - ORGANOGRAMA DA SECÇÃO DE INFORMAÇÕES E INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DO CTER TIPO I	XXV

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

A

ACAP	Associação Automóvel de Portugal
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA	<i>American Psychological Association</i>

B

BT	Brigada de Trânsito
----	---------------------

C

CICAR	Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário
CICAV	Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
CNSR	Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CTer	Comando Territorial

D

DIC	Direção de Investigação Criminal
DT	Destacamento de Trânsito

E

ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
------	---

G

GNR	Guarda Nacional Republicana
GT	Grupo de Trabalho

L

LOIC	Lei de Organização da Investigação Criminal
------	---

M

MICAV	Manual de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
MP	Ministério Público

N

NICAV	Núcleo de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
NIC DT	Núcleo de Investigação Criminal dos Destacamentos de Trânsito

NIAVE	Núcleo de Investigação e de Apoio a Vítimas Específicas
NAT	Núcleo de Apoio Técnico
O	
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OMS	Organização Mundial de Saúde
OPC	Órgãos de Polícia Criminal
P	
PD	Pergunta Derivada
PENSE	Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária
PIB	Produto Interno Bruto
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PP	Pergunta de Partida
R	
RAI	Requerimento para abertura de instrução
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
RF	Relatório Final
RTAV	Relatório Técnico de Acidente de Viação
S	
SIIC	Secção de Informações e Investigação Criminal
T	
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada

INTRODUÇÃO

A presente investigação integra-se na fase final do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na Especialidade de Segurança. A opção de investigar os "Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial", resulta de este ser um problema com forte impacto social, claramente situado na área de competências da Guarda Nacional Republicana (GNR).

Segundo o Manual de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (MICAV) (2020), um acidente de viação é um acontecimento fortuito ou eventual, no qual esteja implicado pelo menos um veículo e que é produzido numa via aberta à circulação pública que, involuntariamente, origina danos para objetos ou do qual resultem pelo menos a morte ou ferimento de uma ou mais pessoas.

Os acidentes rodoviários ceifam, todos os anos em todo o mundo, aproximadamente 1,19 milhões de pessoas e entre 20 a 50 milhões de pessoas sofrem com lesões não letais, incluindo lesões incapacitantes (Organização Mundial de Saúde [OMS], 2023). Apesar do enunciado, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) (2023) reportou que, no 1º semestre de 2023, se registaram em Portugal menos acidentes, menos vítimas mortais e menos feridos leves, face ao mesmo período do ano de 2019, apesar do número de feridos graves ter aumentado. Como tal, neste período foram registadas 238 vítimas mortais, 1,226 feridos graves e 19,886 feridos leves.

As vítimas são uma das consequências dos acidentes de viação, podendo ser classificadas, segundo a ANSR (2020a), em três categorias: i) mortal, ii) vítimas graves, e iii) vítimas leves ou ligeiras.

Quanto às causas deste fenómeno, Vidal (2019) entende que estas assentam na dinâmica entre quatro fatores: o indivíduo, a via, o veículo e ainda as condições ambientais. Singh et al. (2023), defendem que o impacto de cada um destes fatores na ocorrência de um acidente de viação deve ser estudado, com o objetivo de tomar as devidas medidas para aumentar a segurança rodoviária e reduzir o número de acidentes.

Em Portugal, os crimes rodoviários integram a lista de crimes de prevenção e investigação prioritária (Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto). Deste modo, a GNR criou os Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV), segundo o Despacho n.º 51/03-OG. Estes encontram-se na dependência dos Destacamentos de Trânsito (DT) dos Comandos Territoriais (CTer), cumprindo-lhes a investigação de crimes resultantes de acidentes de viação de que resultem vítimas mortais ou feridos graves, e de outros crimes

específicos em ambiente rodoviário para os quais a GNR tem competência ou que estejam indiretamente relacionados com a investigação criminal que lhe seja atribuída (Despacho n.º 18/14 – OG) (GNR, 2014).

Atendendo à missão dos NICAV, importa compreender a importância dos seus contributos para a investigação criminal da sinistralidade rodoviária em Portugal e consequentes tramitações judiciais junto dos órgãos competentes.

Deste modo, o objetivo geral (OG) definido para o presente trabalho de investigação é compreender se a análise levada a cabo pelos NICAV, no que diz respeito à investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial. Pretende-se analisar casos judiciais em que os relatórios do NICAV fazem parte do inquérito por forma a perceber se o mesmo foi tido em conta pela Autoridade Judicial ou se, eventualmente, a decisão final diverge dos dados apresentados no relatório.

No que concerne à estruturação do trabalho, o mesmo encontra-se dividido em quatro capítulos que se interrelacionam e que efetuam o desencadeamento lógico do mesmo. No primeiro capítulo, desenvolve-se uma abordagem mais holística do fenómeno da sinistralidade rodoviária, no qual são analisadas a evolução nacional no âmbito das entidades e medidas para o combate ao fenómeno, bem como as estatísticas nacionais após a aplicação destas medidas. Para além do mais, entendeu-se ainda fazer uma análise dos custos económicos e sociais que resultam dos acidentes de viação. Por fim, analisam-se os elementos que contribuem para o desencadear de um acidente de viação.

O segundo capítulo começa com a apresentação da investigação criminal em âmbito rodoviário, seguindo-se o papel da GNR nesta matéria, e as fases do processo criminal.

No terceiro capítulo consta o enquadramento metodológico, onde são apresentados os objetivos de investigação, que tipo de abordagem foi adotada, os métodos e técnicas de recolha de dados, qual a amostragem que foi tida em consideração e a forma como foram tratados os dados.

O último capítulo dedica-se à apresentação, análise e discussão dos resultados.

Por fim, encontram-se expostas as conclusões, com resposta às perguntas e objetivos de investigação, seguidas das dificuldades sentidas durante a mesma e de algumas recomendações finais consideradas úteis para futuras investigações sobre a temática.

Este trabalho de investigação aplicada (TIA) foi elaborado consoante a NEP 522/1ª – Normas para Redação de Trabalhos de Investigação, de 20 de janeiro de 2016, e de acordo com as normas *American Psychological Association* (APA), 7ª Edição, em relação às referências bibliográficas.

PARTE I – ABORDAGEM TEÓRICO-CONCEPTUAL

CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO DA SINISTRALIDADE E ELEMENTOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO

1.1. A sinistralidade rodoviária

De acordo com a OMS (2023), aproximadamente 1,19 milhões de pessoas morrem todos os anos vítimas de acidentes de viação. Os mesmos constituem a principal causa de morte em crianças e jovens adultos, cujas idades variam entre os 5 e os 29 anos. Além disso, mais de metade das fatalidades a nível mundial verificam-se em utentes vulneráveis, sendo estes os motociclistas, peões e ciclistas. A OMS (2019) acrescenta também que os acidentes de trânsito encontram-se no nono lugar entre as principais causas de morte, independentemente da faixa etária dos sinistrados.

Fruto da elevada sinistralidade rodoviária que se fazia sentir a nível nacional, e para que a mesma se aproximasse mais da média europeia foi aprovado, em 1997, o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR) cuja função recaía sobre “aprovar um plano integrado de segurança rodoviária, devidamente orçamentado no âmbito de cada organismo” (alínea b) do n.º3 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/97, de 13 de março) (Presidência do Conselho de Ministros, 1997).

Com a intenção de criar condições para uma atuação mais eficaz e, consequentemente, a melhoria da situação nacional em termos de segurança rodoviária foi também criado, em 2003, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR). A ambição do PNPR visava uma redução de 50% do número de mortos e feridos graves até ao ano de 2010 (Ministério da Administração Interna, 2003).

Após esse período é aprovada a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, sendo elaborada com vista à definição dos objetivos estratégicos no âmbito da segurança rodoviária para o período de 2008 a 2015, tendo sido o primeiro instrumento de planeamento estratégico em matéria de segurança rodoviária (ANSR, 2020b). O âmbito de criação da ENSR “assenta em objetivos específicos, (...) , permitindo que Portugal se possa tornar num exemplo, (...), no combate à sinistralidade rodoviária” (ANSR, 2009, p. 10).

Com a cessação do prazo de vigência da ENSR foi aprovado, pela Resolução do Conselho de Ministros nº 85/2017, de 19 de junho (Presidência do Conselho de Ministros, 2017), o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020 (PENSE 2020), que

definiu metas mais ambiciosas para o ano de 2020. Prevvia-se então uma redução de 56% do número de mortos em relação ao ano de 2010, correspondente a 410 mortos nas estradas portuguesas e, ainda, cerca de 1780 feridos graves.

Mais recentemente, foi criada a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 - Visão Zero 2030, cujo intuito é estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais da política de segurança rodoviária em Portugal a médio prazo. A Visão Zero 2030 encontra-se assim em consonância com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030, com a Declaração de Estocolmo e com a abordagem do sistema seguro, que é um sistema que assenta em quatro princípios, sendo estes: o facto das pessoas cometerem erros que levam a acidentes, o facto do corpo humano ter uma capacidade limitada de resistência a colisões, o facto da segurança ser uma responsabilidade partilhada entre todos e o facto de todos os elementos deste sistema devem ser reforçados em combinação (ANSR, 2021b; OMS, 2019).

Assim, o seu propósito assenta em estabelecer metas e objetivos estratégicos e operacionais a nível da segurança rodoviária em Portugal a longo prazo, que serão implementadas por meio de planos de ação bienais (ANSR, 2020c). Como supramencionado, esta encontra-se de acordo com as metas definidas pelo Parlamento Europeu, que procura aproximar-se, a longo prazo, de zero vítimas mortais e feridos graves, e reduzir o número de mortos e feridos graves em 50% até 2030 (European Parliament, 2021).

Os gráficos que se seguem demonstram a evolução do nível da sinistralidade rodoviária, mais concretamente, o número de acidentes de viação com vítimas, o número de vítimas mortais e o número de feridos graves em Portugal.

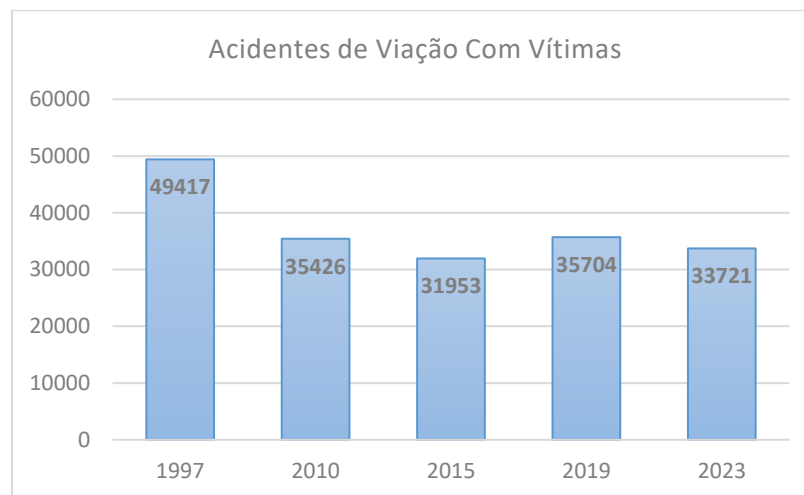


Figura n.º 1 - Número de Acidentes de Viação com Vítimas

Fonte: Elaboração própria, baseado em (ANSR, 1999, 2010, 2015, 2019, 2023)

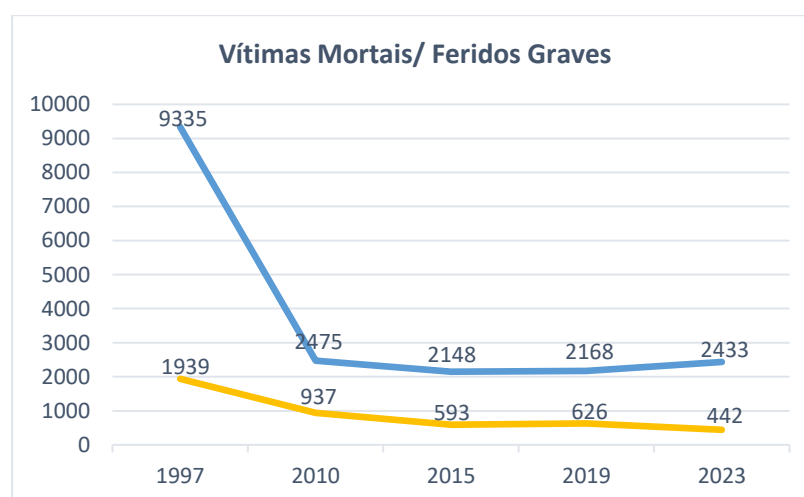


Figura n.º 2 - Número de Vítimas Mortais e Feridos Graves

Fonte: Elaboração própria, baseado em (ANSR, 1999, 2010, 2015, 2019, 2023)

Após a criação do CNSR e do PNPR, quando comparadas as taxas de acidentes dos anos de 1997 e 2010 verifica-se que houve uma redução muito significativa do número de acidentes de viação com vítimas. De acordo com os dados apresentados no Relatório Nacional Anual de Sinistralidade, relativamente ao ano de 1997, foram registados 49,417 acidentes de viação com vítimas (ANSR, 1999), que comparativamente aos 35,426 registados em 2010, corresponde a uma redução de 28,3% (ANSR, 2010), tendo-se atingido os objetivos propostos na ENSR.

Verificou-se, assim, uma redução de 51,7% de vítimas mortais, sendo que o número de vítimas mortais em 1997 foi de 1,939 (ANSR, 1999), comparativamente às 937 vítimas mortais em 2010 (ANSR, 2010). Note-se que, para efeitos de contabilização, no ano de 1997, considerava-se vítima mortal aquela cujo óbito ocorresse no local do acidente ou no percurso até à unidade de saúde. Com a introdução do Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro (Presidência do Conselho de Ministros, 2009), passou a considerar-se que uma vítima mortal, no âmbito da sinistralidade rodoviária, é aquela cujo óbito ocorra no local de acidente ou que venha a falecer no prazo imediato de 30 dias. Neste período de mais de 10 anos pode-se observar também uma redução superior à esperada, no que toca ao número de feridos graves correspondente a 73,5%, pois em 1997 foram registados 9,335 feridos graves e, em 2010, foram registados 2,475.

Mediante a aprovação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, quando comparados os números de 2010 e 2015, observa-se uma redução significativa no número de acidentes de viação com vítimas, sendo que a diferença corresponde a menos 3,473 acidentes, o que significa uma redução de cerca de 9,8%. O mesmo se verifica quanto aos números de vítimas mortais e feridos graves, onde em 2015 se verificaram 593 vítimas mortais e 2,148 feridos graves, o que corresponde a uma redução de 36,72% e de 13,21%, respetivamente (ANSR, 2015).

No ano de 2019, ano de referência para monitorização das metas fixadas, e após a aprovação do PENSE 2020, apesar de terem sido registados mais 278 acidentes de viação com vítimas do que em 2010 (ANSR, 2019), o número de vítimas mortais reduziu cerca de 26,6%, passando das acima referidas 937 para 626. O mesmo se passa com o número de feridos graves que voltou a ver uma redução de 3,7% que, apesar de ser menos admirável, baixa o número de 2,475 para 2,168.

No entanto, quando comparando os valores de 2015 e de 2019 o cenário toma um rumo diferente. Verificando-se mais 3,751 acidentes de viação com vítimas em 2019 do que em 2015, estamos perante um aumento de cerca de 11,74%. O mesmo sucede quanto ao número de vítimas mortais, que passaram de 593 para 626, correspondendo assim a um aumento de 5,56%. No que toca ao número de feridos graves, também se pode verificar um aumento, que apesar de menos significativo, corresponde a um valor de 0,93%.

Com a criação da Visão Zero 2030, e no que toca ao período de janeiro a novembro de 2023, registaram-se em Portugal 442 vítimas mortais e 2,433 feridos graves. Quando comparado ao ano de 2019, percebe-se uma diminuição no número de acidentes, registando-se menos 1,983 do que em 2019, para além da redução de 29,39% em vítimas mortais. No

entanto, no que se refere ao número de feridos graves podemos verificar um aumento de 12,22% (ANSR, 2023).

Para melhor entendimento da evolução da sinistralidade rodoviária, pode-se verificar a tabela seguinte, onde é apresentada a evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal mediante as medidas nacionais que foram aprovadas para a sua redução.

Tabela n.º 1 - Tabela Síntese (1997- 2023)

	1997	2010	%	2015	%	2019	%	2023	%
	CNSR	PNPR		ENSR		PENSE 2020		Visão Zero 2030	
Acidentes de Viação com Vítimas	49.417	35.426	28.3%	31.953	9.8%	35.704	11.74%	33.721	5.55%
Vítimas Mortais	1.939	937	51.7%	593	36.72%	626	5.56%	442	29.39%
Feridos Graves	9.335	2.475	73.5%	2.148	13.21%	2.168	0.93%	2.433	12.22%

Fonte: Elaboração própria, baseado em (ANSR, 1999, 2010, 2015, 2019, 2023)

Na União Europeia também se tem vindo a constatar uma redução do número de mortos nas estradas, verificando-se uma redução de 36% entre o ano de 2010 e 2020. Em 2019, foram registadas nas estradas europeias 22,800 mortes, número que reduziu para 18,800 no ano de 2020. Para isso, a União Europeia tem vindo a tomar algumas medidas para melhorar a segurança rodoviária tais como: a) novas regras de seguro automóvel para proteger melhor as vítimas de acidentes rodoviários; b) uma resolução sobre o Quadro estratégico da União Europeia em matéria de segurança rodoviária, onde foram definidos os passos principais para alcançar a meta de zero mortos até ao ano de 2050; c) novas regras para a obrigatoriedade da adoção de 30 novos dispositivos de segurança avançados nas viaturas como, por exemplo, a assistência inteligente à velocidade (Parlamento Europeu, 2021).

Na tabela que se segue, está disposta a evolução da ocorrência dos crimes rodoviários em Portugal. Verifica-se que, segundo o Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) (2022), os crimes com maior incidência a nível nacional são os crimes de condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2 g/l e os crimes de condução sem habilitação legal, sendo registados 14,262 e 22,071 crimes, respetivamente. Em adição, os crimes de ofensa à integridade física e de homicídio por negligência registaram um aumento

em 2022 comparativamente a 2021, sendo que em 2022 registou-se um aumento de 7% relativamente a crimes de ofensa à integridade física por negligência e um aumento significativo no valor de 32% quanto aos crimes de homicídio por negligência.

No total, o ano de 2022 registou o maior número de crimes rodoviários a nível nacional, tendo ocorrido 38,039 crimes, o que corresponde a um aumento de 21% relativamente ao ano anterior.

Tabela n.º 2 - Evolução da ocorrência dos crimes rodoviários

Tipo de Crime	Anos								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Condução perigosa de veículo rodoviário	398	396	419	500	439	463	600	666	839
Condução sem habilitação legal	9767	10402	9301	9305	9529	9664	12897	14511	14262
Ofensa à integridade física por negligência	680	673	505	545	506	561	473	483	518
Condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2g/l	20752	22873	20849	19848	18289	16872	13693	15390	22071
Homicídio por negligência	401	375	350	404	360	322	286	265	349
Total	31998	34719	31424	30602	29123	27882	27949	31315	38039
Variação (%)		9%	-9%	-3%	-5%	-4%	0,2%	12%	21%

Fonte: Elaboração própria, baseado em (IASI, 2022)

1.2. Custos económicos e sociais dos acidentes de viação

A circulação de bens e pessoas no sistema rodoviário apresenta uma importância acrescida por razões económicas, políticas e/ou sociais, sendo uma consequência desta circulação o risco aumentado de ocorrência de acidentes (Simões, 2014).

A nível económico, o aumento do número de veículos, aliado à constante evolução do mercado automóvel reflete-se no comportamento da sinistralidade a nível mundial. Nos períodos onde se verifica prosperidade económica, percebe-se um aumento na circulação de bens e de produtos fruto do aumento da oferta e procura, que consequentemente leva a um

maior volume de tráfego (Simões, 2014). Como tal, pode-se aferir uma “relação direta entre o crescimento económico e o aumento da sinistralidade em função do alargamento dos fluxos de circulação rodoviária” (Silva et al., 2021, p. 15).

Quanto aos períodos de recessão económica, Simões (2014) entende que há duas possibilidades diferentes que levam à diminuição da incidência de acidentes de trânsito. Por um lado, esta diminuição pode resultar do facto de as deslocações com recurso a viatura própria serem efetuadas para deslocações mais curtas e a velocidades mais reduzidas, com o objetivo de economizar combustível. Por outro lado, com o aumento da precariedade sentida pelos jovens, e consequente redução do poder de compra quanto a viaturas para uso pessoal, há uma tendência de redução dos níveis de circulação rodoviária e do número de acidentes. No entanto, nestes períodos pode-se verificar o oposto pelo facto de os condutores adotarem comportamentos mais agressivos, fruto do “aumento de desequilíbrio emocional e de conflitualidade” (Simões, 2014, p. 22), da falta de atenção quanto à manutenção do estado do veículo, da comercialização de viaturas com equipamento menos seguro, da diminuição do investimento na manutenção das vias ou até a possível diminuição da fiscalização.

Segundo a OMS, 92% das mortes provenientes de acidentes de viação ocorrem em países com médio ou baixos rendimentos, apesar de apenas possuírem 60% do número total de veículos a nível mundial (OMS, 2023).

Existe, portanto, uma proporção direta que ocorre entre a sinistralidade rodoviária e a economia. O impacto que a mesma causa devido à perda de vidas humanas ou a criação de situações de incapacidade, resulta em repercussões negativas não só para as próprias famílias dos sinistrados, devido ao sofrimento causado e à perda de fontes de rendimentos, como também para o Estado, que vê uma redução nas suas receitas provenientes dos impostos e contribuições sobre os rendimentos do trabalho (Silva et al., 2021). Simões (2015) reforça que grande parte dos custos económicos provenientes da sinistralidade rodoviária, causam, perdas significativas devido à redução permanente nos rendimentos dos sinistrados, o que afeta em primeiro lugar os próprios e as suas famílias, mas também não deixa de ter impactos sociais. É importante referir que, não são afetados apenas os rendimentos, a saúde e a segurança dos sinistrados e familiares, como a de todos os cidadãos, devido aos danos causados pelas viaturas no equipamento e infraestruturas, os custos associados ao auxílio médico e o derrame de substâncias tóxicas e inflamáveis como é o caso dos combustíveis (Silva et al., 2021).

Além da dimensão económica, os acidentes de viação podem causar também constrangimentos a nível social. O seu impacto não é sentido apenas por aqueles que estão

diretamente envolvidos, mas também sobre os seus familiares (Simões, 2015). O mesmo surge com a redução ou perda de rendimentos associadas a acidentes de viação, gerando-se assim estados de necessidade. Estes estados traduzem-se em casos de disfunção social e familiar que, conseqüentemente, podem ser geradores de problemas como marginalização e exclusão social. As repercussões destes problemas podem estender-se aos sistemas públicos de proteção social, nomeadamente, “aos cuidados de saúde e das prestações pecuniárias substitutivas do rendimento do trabalho, de garantia de mínimos vitais de subsistência ou até no domínio do recurso a serviços e equipamentos sociais” (Silva et al., 2021, p. 18).

Nos casos em que o sinistrado perde, para além do rendimento monetário, a autonomia funcional do corpo, podem surgir problemas associados ao fardo psicológico. A sua incapacidade e dependência de outrem que inviabiliza a progressão do decorrer de uma vida normal e plena, podem dar origem a perturbações psicológicas tais como a perturbação aguda de stress, ansiedades generalizadas e específicas e fobias (Pires, 2011). Pires (2011) alerta também para o facto de os profissionais que têm contacto direto com a vítimas e que estão expostos continuamente a situações de perigo, também estarem mais vulneráveis a contrair as perturbações psicológicas acima mencionadas. É o caso dos bombeiros, técnicos de emergência e polícias.

A tabela n.º 3 descreve o impacto económico associado aos acidentes de viação no ano de 2019 a nível nacional.

Tabela n.º 3 - Custo económico e social total dos acidentes de viação em 2019 em Portugal

Componente do Custo Económico e Social	Custo Total		
	Milhões EUR	Taxa Estrutura	em % PIB
Custos Humanos (CH)	3 471,1	64,7%	1,63%
Perda de Produção (PP)	1 438,0	26,8%	0,68%
Custos Médicos (CM)	84,6	1,6%	0,04%
Danos na Propriedade (DP)	263,9	4,9%	0,12%
Custos Administrativos (CA)	78,5	1,5%	0,04%
Outros Custos (OC)	26,6	0,5%	0,01%
Total Acidentes com vítimas	5 362,7	100%	2,53%
Acidentes sem vítimas (SDP)	1 060,1		0,50%
Total	6 422,9		3,03%

Fonte: Silva et al. (2021)

Segundo um estudo realizado pelo Centro de Estudos de Gestão do Instituto Superior de Economia e de Gestão (Silva et al., 2021), em Portugal, no ano de 2019, os custos

associados aos acidentes de viação correspondem a um total de 6 422,9 milhões de euros, o que equivale a 3,03% do Produto Interno Bruto (PIB). Desse valor, 83,5% corresponde aos custos com acidentes de viação do qual resultaram vítimas, ou seja, 5 362,7 milhões de euros estão associados a acidentes de viação com vítimas. São assim valores que equivalem a 2,53% do PIB nacional no ano de 2019. O cálculo destes valores é feito tendo em conta o PIBpm (PIB a preços de mercado) de 2019 e são obtidos a partir do Relatório de Análise Técnica do Ramo Automóvel produzido pela Associação Portuguesa de Seguradores (Silva et al., 2021).

1.3. Os elementos do sistema rodoviário

O acidente de viação é um sinistro cuja causa não pode ser atribuída a um acontecimento único e específico, ou seja, a sua ocorrência não se verifica só pelo facto de, por exemplo, o condutor estar a conduzir em estado de embriaguez, ou porque circulava em velocidade excessiva (Gomes, 2010). Como tal, o acidente pode ser entendido como “o resultado final de um processo no qual se encadeiam diversos eventos, condições e condutas” (MICAV, 2020, p. 1.3-1). Maio (2009) acrescenta que o ato da condução automóvel envolve o diálogo e intercâmbio permanente com o meio envolvente e que é imperativo tomadas de decisão constantes por parte do condutor.

Assim, Gomes (2010) considera mais adequado adotar uma visão sistémica, na qual são ponderados vários fatores responsáveis pela ocorrência do sinistro, ou seja, uma abordagem pluricausal da ocorrência. Nesta abordagem considera-se que o sinistro surge de uma rede de interações entre três elementos, o indivíduo, a via (que inclui as condições ambientais) e o veículo (MICAV, 2020). Deste modo, percebe-se que o acidente de viação é uma anomalia num sistema, a qual pode resultar de um (ou mais) dos elementos acima referidos (Vieira, 2014).

Não obstante, o valor que se atribui a cada um destes elementos não pode ser similar, pelo que “a via existe para o veículo e este para o homem, que transporta” (MICAV, 2020, p. 1.3-1). Como tal, é neste momento que os investigadores desempenham um papel fundamental na descoberta do que aconteceu com exatidão, e qual foi o grau de influência que cada um destes elementos exerceu na ocorrência do sinistro (Maio, 2009).

1.3.1. O indivíduo

O principal elemento interveniente neste sistema é o indivíduo, pelo que a integralidade daquilo que é desenvolvido com vista à redução da sinistralidade rodoviária, tem como objetivo final a sua segurança (Pereira, 2012).

A componente humana, encontra-se presente nos elementos via e veículo, pois ambos constituem meios ao seu serviço. Quando colocados à sua disposição, deve o indivíduo ajustar o seu comportamento para que melhor os possa utilizar (Montoro et al., 2000).

Sendo este quem exerce predominância sobre a máquina, para que esta possa ser governável, então a responsabilidade recai sobre ele mesmo. No caso, se este poderia ter evitado o acidente, e não o fez, então o sucedido será da sua responsabilidade (MICAV, 2020). Para Montoro et al. (2020) é o condutor que toma a decisão de quando é que leva o veículo à revisão, ou qual o seu meio de transporte num dia chuvoso, para além do mais, é também o mesmo que determina se cumpre ou não as indicações da sinalização da via, ou se reduz a velocidade num troço de estrada que esteja debilitado.

Sabendo de antemão que na maior parte dos acidentes está presente uma falha na conduta humana então, para a sua prevenção interessa saber o que está na sua origem. As falhas humanas podem ser diferenciadas mediante a sua causa, sendo que podemos estar perante causas físicas ou somáticas que afetam o corpo do condutor, insuficiências motoras, insuficiências sensitivas, óticas e acústicas, insuficiências psíquicas que afetam a mente do condutor e falta de conhecimentos, experiência ou perícia (MICAV, 2020, p. 1.3-14).

No que toca a causas físicas, nelas se inserem alterações orgânicas transitórias (náuseas) e alterações ou defeitos orgânicos permanentes (diabetes). Quanto às insuficiências motoras, nelas se inserem problemas como a descoordenação e a falta de reflexos. Por fim, nas causas psíquicas englobam-se motivos como a falta de concentração ou atenção, atitudes antissociais ou perigosas, doenças mentais, instabilidade emocional ou conflitos pessoais, sono e rotina.

1.3.2. A via

A via, quanto à sua projeção, representa um papel vital na frequência dos acidentes de viação (Gomes, 2010), sendo ela quem representa as exigências às quais o condutor vai ter que responder durante o ato da condução (Montoro et al. 2000). No entanto, ainda que se identifiquem necessidades de correção, trata-se de soluções difíceis, pela morosidade e pelo investimento requerido (MICAV, 2020). O problema que se enfrenta com as atuais estradas é a sua desproporcionalidade perante o progresso técnico da indústria automóvel, ou seja, o

problema assenta na inadequação, face às atuais características dos veículos, designadamente em relação às velocidades que atingem. Como tal, estas revelam-se insuficientes e perigosas para a circulação atual com a agravante, por vezes, da sua má conservação e manutenção (MICAV, 2020).

Autores como Montoro et al. (2000, p. 42) entendem que a via e os elementos ambientais devem ser divididos em grupos mediante a sua influência. Por um lado, os elementos inalteráveis, que se referem à via e no qual estão incluídos a sua construção, o traçado, o pavimento, a sua largura, o número de faixas, a inclinação, a sua exploração, manutenção e reabilitação. Podem ainda incluir-se neste âmbito os objetos que podem ser considerados componentes da via devido à influência que exercem na condução, tais como a sinalização vertical, barreiras protetoras, iluminação e painéis publicitários.

Por outro lado, intervêm ainda os elementos cuja natureza é mutável, que tornam o ato da condução mais imprevisível e que se referem às alterações climatéricas ou a situações temporárias ou pontuais tais como neve, chuva, nevoeiro ou escuridão, obras na via, engarrafamentos e, ainda, sinalização temporária ou controlo e fiscalização policial (Montoro et al., 2000, p. 43).

No âmbito da investigação, quanto ao elemento “via”, os aspetos a ter mais em conta são o traçado da via, o tipo de pavimento, o tipo de via e as suas características (autoestrada, estrada nacional, etc.) e ainda a sinalização (MICAV, 2020, p. 1.3-2).

1.3.3. O veículo

O veículo é um objeto cujo desempenho é condicionado por características próprias, quer seja pela sua antiguidade aliado ao seu estado de manutenção e conservação, quer seja pelas suas especificações como potência do motor e sistemas de segurança (Maio, 2009). Uma das características do mercado automóvel atual, é que o veículo é projetado para que seja mais veloz, confortável e simultaneamente mais seguro (Gomes, 2010).

Quanto ao parque automóvel nacional, este tem vindo a aumentar exponencialmente, mas também se tem verificado o seu rápido envelhecimento (MICAV, 2020). Recorrendo a dados fornecidos pela Pordata (2023), podemos perceber que foram matriculados, a nível nacional, cerca de 363,201 novos veículos em 2022, e quando observando a tabela que se segue podemos perceber melhor este aumento.

Tabela n.º 4 - Número de veículos matriculados em Portugal (1999-2022)

Anos	Tipo de veículos			
	Total	Automóveis ligeiros	Automóveis pesados	Motociclos
1997	434 075	372 921	6 487	30 904
1998	487 348	422 985	7 950	29 447
1999	513 835	451 477	8 901	22 977
2000	520 029	458 536	8 985	22 236
2001	455 736	395 836	8 256	22 160
2002	395 346	344 130	6 046	19 231
2003	335 427	291 298	4 474	15 992
2004	353 462	309 729	4 735	16 146
2005	449 948	398 682	6 076	18 625
2006	318 363	286 174	3 919	12 286
2007	360 872	321 459	4 741	15 947
2008	353 993	313 791	4 636	17 067
2009	258 774	221 037	3 821	19 399
2010	338 780	295 990	3 753	22 754
2011	251 092	213 237	2 768	21 801
2012	158 129	126 289	1 715	19 554
2013	173 197	x	x	16 744
2014	233 921	199 288	2 411	17 265
2015	295 174	256 057	2 842	19 870
2016	352 210	307 345	3 321	22 596
2017	384 705	331 587	4 219	28 680
2018	406 906	349 582	4 510	33 280
2019	409 617	348 717	4 491	36 371
2020	293 610	237 301	3 487	34 496
2021	320 583	256 542	4 351	39 174
2022	363 201	295 444	4 930	42 455

Fonte: Pordata (2023)

Segundo dados apresentados pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP), em 2001, dos 5,6 milhões de carros em circulação, cerca de 63% são veículos com mais de 10 anos e cerca de 26% são viaturas com mais de 20 anos de idade (Tomé, 2023).

Através dos testes de homologação e das inspeções periódicas obrigatórias a que os veículos estão sujeitos, é possível obter as características de segurança necessárias aquando da sua conceção. O objetivo das mesmas é aferir se a viatura “reúne as condições técnicas e de segurança exigidas” (MICAV, 2020, p. 1.3-10). Não obstante, o problema surge não na fase de produção, mas sim na fase de manutenção pelo consumidor final, que é feita de forma incorreta ou negligenciada (MICAV, 2020).

No que toca aos sistemas de segurança, os mesmos podem ser divididos em dois grandes grupos. Os sistemas de segurança ativa dos veículos são aqueles que possibilitam à viatura um comportamento seguro aquando da sua circulação, evitando a possibilidade da ocorrência de um acidente. Neste grupo inclui-se os sistemas de travagem e direção, suspensão, amortecimento, pneumáticos e iluminação (Montoro et al., 2000). Quanto aos

sistemas de segurança passiva, o MICAV (2020) define-os como os elementos cuja função só se desenvolve no momento do sinistro, e que concorrem para a minimização das consequências que dele decorrem. Montoro et al. (2000, p. 36) inclui neste grupo elementos como os *airbags*, cintos de segurança, sistemas de retenção infantil e sistemas de absorção de impacto.

No âmbito da investigação, os aspetos que requerem atenção máxima por se constituírem como vitais na ocorrência dos sinistros são os pneumáticos e os sistemas de direção, travagem e iluminação (quer seja de estrada ou de sinalização) (MICAV, 2020, p. 1.3-11).

CAPÍTULO 2 – O PROCESSO DA INVESTIGAÇÃO DOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

2.1. A investigação criminal em âmbito rodoviário

Segundo a Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto, ou simplesmente, Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC) (AR, 2008), mais concretamente ao seu artigo 1º, por investigação criminal entende-se “o conjunto de diligências que, nos termos da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas, no âmbito do processo”.

Vieira (2014) entende que a definição acima exposta, assemelha-se àquilo que se entende como finalidade e âmbito do inquérito no quadro normativo nacional, mais concretamente, no que está estabelecido no n.º 1 do art.º 262.º do Código de Processo Penal (CPP) (Ministério da Justiça, 1987), que indica que o inquérito “compreende o conjunto de diligências que visam investigar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a responsabilidade deles e descobrir e recolher as provas, em ordem à decisão sobre a acusação”. É importante perceber que, apesar das duas definições se apresentarem semelhantes, há uma clara distinção entre as mesmas, pelo facto de a definição da LOIC se referir ao âmbito do processo, enquanto que a definição que o CPP apresenta restringe-se à ordem à decisão sobre a acusação.

Segundo Braz (2013), a investigação criminal ou atividade de polícia criminal não é nada mais do que uma atividade que opera de forma exclusiva no sistema de justiça, ou seja, opera perante um processo judicial em concreto ou que vise a sua instauração de forma direta. O seu objetivo é a criação de condições para a realização da justiça criminal.

Sendo assim, a investigação de acidentes de viação consiste na análise de um certo evento, relacionando as particularidades que contribuíram para a sua produção, para que no fim se explique a causa e o modo como este se gerou (Vieira, 2014). Para tal, o objetivo da investigação é a recolha de dados e de informação, para que, com base nestes se possa deduzir uma conclusão e perceber as respetivas consequências (MICAV, 2020).

Gomes (2022) entende que os acidentes de viação são uma área cuja investigação pode ser efetuada mediante três diferentes prismas: a investigação com foco nos princípios e interesses policiais, desencadeado pelas forças de segurança; com foco na identificação da causa de morte e lesões das vítimas envolvidas, desencadeado pelos profissionais de medicina legal; por fim, com foco no comportamento da viatura durante o sinistro por forma a aumentar a sua segurança, desencadeado pelos engenheiros mecânicos.

Para que a investigação de acidentes rodoviários decorra com o rigor e profundidade necessários, Gomes (2010) apresenta alguns princípios fundamentais para o trabalho dos investigadores tais como: tomar o processo de recolha de dados como um processo decisivo para o sucesso da investigação, o qual, deve possuir um padrão cronológico, indo do geral para o particular; priorizar sempre o rigor da investigação à remoção dos destroços do local do acidente; considerar sempre que todos os factos têm importância até que sejam analisados quanto à sua relevância; manter total imparcialidade ao longo de toda a investigação, evitando a tendência de formular hipóteses; e, por fim, definir sistematicamente qualquer fator que poderá ter contribuído para o acidente e que poderá vir a influenciar outros no futuro.

2.1.1. O papel da GNR na investigação dos acidentes de viação

O Ministério Público (MP) é o órgão competente para dirigir o processo, podendo ser assistido pelos Órgãos de Polícia Criminal (OPC,) mediante o disposto no n.º 1 do Artigo 263.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987).

Conforme o disposto na alínea c) do Artigo 1.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987), os OPC são as “entidades e agentes policiais a quem caiba levar a cabo quaisquer atos ordenados por uma autoridade judiciária ou determinados por este Código”.

As competências dos OPC estão expostas no Artigo 55.º do CPP e podem ser divididas em dois tipos, sendo que a competência delegada encontra-se vertida no n.º 1 do mesmo preceito legal e a competência própria encontra-se no seu n.º 2.

Um exemplo de competência delegada é aquela que se encontra no n.º 1 do Artigo 288.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987), no qual é determinado que, apesar de ser o juiz quem detém a competência para a direção do processo, pode o mesmo ser assistido pelos OPC.

Quanto à competência própria, um exemplo seriam as Medidas Cautelares e de Polícia (MCP), as quais não necessitam de ordem da autoridade judiciária competente para se executarem, mediante o disposto no n.º 1 do Artigo 249.º do CPP, estando enumeradas no n.º 2 do mesmo artigo (Ministério da Justiça, 1987).

Mediante o que tem vindo a ser exposto, e segundo o que está descrito no artigo 6.º da LOIC (AR, 2008), a GNR detém competência para desenvolver a investigação de crimes cuja investigação não é reservada a outros OPC.

A GNR detém competência e responsabilidade de fiscalização da maior parte da Rede Rodoviária Nacional (GNR, 2022a), sendo que, 99,1% das autoestradas, 96,4% das

estradas nacionais e 92,3% das estradas municipais encontram-se na área de responsabilidade da GNR (Gomes, 2015).

Pelo mesmo facto, a GNR entendeu, mediante o Despacho n.º 51/03 – OG, de 29 de agosto (GNR, 2003), implementar os Núcleos de Investigação Criminal dos Destacamentos de Trânsito (NIC DT) na estrutura de investigação criminal da extinta Brigada de Trânsito (BT). A mesma incluía no Comando da Unidade, a Secção de Investigação Criminal da BT, no Comando do Grupo Regional de Trânsito, a Secção de Investigação Criminal do Grupo Territorial e, por fim, no Comando do DT, o Núcleo de Investigação Criminal do DT.

Mediante o despacho acima indicado, a GNR passa a ter competência reservada, na sua área de jurisdição, da investigação de um conjunto de crimes, que não tenham sido executados com conduta dolosa, dos quais se destaca o crime de homicídio em acidente de viação. Segundo o disposto no Apêndice 1 ao Anexo E do mesmo documento, os NIC DT têm competência para:

levar a efeito as investigações dos crimes para os quais a Brigada de Trânsito tenha competência (nomeadamente os homicídios e as ofensas à integridade física resultantes de acidentes de viação), exceto as que são da competência de outros órgãos; e, outras que, direta ou indiretamente relacionadas com a investigação criminal, lhe venham a ser atribuídas.

Com a reorganização da estrutura da investigação criminal, mediante o apêndice 1 ao Anexo D do Despacho n.º 63/09 – OG, de 30 de dezembro (GNR, 2009), os NIC DT passam a designar-se de Núcleo de Investigação de Crimes em Acidente de Viação (NICAV), com as seguintes competências:

proceder à investigação de crimes resultantes de acidentes de viação que originem vítimas mortais ou feridos graves, assim como de outros crimes específicos de ambiente rodoviário para as quais a Guarda tem competência; Efetuar perícias e outras diligências técnicas; Outras que, direta ou indiretamente relacionadas com a investigação criminal operativa, lhe sejam cometidas.

Em 2014 houve uma nova reestruturação da investigação criminal da GNR. Mediante o Despacho n.º 18/14, de 11 de março (GNR, 2014), os NICAV ficam na dependência dos DT como se pode verificar na figura n.º 3 do Anexo B do presente trabalho.

Em suma, os NICAV são a entidade competente para proceder com a investigação dos crimes que ocorram em contexto rodoviário. Excetuam-se, porém, os casos em que os mesmos sejam da competência reservada de outro OPC.

Os NICAV estão agrupados em três tipos diferentes: os tipo I são constituídos por 8 militares, 7 investigadores da categoria de Guardas, e um chefe que pode possuir o posto de Sargento-Ajudante ou 1º Sargento; os NICAV tipo II são constituídos por 1 chefe, que pode ter os mesmos postos acima referidos e, ainda, outros 5 investigadores da categoria de Guardas; por fim, os NICAV tipo III são constituídos por 5 militares ao todo, ou seja, são constituídos por 1 chefe com os mesmos postos dos anteriores, e 4 outros investigadores também da classe de Guardas.

A composição dos NICAV encontra-se assim dividida em função da média de acidentes com mortos ou feridos graves que se verificam na respetiva área de responsabilidade de cada NICAV nos últimos anos (GNR, 2022b).

Os NICAV encontram-se dispostos pelo país, um por cada CTer sediado no DT. Os CTer de Lisboa e de Setúbal, constituem exceção, por possuírem dois NICAV, pelo número elevado de inquéritos a seu cargo e para garantir tempos de reação não superiores a uma hora nas ocorrências (GNR, 2013).

2.1.2. A formação dos militares para a investigação de acidentes de viação

A formação é a forma de dotar a GNR de “recursos humanos capazes e de elevada capacidade técnica” (Gomes, 2022, p.10). Como tal, é essencial definir o conceito de formação e quais os seus objetivos. McHenry (2019) defende que a formação tende a aprimorar a conduta da atuação do militar, para além de aumentar a sua eficiência e eficácia. O mesmo entende ainda que a formação para um militar equipara-se a uma caixa de ferramentas para um mecânico: se este não possuir as ferramentas necessárias para lidar com situações inopinadas, então as consequências podem ser desastrosas, não só para o próprio, mas também para aqueles que se encontram à sua volta.

Segundo o que se encontra previsto no n.º 4 do Decreto-Lei n.º 9/94, de 13 de janeiro (Presidência do Conselho de Ministros, 1994) por formação profissional entende-se:

o processo global e permanente através do qual funcionários e agentes, bem como candidatos a funcionários sujeitos a um processo de recrutamento e selecção, se preparam para o exercício de uma atividade profissional, através da aquisição e do desenvolvimento de competências e capacidades, cuja síntese e integração possibilitam a adoção dos comportamentos adequados ao desempenho profissional e à valorização pessoal, socio-profissional e cultural.

Antunes, et al. (2001) definem a formação como um conjunto de atividades com o objetivo de obter conhecimentos, capacidades e formas de atuação essenciais para o

exercício de funções numa profissão em qualquer que seja o ramo da atividade económica. A formação é consensualmente considerada um elemento vital e caracteriza-se pela sua elevada relevância para o sucesso de qualquer organização, principalmente naquelas em que o capital humano é o principal sujeito, tal como acontece na GNR (Branco, 2010). Deste modo, é crucial a valorização profissional, através da formação adequada e atualizada, para que o desempenho dos militares corresponda ao que se espera do serviço público que prestam e que está sistematicamente sujeito a escrutínio público.

A formação na GNR, é entendida como o conjunto de atividades que procuram a obtenção e a promoção de conhecimentos, de competências técnico-profissionais e de comportamentos que são exigidos aos militares para exercício das suas próprias funções. Os objetivos da formação são então a preparação do militar para um desempenho mais desejável da sua função, reforçando as competências e melhorando os seus pontos fracos, mas, acima de tudo, a melhoria da prestação do serviço à sociedade (GNR, 2019).

A adequada formação dos investigadores da GNR, no âmbito de crimes rodoviários, constitui um requisito fulcral, pelas competências necessárias na descoberta da verdade e pela importância que a conclusão dos inquéritos adquire face à decisão final do tribunal (Maio, 2009). Como elucida o MICAV (2020), o trabalho destes militares serve de suporte para a ação dos outros organismos envolvidos na prevenção deste tipo de sinistros. Em suma, um bom investigador é aquele que contribui significativamente para o bem comum, através da realização competente e eficiente do seu trabalho.

É de notar, por isso, que as informações adquiridas no âmbito da investigação, levada a cabo pelos mesmos, têm de possuir um grau de rigor e credibilidade elevados, devido às entidades dependentes da sua conduta como, por exemplo, o MP. Noe et al. (2022) aditam ainda que esta credibilidade é atingida através do domínio do saber-fazer, imposto a uma determinada função, por parte dos recursos humanos.

Para que os militares da GNR possam exercer funções de investigação criminal e, mediante o disposto no ponto 6 do Despacho n.º 63/09 – OG (GNR, 2009), é necessário que estejam habilitados com a formação técnica e específica neste âmbito.

Segundo o n.º 1 do Artigo 3.º do Regulamento do Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação, para ingressarem nos NICAV dos DT dos CTer e na Secção de Acidentes de Viação da Divisão de Criminalística da Direção de Investigação Criminal, os militares têm que frequentar e completar com sucesso o Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (CICAV) (GNR, 2012).

Para o ingresso no curso, os militares deveriam preencher dois requisitos estabelecidos no n.º 3 do Artigo 3.º do Despacho n.º 36/12 – OG, de 29 de julho, sendo estes a habilitação com o Curso de Trânsito e com o Curso de Investigação Criminal (GNR, 2012).

Pese embora a missão principal dos NICAV seja a investigação de crimes de acidentes de viação graves, recentemente, também investigam outros crimes relacionados, direta ou indiretamente, com o âmbito rodoviário, e que vão mais além dos acidentes de viação (GNR, 2022a). Como tal, surgiu a necessidade de reformular o referencial e o regulamento do CICAV, cujo foco estava direcionado para a investigação criminal em acidentes de viação. Nesse intuito, foi criado um Grupo de Trabalho (GT), constituído por elementos de diferentes NICAV, com o propósito de recolher perspetivas de diferentes investigadores, identificando as necessidades e dificuldades sentidas com as situações com que se deparam no terreno (GNR, 2022a).

Fruto disso, surgem as alterações ao regulamento do curso, à designação do curso e dos requisitos para o ingresso no mesmo, possibilitadas através do Despacho n.º 289/22 – OG, de 21 de setembro (GNR, 2022c).

Segundo o seu Artigo 1.º, o curso passa a tomar a designação de Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário (CICAR), e quanto aos requisitos que eram anteriormente exigidos para o ingresso, mediante o Artigo 4.º do mesmo documento, deixam de ser obrigatórios (GNR, 2022c).

O CICAR tem um total de 214 tempos letivos, mediante o definido no Artigo 7.º do Despacho n.º 289/22, de 21 de setembro, e integra três unidades curriculares: a Unidade Curricular 1 – Direito rodoviário e penal rodoviário; a Unidade Curricular 2 – Investigação de crimes em ambiente rodoviário; e a Unidade Curricular 3 – Investigação criminal em acidentes de viação, cujo plano curricular se apresenta no Anexo A deste presente trabalho (GNR, 2022c).

2.2. A investigação de acidentes de viação

O objetivo principal do processo de investigação de acidentes de viação é a determinação exata de como ocorreu, porque ocorreu e quais as causas que estiveram na origem do sinistro, com intuito de permitir a aprendizagem para memória futura e evitar que o mesmo se repita (MICAV, 2020).

A investigação de acidentes de viação, segundo o MICAV (2020, p. 1.11-5), “é um processo lógico e sistemático”. Como tal, as etapas deste processo devem ser efetuadas de forma sequencial, não podendo passar-se para a fase seguinte, caso não se tenha completado

a anterior (Gomes, 2010). O início do processo de investigação começa com a aquisição da notícia do crime, que chega aos investigadores dos NICAV através dos DT, dos Postos Territoriais ou até mesmo da Sala de Situação dos CTer. O militar que recebe a informação sobre o acidente, procede a uma recolha sumária de informação que seja útil. É então recolhida informação sobre o cenário do local da ocorrência, por forma a idealizar quais as medidas que se devem tomar para garantir a preservação dos meios de prova que se revelam fundamentais para as fases do processo que daí se vai originar (Rebisco, 2017).

Por sua vez, o processo de investigação dos acidentes de viação é constituído por três fases distintas e sistemáticas, sendo estas: i) fase da recolha de dados; ii) fase de estudo dos dados e, por fim, iii) a fase de reconstituição do acidente (MICAV, 2020).

2.2.1. Recolha dos dados

Na abordagem ao local do acidente, a preocupação primordial deve ser tornar o local seguro e evitar o escalar do incidente (National Policing Improvement Agency, 2007). Para tal, é necessário tomar algumas medidas imediatas, tais como, se se constatar a existência de incêndios, os mesmos devem ser de imediato extintos e, para não causar mais danos a outros utentes da via, o acidente deve ser devidamente sinalizado. Após o sucedido, deve-se prestar auxílio às vítimas (Maio, 2009).

No que toca à recolha de dados propriamente dita, o MICAV (2020) define esta fase como uma das mais cruciais no processo de investigação, pois as evidências físicas levam ao esclarecimento das causas do incidente (Maio, 2009). Gomes (2010) acrescenta ainda que, devido ao facto de as fases do processo de investigação estarem todas interligadas umas com as outras, o êxito das mesmas está dependente do rigor que se utilizou nas anteriores. Sendo assim, da recolha errada de dados numa das fases, podem surgir conclusões erradas.

É nesta fase que se procede à recolha de vestígios e indícios, que são fixados e referenciados para conceber uma reconstituição à escala do cenário do acidente. Para tal, é feita uma inspeção judiciária ao local, a qual é constituída pelo registo fotográfico de veículos e cadáveres e registo cartográfico. Tal facto vai possibilitar aos investigadores elaborar os croquis à escala, que traduzem, de forma exata, a posição dos elementos recolhidos (Rebisco, 2017).

Os dados a recolher são “referentes às pessoas, veículos, estrada e condições atmosféricas implicadas, assim como, todas as marcas e vestígios existentes na via ou fora dela” (MICAV, 2020, p. 1.11-5). Podem ainda ser recolhidos vestígios biológicos, com o

apoio do Núcleo de Apoio Técnico e vestígios que requeiram análise no Laboratório de Polícia Científica (Rebisco, 2017).

No âmbito das MCP, os OPC encontram responsabilidade na prática de atos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova, como especificado no n.º 1 do Artigo 249.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987). Neste contexto incluem-se, mediante o n.º 2 do mesmo preceito legal: a) a proibição de trânsito de pessoas estranhas ao local do crime para evitar que os vestígios se apaguem ou se alterem antes da sua examinação, tal como disposto no n.º 2 do Artigo 171.º do CPP; b) a determinação para que se mantenham no local aquelas pessoas cuja presença é indispensável, para que sejam submetidas a algum exame que seja necessário, tal definido no n.º 1 do Artigo 173.º do CPP; c) colher quaisquer informações das pessoas para mais facilmente descobrir os agentes do crime e proceder à sua reconstituição (Ministério da Justiça, 1987).

2.2.2. Estudo dos dados

Após se ter procedido à recolha de toda a informação relevante, os dados recolhidos na fase precedente, devem ser tratados com o fim último de estabelecer possíveis causas do acidente (MICAV, 2020), e para que seja passível fazer-se a reconstrução da factualidade que envolveu o mesmo (Rebisco, 2017).

Após essa análise, e no caso de falta ou insuficiência de informação factual, então só se podem elaborar causas prováveis ou indeterminadas (Gomes, 2010).

Como suporte aos dados recolhidos, podemos contar também com as provas testemunhais, as provas materiais e com as perícias que se realizam mediante as características ou consequências do acidente. Como exemplo de perícias, podemos referir as realizadas pelo Instituto Nacional de Medicina Legal, tais como os Relatórios de Autópsia e os Relatórios de Toxicologia Forense. O Relatório Técnico de Cálculo de Velocidades, realizado pelos militares da GNR, também são exemplo de perícias que servem de suporte aos dados recolhidos (Rebisco, 2017).

2.2.3. Reconstituição do acidente

A partir dos factos que foram obtidos e estudados nas fases precedentes, a última fase do processo de investigação tem o objetivo de perceber como ocorreu o acidente (MICAV, 2020).

É na fase de reconstituição do acidente que os investigadores tentam obter resposta às questões fundamentais da investigação: “O Quê? Quando? E quem? Porquê?” (MICAV, 2020, p. 1.11-6), e apresentam as conclusões que advêm das fases anteriores (Gomes, 2010).

É de ressaltar que, aquando da apresentação dos factos, a mesma deve ser feita de forma sistemática, coerente e objetiva, para que não suscite dúvidas sobre as conclusões obtidas (Gomes, 2010). Para isso, e apesar de não haver um acidente igual a outro, a GNR agrupa diferentes tipos de acidentes atendendo às suas características comuns com o objetivo de sistematizar a investigação e conclusões que daí advêm (MICAV, 2020). No que toca aos modelos, a divisão é feita em (MICAV, 2020, p. 1.11-7):

- (1) Colisões frontais em troço curvo;
- (2) Colisões angulares em troço curvo;
- (3) Colisões frontais em troço reto (inclui lombas);
- (4) Colisões angulares em troço reto (inclui lombas);
- (5) Colisões. Acidentes em intersecções;
- (6) Colisões traseiras;
- (7) Atropelamentos;
- (8) Mudança de direção para a esquerda;
- (9) Despistes.

Este agrupamento quanto ao tipo ou classe de acidente executa-se para que, atendendo às características comuns dos vários tipos de acidentes, se possam definir caminhos comuns de investigação que levam à solução do que aconteceu. No caso de insatisfação sobre os resultados obtidos pode, o investigador, seguir outros modelos alternativos, sabendo que a sistematização da investigação é variável (MICAV, 2020).

2.3. Os Relatórios Finais

Na ocorrência de um acidente de viação, do qual resultem mortes, os investigadores dos NICAV realizam um relatório intitulado de Relatório Técnico de Acidente de Viação (RTAV). O RTAV é, tipicamente, um documento que possui independência em relação ao Inquérito e Instrução, fazendo deles parte apenas nos casos em que a Autoridade Judicial assim o entender (MICAV, 2020).

Na verdade, o RTAV é um documento constituído por números, que detalha os aspetos técnicos do acidente através de um conjunto de dados e investigações técnicas que poderá incluir fotografias, croquis, croquis dinâmicos e quaisquer outros elementos que deveram ser tidos em conta (MICAV, 2020).

A GNR define a obrigatoriedade de elaboração do RTAV mediante dois motivos diferentes, nos casos em que a Autoridade Judicial assim o determine ou, em todos os acidentes graves (MICAV, 2020).

O RTAV é um documento com um grau elevado de importância, devido ao nível de especialização e conhecimentos das equipas de investigação que o realizam. É um documento que é remetido para o tribunal competente, servindo para o aprofundamento do inquérito do ponto de vista técnico, devendo ser simples, para que seja possível encontrar os dados com facilidade, e claro quanto à exposição dos factos (MICAV, 2020).

No que concerne ao Relatório Final (RF), este resume-se às conclusões das diligências efetuadas pelo NICAV na fase de inquérito. O RF é um documento que integra o parecer do investigador do NICAV sobre o acidente em questão, e que é realizado para todos os acidentes rodoviários investigados pelo NICAV.

A diferença entre os RTAV e os RF reduz-se ao facto de que os primeiros são elaborados mediante determinação da Autoridade Judicial, e os segundos são elaborados em todos os casos de acidentes rodoviários. Para além disso, as diligências de investigação encontram-se mais detalhadas nos RTAV, em comparação aos RF.

2.4. Fases do processo criminal

Um processo comum, para o Direito Processual Penal Português, engloba três fases distintas sendo estas, a fase de inquérito, a fase de instrução e a fase de julgamento. No entanto, Pinto defende que ainda se pode considerar mais uma fase, que é a fase da notícia do crime (Pinto, 2018). As fases de inquérito e de julgamento são revestidas de obrigatoriedade, enquanto a fase de instrução é facultativa, mediante o disposto no n.º 2 do Artigo 286.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987) (Hipólito, 2020).

O processo propriamente dito começa com a aquisição da notícia do crime, que pode ser feita de várias formas, estando especificadas no Artigo 241.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987) e, em circunstâncias normais, dá sempre lugar à abertura do inquérito mediante o disposto no n.º 2 do Artigo 262.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987).

Como finalização da fase de inquérito, o MP pode proferir, mediante aquilo que foi apurado pelo OPC, despacho de arquivamento segundo o disposto no n.º 1 do Artigo 277.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987), despacho de acusação conforme disposto no n.º 1 do Artigo 283.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987) ou suspensão provisória do processo segundo o Artigo 281.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987).

Nos casos em que o crime não é punível com pena de prisão superior a 5 anos ou punível com uma sanção diferente da prisão, pode o MP determinar a suspensão provisória do processo, mediante o n.º 1 do Artigo 281.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987). No entanto, para que haja lugar à suspensão do processo é necessário que se verifiquem certos pressupostos, igualmente previstos no art.º 281.º CPP. No que toca às injunções e regras de conduta, as mesmas encontram-se vertidas no n.º 2 do mesmo artigo, e devem ser aplicadas ao arguido mediante a verificação da suspensão do processo. No âmbito dos crimes rodoviários, podemos destacar as alíneas: a) indemnização do lesado, b) dar ao lesado satisfação moral adequada, c) frequentar certos programas ou atividades, f) não exercer determinadas profissões e l) não ter em seu poder determinados animais, coisas ou objetos capazes de facilitar a práticas de outro crime.

Caso o MP decida sobre o arquivamento do processo, o mesmo acontece mediante despacho. Isto verifica-se na eventualidade de se ter recolhido prova bastante da não verificação do crime, de o arguido não o ter praticado ou caso seja legalmente inadmissível o procedimento, tal disposto no n.º 1 do Artigo 277.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987). Para além destes casos, e mediante o disposto no n.º 2 do mesmo preceito legal, é igualmente arquivado o processo caso não tenha sido possível ao MP obter indícios suficientes quanto à verificação do crime ou dos seus agentes.

A comunicação da decisão de arquivamento do MP é feita ao arguido, ao assistente e ao denunciante (que possui a faculdade de se constituir como assistente). Para além destes, é ainda comunicada a decisão de arquivamento, àqueles que tenham manifestado o propósito de deduzirem um pedido de indemnização civil (presente no Artigo 75.º do CPP) e aos seus advogados ou defensores (Ministério da Justiça, 1987).

No caso de ser proferida acusação por entendimento do MP, pelo facto de se terem recolhido indícios suficientes da verificação do crime e do seu agente, o mesmo é feito mediante despacho e num prazo de 10 dias, conforme o n.º 1 do Artigo 283.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987). Os indícios consideram-se como suficientes, os que resultarem uma possibilidade razoável de ao arguido vir ser aplicada, em julgamento, uma pena ou medida de segurança, como indicado no n.º 2 do preceito legal acima enunciado.

No n.º 3 deste mesmo artigo, são ainda expostos alguns elementos que devem constar da acusação, tais como: a) a identificação do arguido; b) a narração dos factos que fundamentam a aplicação da pena ou medida de segurança; c) as circunstâncias relevantes que levam a uma atenuação especial da pena; d) a indicação das disposições legais que se aplicam; e) o rol máximo de 20 testemunhas e a sua respetiva identificação; f) a indicação

dos peritos e consultores técnicos a serem ouvidos em julgamento e a sua respetiva identificação; g) a indicação de outras provas a produzir ou a requerer; h) a indicação do relatório social ou de informações dos serviços de reinserção social; i) a data e assinatura (Ministério da Justiça, 1987).

Com o fim da fase de inquérito, é possível requerer a abertura da fase de instrução, cuja finalidade é a comprovação judicial da decisão de arquivamento do inquérito ou dedução de acusação. O objetivo do inquérito é entender se é passível, ou não, de levar a causa a julgamento, encontrando-se disposto no n.º 1 do Artigo 286.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987). O carácter facultativo desta fase provém do disposto no n.º 2 do mesmo preceito legal, e a sua abertura deve ser feita mediante requerimento (Requerimento para abertura de instrução ou RAI) do arguido.

O RAI é feito pelo arguido relativamente a factos pelos quais o MP ou o assistente tiverem deduzido acusação, conforme a alínea a) do n.º 1 do Artigo 287.º do CPP. O RAI pode também ser feito pelo assistente, relativamente a factos pelos quais o MP não tenha deduzido acusação, em concordância com o disposto na alínea b) do mesmo preceito legal (Ministério da Justiça, 1987). Para melhor observação, consultar o esquema previsto no Apêndice A.

Por fim, dá-se a fase de julgamento que começa com os atos preliminares e saneamento, mais concretamente com a pronunciação por parte do presidente quando a nulidades ou outras questões prévias ou incidentais que impeçam a apreciação do mérito da causa, de acordo com o n.º 1 do Artigo 311.º do CPP. Nos casos em que o processo tenha sido remetido para julgamento sem que tenha havido instrução, pode o presidente decidir sobre a rejeição da acusação pelo MP, por entender que está manifestamente infundada ou, no caso de uma alteração substancial dos factos, a rejeição da acusação pelo assistente ou MP, conforme o disposto no n.º 2 do Artigo 311.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987).

Com a realização dos atos preliminares e saneado o processo, é designado um dia, o local e a hora para a audiência, mediante despacho do presidente, em concordância com o disposto no n.º 1 do Artigo 312.º do CPP. Para finalização da fase de julgamento, é proferida uma sentença, sendo que pode esta ser condenatória, no âmbito do Artigo 375.º do CPP, ou pode ser absolutória, no âmbito do Artigo 376.º do CPP. Pode ainda ser tomada uma decisão sobre o pedido de indemnização civil, caso o mesmo se venha a revelar fundado, mesmo que tenha sido proferida a absolvição do arguido, de acordo com n.º 1 do Artigo 377.º do CPP (Ministério da Justiça, 1987).

PARTE II – ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO E TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 3 – DA METODOLOGIA, MÉTODOS E MATERIAIS

Com a finalização do enquadramento teórico, neste capítulo é apresentado o percurso metodológico desta investigação. Creswell (2009) acredita que os pressupostos filosóficos, os métodos ou os procedimentos distintos constituem as componentes mais notáveis na forma como a investigação é orientada.

Segundo Rosado (2017, p. 119), o método constitui “um conjunto de técnicas que determinam o sentido orientador de uma investigação”. Prodanov e Freitas (2013) entendem que o método científico não é nada mais do que um conjunto de processos, quer sejam intelectuais, quer sejam técnicos, que se empregam para que seja atingido o conhecimento.

Já Freixo (2018) explica que, o método científico é compreendido por todos os processos de obtenção do conhecimento, ou seja, é composto pelos procedimentos de recolha, classificação, análise e interpretação de dados.

Sendo assim, será exposto, em subcapítulos, quais os objetivos da investigação, qual o tipo de abordagem, os métodos usados para a recolha de dados, a amostragem e o tratamento dos dados.

3.1. Definição dos objetivos da investigação

Uma investigação científica pode ser definida como “um sistema de produção de conhecimentos” (Romão, 2021, p. 6), intentando sempre uma resposta a um problema que foi inicialmente levantado, sendo utilizado como uma ferramenta pelo investigador e que serve de “fio condutor” e de ponto de partida na procura do conhecimento (Quivy & Campenhoudt, 1998).

A formulação de objetivos de investigação possibilita ao investigador demonstrar qual o sentido que a sua investigação vai tomar, através da formulação de um OG que vai servir de guia para a formulação de objetivos específicos (OE) (Saunders, Lewis & Thornhill, 2009).

O problema da investigação é assim ditado pela pergunta de partida (PP), à qual estão “acometidas as perguntas derivadas” (PD), encontrando-se relacionada com o OG da investigação (Rosado, 2017, p. 122).

Como tal, foi então elaborada uma PP e 3 perguntas derivadas (PD), cujas se encontram intimamente relacionadas com os OE definidos:

As mesmas encontram-se sintetizadas da seguinte forma:

Quadro n.º 1 - Perguntas e Objetivos de Investigação

Perguntas de Investigação	Objetivos de Investigação
PD 1 - Como se constituem a estrutura e as fases da investigação realizada pelos NICAV?	OE 1 - Caracterizar a estrutura e as fases da investigação realizada pelos NICAV.
PD 2 - Qual a tipologia de crimes investigados pelos NICAV?	OE 2 - Identificar a tipologia de crimes alvo de investigação dos NICAV.
PD 3 - Qual a influência que a investigação realizada pelos NICAV exerce na decisão tomada pelo Ministério Público?	OE 3 - Apurar a relação entre a investigação feita pelos NICAV e os pressupostos estabelecidos no âmbito do Direito Penal.
PD 4 - Existe discrepância entre as causas apuradas pelo NICAV na fase de inquérito e aquelas aceites a nível judicial?	OE 4 - Conferir se existe discrepância entre as causas apuradas pelo NICAV na fase de inquérito e aquelas aceites a nível judicial.
PP - A análise levada a cabo pelos NICAV, no que diz respeito à investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial?	OG - Compreender se a análise levada a cabo pelos NICAV, no que diz respeito à investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial.

Fonte: Elaboração Própria

3.2. Tipo de abordagem

A investigação aqui presente encara-se como um estudo de caso que, Benbasat et al. (1997) entendem que os estudos de caso são úteis para obter informação de uma ou mais instituições, analisar e perceber quais os seus problemas reais e contemporâneos, sem que haja manipulação dos dados por parte do investigador. Para além do mais, o estudo de caso, denota-se pela pesquisa de informação sobre fenómenos sociais e organizacionais complexos (Yin, 2003).

Segundo Creswell (2009), o estudo de caso caracteriza-se por ser uma estratégia de investigação qualitativa, envolvendo uma descrição pormenorizada do contexto dos indivíduos, que se segue da análise dos dados por forma a identificar temas ou questões.

Tal como refere Rosado (2017, p. 119), “em função da natureza do problema que se pretende investigar, deverão ser adotados uma determinada estratégia de investigação (quantitativa, qualitativa ou mista)”. Fruto disto, a estratégia de investigação empregue para a presente investigação é qualitativa que, segundo Vilelas (2020), possibilita a obtenção de um entendimento extenso e subjetivo, sem tomar em conta as vertentes da quantificação ou da pesquisa estatística.

Para além do mais, o método pelo qual esta investigação se baseou foi o método indutivo, segundo o qual, Trochim (2006) refere que possibilita produzir conclusões baseadas em fenómenos individuais. De acordo com Marconi e Lakatos (2019, p. 86), pode-

se tomar o método indutivo como um “processo mental por intermédio do qual, partindo de dados particulares, suficientemente constatados, infere-se uma verdade geral ou universal”.

Como resultado, no presente estudo foi possível analisar os casos de acidentes de viação, nos quais se tenham verificado vítimas mortais e se tenha constituído pelo menos um arguido durante a fase de inquérito, avocados pelo NICAV do CTer de Castelo Branco, no período temporal de 1 de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2023. A escolha deste período temporal prendeu-se com o facto de ser o período mais recente onde ainda é possível obter acesso às decisões judiciais no final do processo. Quanto à escolha da delimitação geográfica, foi escolhido o distrito de Castelo Branco para o presente estudo devido ao facto de fornecer uma perspetiva mais remota, onde existe uma densidade populacional mais reduzida.

3.3. Métodos de recolha de dados

Para a apresentação dos métodos de recolha de dados, importa referir que a presente investigação foi dividida em dois momentos distintos, a parte I, composta pelo enquadramento teórico, e a parte II, que se refere à parte empírica do trabalho.

As técnicas de recolha de dados e a sua determinação constituem-se como cruciais para a investigação, pois são elas que sustentam a recolha da informação e a aquisição de resultados válidos, partindo do pressuposto que são adequadas à investigação (Sarmiento, 2013).

Na presente investigação procurou-se obter informação com recurso tanto a fontes primárias, como a fontes secundárias. No que toca à recolha de dados relativamente ao enquadramento teórico, a mesma foi realizada com recurso a ambos os tipos de fontes. No que concerne às fontes primárias, as mesmas resumem-se à consulta de documentos, despachos e manuais institucionais e de legislação em formato digital. Quanto às fontes secundárias são de destacar a consulta de livros, de artigos e de revistas científicas, dissertações de mestrado e de dados fornecidos pela ANSR, PORDATA e ACAP.

No que toca à parte empírica do trabalho, a mesma encontra-se dividida em três fases. Na primeira fase, procedeu-se à recolha de todos os processos de acidentes de viação avocados ao NICAV de Castelo Branco durante o período de 1 de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023, nos quais se tenham verificado vítimas mortais e se tenha constituído pelo menos um arguido na fase de inquérito. Foi possível identificar no total 48 processos, sendo obtidos os respetivos RF com o auxílio da chefe do NICAV de Castelo Branco

mediante a autorização do Comandante Territorial de Castelo Branco, de acordo com o Apêndice B.

Num segundo momento, foram também obtidos os despachos de arquivamento e de acusação relativos aos processos, através do Tribunal Judicial da Comarca de Castelo Branco, mediante autorização de Sua Excelência o Vice-Presidente do Conselho Superior da Magistratura. A autorização foi concedida mediante um ofício dirigido a Sua Excelência o Presidente do Conselho Superior da Magistratura, como se pode observar no Apêndice C. No total foram obtidos 28 despachos.

Na terceira fase, foram realizados inquéritos por entrevista semiestruturadas, que segundo Quivy e Campenhoudt (1998) caracterizam-se por permitirem ao entrevistado responder abertamente, sendo constituída por questões que permitem ao investigador encaminhar os entrevistados para os objetivos pretendidos.

Foi assim elaborado um guião e a respetiva Carta de Apresentação que se encontra presente no Apêndice D, dirigido aos chefes dos NICAV do país devido à sua vasta experiência como investigadores deste tipo de sinistros, salientando os objetivos da entrevista e a solicitar consentimento para autorizar a mesma.

3.4. Amostragem

Segundo Haro et al. (2016), o universo são todos os sujeitos, casos e observações que se possam agrupar segundo uma determinada característica. Como não é possível obter informação sobre todo o universo, selecionou-se uma parcela desse mesmo universo, ou seja, “um subconjunto do universo” capaz de satisfazer as necessidades da investigação aqui presente (Marconi & Lakatos, 2019, p. 163).

No processo de triagem dos processos, definiu-se a prioridade no estudo da sinistralidade rodoviária grave e, como tal, foram selecionados todos os processos avocados pelo NICAV do CTer de Castelo Branco desde o período de 1 de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023. Foi então possível identificar 69 diferentes processos, no entanto, só foi possível identificar 48 que haveria sido elaborado RF na fase de inquérito. Esta diferença ocorre mediante o facto de haver processos cujo inquérito foi entregue sem que tenha sido elaborado nenhum RF, ou cujo processo ainda esteja a decorrer, não sendo assim considerados para o estudo em questão. Quanto aos despachos de arquivamento e de acusação destes 48 diferentes processos, foram obtidos através do Tribunal Judicial da Comarca de Castelo Branco apenas 28. Isto ocorre pelo facto de que há processos cujo

despacho ainda não se encontra transitado, o processo ainda se encontra pendente, ou cuja sentença ainda não se encontra transitada em julgado.

No que toca aos inquéritos por entrevista, os mesmos foram dirigidos aos chefes dos NICAV a nível nacional. Na triagem dos inquiridos foram tomadas em consideração as suas elevadas competências e experiência na matéria em questão. Foi tomado em conta que a amostra deverá ser o máximo possível representativa de todo o universo (Marconi & Lakatos, 2019).

3.5. Tratamento de dados

Após a fase de obtenção de dados, passou-se à fase da análise dos dados cujo objetivo é a verificação empírica, ou seja, se os “resultados observados correspondem aos resultados esperados pela hipótese” (Quivy & Campenhoudt, 1998).

Nesta fase, o tratamento dos dados dividiu-se em duas fases distintas. Inicialmente procedeu-se à análise dos RF e dos despachos dos processos identificados. O mesmo foi possível através da elaboração de uma grelha de análise de conteúdo elaborada através do *Microsoft Office Excel*. Na grelha de análise foram realizadas as comparações entre os RF e os despachos segundo diferentes aspetos que, posteriormente, possibilitou a realização de cálculos para a elaboração de tabelas. As tabelas, subsequentemente, proporcionaram a estruturação de gráficos com os resultados, divididos por temáticas favorecendo uma melhor leitura.

Na segunda fase procedeu-se à análise de conteúdo das entrevistas, que mediante a realização das sinopses, que se revelam como sendo as sínteses fiéis dos discursos dos entrevistados e que contêm a mensagem essencial disposta na entrevista (Guerra, 2006), foi possível a comparação de ideias entre elas.

Por fim, após a análise feita nas duas fases supramencionadas foi possível a interligação entre os dados obtidos que, posteriormente, permitiram retirar as conclusões possíveis que se encontram harmonizadas com os objetivos definidos para a presente investigação, tal como é possível aferir no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 4 – APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1. Apresentação, Análise e Discussão dos Processos de Crimes de homicídio negligente e ofensa à integridade física do NICAV do CTer de Castelo Branco

Neste capítulo analisam-se os despachos dos processos avocados ao NICAV de Castelo Branco durante o período de 1 de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023.

Foram analisados no total 28 RF e respetivos despachos de arquivamento e acusação de processos-crime de homicídio negligente e ofensa à integridade física, por forma a entender qual a importância que os mesmos têm na decisão judicial.

Para analisar os RF e os respetivos despachos, elaborou-se uma grelha de análise de conteúdo (Apêndice G), agrupando as rubricas em categorias que permitirão quantificar os resultados. As categoriais criadas são as seguintes: 1) qualificação jurídica do crime; 2) entidades mencionadas nos despachos dos processos; 3) qualificação das diligências; 4) tipo de transcrição do RF; 5) causas dos acidentes; 6) decisão judicial.

4.1.1. Qualificação Jurídica dos Crimes

Dos 28 despachos dos processos-crime analisados, 26 correspondem a crimes de homicídio por negligência, ou seja, em 93% dos processos os arguidos foram julgados pelo crime de homicídio por negligência punido pelo n.º 1 do Artigo 137.º do Código Penal (CP). Nos restantes dois despachos dos processos, os arguidos foram julgados pelo crime de ofensa à integridade física por negligência, segundo o Artigo 148.º do CP, perfazendo assim 7% dos despachos analisados (Cf. figura 3).

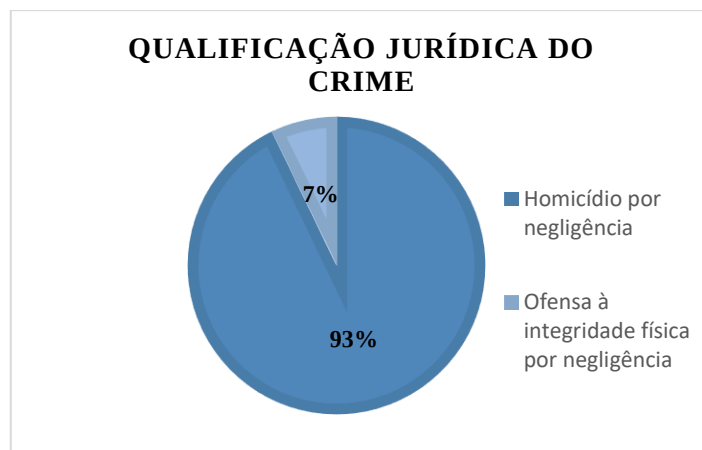


Figura n.º 3 - Qualificação Jurídica dos Crimes

Fonte: Elaboração Própria

4.1.2. Entidades mencionadas nos despachos dos processos

Nos despachos dos processos em análise, são mencionadas diferentes entidades que auxiliam e coadjuvam o MP durante a fase de inquérito. Mediante aquilo que se pode constatar na figura n.º 4, metade dos mesmos fazem menção ao NICAIV de Castelo Branco (50%). A segunda entidade mais mencionada nos despachos é o OPC, correspondente a 8 despachos (29%). Para além do mais, os despachos fazem ainda menção ao MP (7%), no entanto, em 4 despachos não há menção a nenhuma entidade (14%).

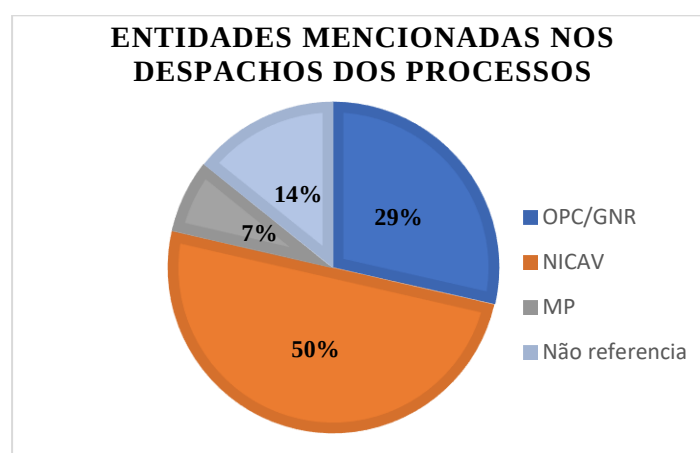


Figura n.º 4 - Entidades mencionadas nos despachos dos processos analisados

Fonte: Elaboração Própria

4.1.3. Qualificação das diligências

Os despachos avaliam as diligências realizadas pelo NICAV durante a fase de inquérito de diferentes formas. Em 28 despachos analisados, nove qualificaram as diligências como sendo úteis e necessárias para a descoberta da verdade, o que corresponde a 32% dos despachos. Em 29%, as diligências foram classificadas como sendo necessárias, o que equivale a 8 despachos. Por fim, na maior parte dos despachos (39%) não houve qualquer qualificação das diligências tomadas durante a fase de inquérito. Mas, importa reter que o facto dos despachos não qualificarem expressamente a utilidade dos RF, não significa que os mesmos sejam irrelevantes.

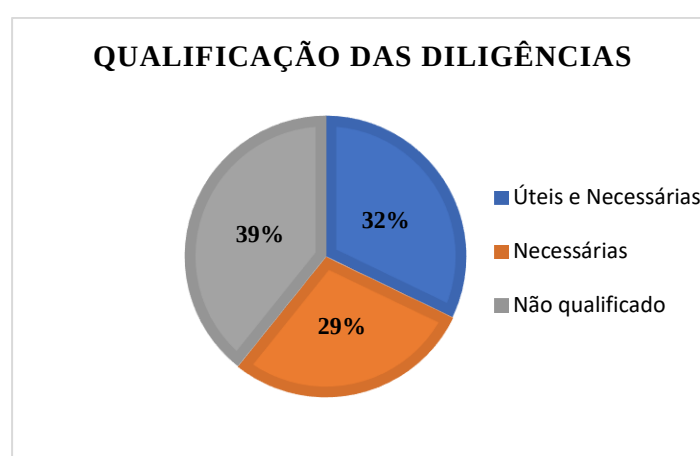


Figura n.º 5 - Qualificação das diligências atribuída nos despachos

Fonte: Elaboração Própria

4.1.4. Tipo de Transcrição do Relatório Final

A referência aos RF é feita segundo diferentes critérios, que aqui agrupámos em três sub-categorias, da seguinte forma: transcrição exaustiva, quando foram transcritos três ou mais parágrafos do RF; transcrição parcial, quando se verifica a transcrição de um a três parágrafos do RF; e transcrição indireta, nos casos em que não se verificou a transcrição direta dos elementos presentes no RF, verificando-se apenas a sua alteração.

Sendo assim, é possível verificar que em 8 despachos houve uma transcrição exaustiva do RF, o que corresponde a 29% da amostra. No que toca à transcrição parcial, a mesma constitui 21% da amostra, correspondendo a 6 despachos. Por fim, em 16 despachos verificou-se uma transcrição indireta do RF, compreendendo assim a 50% da amostra.

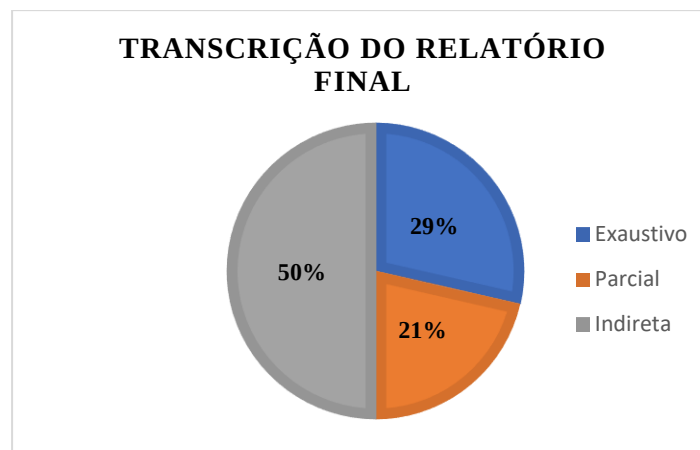


Figura n.º 6 – Tipo de Transcrição do Relatório Final

Fonte: Elaboração Própria

4.1.5. Causas dos acidentes

Na figura n.º 7 encontra-se representada a convergência entre as causas dos acidentes que foram verificadas nos RF e aquelas que se verificaram nos despachos dos processos-crime em análise. Para operacionalizar essa análise, criaram-se três categorias: a) convergência total, quando ambas as causas que foram verificadas no RF e no despacho correspondem totalmente; b) convergência parcial, quando se verifica que existem causas identificadas no RF que não constam no despacho; c) divergência, quando se apura uma disparidade entre as causas identificadas nos RF e aquelas verificadas nos despachos.

Como se observa na figura n.º 7, em 82% dos despachos dos processos analisados verificou-se a convergência total das causas apuradas do acidente, o que corresponde a 23 despachos.

Por outro lado, constata-se que houve convergência parcial das causas em 7% do total de despachos analisados. Apurou-se assim a convergência parcial em 2 dos 28 despachos dos processos-crime em análise. No caso do primeiro, as causas apuradas presentes no RF resumiam-se ao excesso de velocidade que o condutor imprimia no veículo e a condução sobre o efeito do álcool. No entanto, a causa do acidente registada no despacho corresponde apenas à velocidade excessiva do veículo, apesar de haver menção ao facto do condutor se encontrar com álcool no sangue. No segundo, as causas do acidente que foram apuradas pelo NICAIV foram o facto do peão ter atravessado a via sem previamente ter acutelado as condições de segurança para o fazer e a velocidade excessiva imprimida pelo condutor na viatura. Quanto às causas mencionadas no despacho, o tribunal concorda com a primeira, no entanto, discorda do condutor seguir em excesso de velocidade, tendo o tribunal

realizado os cálculos da velocidade, que não foram realizados pelo NICAV, e verificado que o mesmo seguia abaixo do limite de velocidade da via em que seguia.

No que concerne às divergências, as mesmas perfazem 11% dos despachos dos processos analisados, correspondentes a 3 despachos. Em dois destes processos, o MP assumiu que não há possibilidade de apurar com certeza quais as causas para os acidentes em questão. Para além destes casos, pode-se identificar ainda outro processo, correspondente a um crime de ofensa à integridade física em que o particular desistiu da queixa, não sendo apresentadas no despacho nenhuma causa para a consumação do acidente.

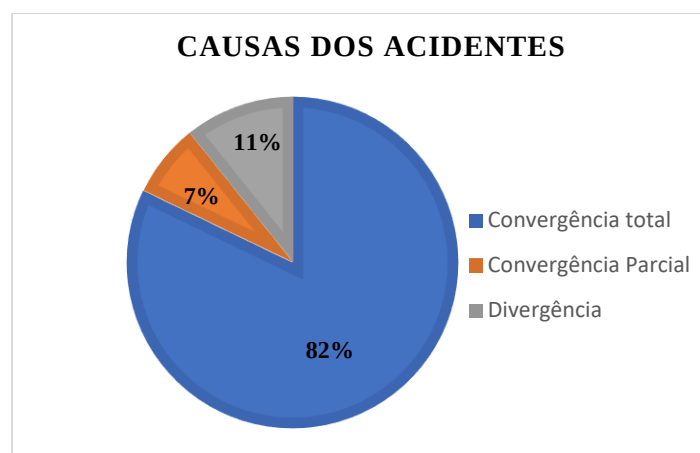


Figura n.º 7 - Convergência entre as causas dos acidentes verificadas nos RF e nos despachos

Fonte: Elaboração Própria

4.1.6. Decisões Judiciais

Após análise dos despachos dos processos-crime referentes a crimes de homicídio por negligência e ofensa à integridade física, foi possível verificar que dos 28 despachos dos processos analisados surgiram 24 arquivamentos, o que corresponde a 89% do total da amostra. Os mesmos foram arquivados por dois motivos distintos: oito arquivamentos deram-se pela não verificação de crime segundo o n.º 1 do Artigo. 277.º do CPP; 16 arquivamentos decorreram da impossibilidade de obtenção de indícios suficientes da verificação dos crimes e dos seus agentes segundo, o n.º 2 do Artigo 277.º do CPP.

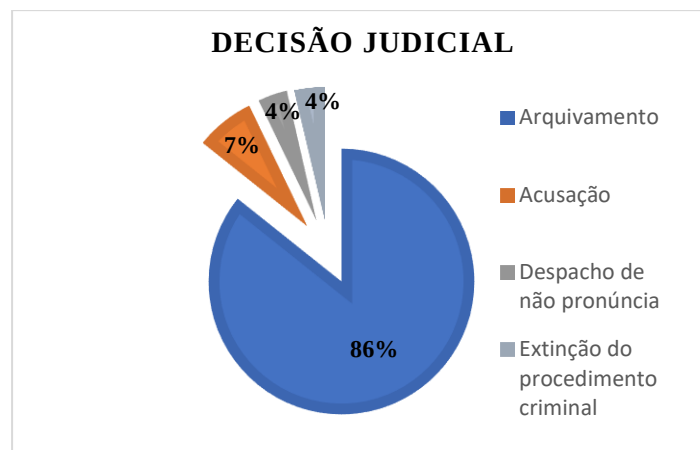


Figura n.º 8 - Decisões Judiciais dos Processos crime de homicídio por negligência e ofensa à integridade física

Fonte: Elaboração Própria

Quanto aos despachos de acusação, foram verificados apenas dois, o que corresponde apenas a 7% do total de despachos analisados. Como se pode verificar no quadro abaixo exposto, ambos os arguidos foram condenados com penas de prisão suspensa e com a sanção acessória de inibição de condução por crimes de homicídio por negligência.

Para além do mais, podemos verificar ainda uma extinção do procedimento criminal quanto ao crime de ofensa à integridade física, pelo facto do MP não deter legitimidade para o promover, pois como este é um crime semi-público segundo o disposto no n.º 2 do Artigo 143.º do CP, depende de queixa.

Por fim, verificou-se ainda um despacho de não pronúncia do Tribunal Judicial da Comarca de Castelo Branco, perante um crime de homicídio por negligência, por não terem sido recolhidos indícios suficientes de se terem verificado os pressupostos de que depende a aplicação ao arguido de uma pena, de acordo com o n.º 1 do Artigo 308.º do CPP.

Quadro n.º 2 - Decisões Judiciais de Acusação, Extinção do procedimento criminal e despacho de não pronúncia

Resultado	Pena	Sanção Acessória	Crime
Despacho de Acusação	Pena de 1 ano e 4 meses de prisão, suspensa na sua execução por 2 anos e 6 meses	Inibição de condução pelo período de 18 meses	Homicídio por negligência
Despacho de Acusação	Pena de 2 anos de prisão, suspensa na sua execução por 2 anos	Inibição de condução pelo período de 11 meses	Homicídio por negligência
Extinção do procedimento criminal pelo facto do MP não ter legitimidade para promover os termos da ação penal, nomeadamente falta a consumação da queixa pelo ofendido.			Ofensa à integridade física
Despacho de não pronúncia			Homicídio por negligência

Fonte: Elaboração Própria

4.2. Análise dos Inquéritos por Entrevista

No que toca aos inquéritos por entrevista, os mesmos foram direcionados aos diferentes chefes dos NICAIV do país, no entanto, apenas foram obtidas cinco respostas relativas aos dois chefes do NICAIV de Lisboa, ao chefe do NICAIV da Guarda, ao chefe do NICAIV de Portalegre e ao chefe do NICAIV de Beja.

Relativamente à questão n.º 1 – “Que formações frequentou para desempenhar a sua função atual?”, pretendeu-se explorar as qualificações a que acedem os profissionais, para exercer as suas responsabilidades.

De acordo com a tabela n.º 5, verifica-se que quatro dos cinco entrevistados possuem o CICAV. O entrevistado E3, a desempenhar funções de chefe do NICAIV há 5 meses, já possui o CICAR, que como foi verificado na revisão da literatura, veio a substituir o CICAV. Para além do mais, este entrevistado não possui o Curso de Investigação Criminal, ao contrário dos restantes. Verifica-se que os entrevistados E1 e E5 possuem Curso de Trânsito.

Tabela n.º 5 - Análise do conteúdo da questão n.º 1

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação	X	X		X	X	4/5
Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário			X			1/5
Curso de Investigação Criminal	X	X		X	X	4/5
Curso de Trânsito	X				X	2/5

Fonte: Elaboração Própria

Quanto à questão n.º 2 – “A estrutura dos NICA V está adequada à missão, ou haveria vantagem em introduzir algumas mudanças? Se sim, quais?”, pretendeu auscultar a percepção dos entrevistados, em termos da estrutura organizacional e dos recursos materiais e humanos. Adicionalmente, solicitaram-se os entrevistados a sugerir possíveis melhoramentos para os NICA V.

Desde logo, os elementos E1, E4 e E5 iniciaram a abordagem a esta questão referindo-se ao que consideram ser falta de formação técnica. Por exemplo, E5 enuncia que “(...) , o NICA V “sofre” com a falta de formação, sempre indispensável e que por agora tem sido bastante diminuta”. No mesmo sentido, E1 refere que “Em 2015 (...), os chefes dos NICA V reuniram-se em instrução no CFFF (...), e até à presente data nunca mais existiram este tipo de instruções”. Por seu lado, E4 assinala que os NICA V não acompanharam a evolução dos elementos básicos do sistema rodoviário, pois “(...) não foi fornecida qualquer formação técnica sobre os mesmos”. Em complemento E5 explicita que “deveria haver formação que acompanhasse as novas tecnologias automóveis, nomeadamente ao nível da extração e leitura de dados das centralinas (...)”.

Relativamente à necessidade de se verificarem alterações a nível da estrutura dos NICA V, a tabela n.º 6, ilustra o consenso entre os entrevistados . Por exemplo, E1 entende que uma aproximação maior à Direção de Investigação Criminal (DIC) iria potenciar o “(...) apoio técnico e, fundamentalmente, a formação”. Para E2, o NICA V “(...) deveria pertencer diretamente à Secção de Informações e Investigação Criminal (SIIC) do CTer, à semelhança do NIAVE (Núcleo de Investigação e de Apoio a Vítimas Específicas) e NAT (Núcleo de Apoio Técnico)”, devido à dimensão da sua zona de ação.

No que toca aos meios, E4 confirma a sua carência, quer ao nível dos meios materiais, quer ao nível dos recursos humanos, sendo assim necessário “completar o quadro orgânico do NICA V”, segundo E3.

Tabela n.º 6 - Análise do conteúdo da questão n.º 2

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Falta de formação técnica	X			X	X	3/5
Alterações a nível da estrutura dos NICAV	X	X	X	X	X	5/5

Fonte: Elaboração Própria

No que respeita à questão n.º 3 – “Atendendo às fases de investigação realizadas pelos NICAV, quais os principais desafios ou dificuldades?”, esta possui o objetivo de compreender mediante a perceção do entrevistado, quais os desafios e dificuldades que são sentidos pelos investigadores do NICAV no terreno.

Com a tabela n.º 7, pode-se perceber que uma das dificuldades mais apontadas pelos militares entrevistados, foi, de novo, a falta de formação e de material necessário para efetuar a análise do acidente. E1 defende que “existe falta de formação e equipamento que poderiam reduzir a margem de erro (...)”, por exemplo, “falta de formação acerca da mecânica, nomeadamente sobre os órgãos de travagem e direção.” Para além do mais, E1 refere também que a falta de formação provém não só dos militares, mas também do MP que “não tem nos seus quadros Procuradores formados nesta área, o que se traduz numa deficiente interpretação da dinâmica do acidente”.

No que se refere à falta de recursos materiais, E1 enumera alguns tais como: “falta de equipamento de leitura de centralinas que permitiria apurar a velocidade real dos veículos nos momentos antecedentes ao acidente; programa informático de reconstituição do acidente; programas de fotogrametria para cálculos de velocidade através da deformação dos veículos aquando de colisão”. E2 aditou ainda que existe a falta de máquinas fotográficas que permitam “recolha de fotografias de qualidade em ambiente noturno”, e ainda a falta de “drones que efetuem análise aérea do cenário do acidente, permitindo que a gestão do local do crime se efetue de forma mais célere e eficaz”.

É de notar ainda, que a má preservação e recolha de vestígios, assim como a incorreta identificação de testemunhas, são outras das dificuldades expostas nas entrevistas. E2 explicita que o trabalho dos investigadores encontra-se dificultado devido à “sensibilidade diminuída da parte das patrulhas” que concentram “o foco na desobstrução da via (...) descurando a preservação do cenário do acidente”, e ainda a “negligência das patrulhas na

identificação de testemunhas oculares (...) que acabam por abandonar o cenário do acidente sem serem identificadas”.

Analisando a tabela n.º 7, pode-se ainda verificar a concordância de E3 e E4 sobre a incorreta delegação de inquéritos nos militares. Essas situações, segundo E3 ocorrem quando os “inquéritos foram delegados (...) em que o militar do NICAV não foi ao local do crime na data da sua ocorrência”. Para além disso, E4 refere os casos em que há “excesso de inquéritos distribuídos a cada investigador”.

Tabela n.º 7 - Análise do conteúdo da questão n.º 3

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Falta de formação e de material para analisar o acidente.	X	X		X		3/5
Má preservação e recolha de vestígios e identificação das testemunhas.	X	X			X	3/5
Delegação de inquéritos feita incorretamente			X	X		2/5

Fonte: Elaboração Própria

Tendo em conta a questão n.º 4 – “Na tipologia de crimes investigados pelos NICAV, quais os que representam mais dificuldades?”, obtiveram-se os seguintes resultados:

Os entrevistados concordam que os crimes que representam mais dificuldade são os crimes de homicídio e ofensa à integridade física por negligência, tal como se observa na tabela que se segue. E1 defende que são os crimes que “requerem maior capacidade técnica da parte do investigador” e que caso haja uma investigação defetiva, a mesma traduz-se “numa falsa interpretação do cenário do acidente”. Para além disso, o mesmo salienta ainda que “nenhum investigador sabe realizar cálculos de velocidade, aceleração, tempo de reação”.

Para além do mais, E3 salientou que os crimes de falsificações de notação técnica nos tacógrafos digitais representam uma grande dificuldade na sua investigação, porque as “manipulações são cada vez mais sofisticadas”, havendo “menos locais a fazerem perícias aos tacógrafos”. Em concordância, E1 indica que só é possível a obtenção de prova através da realização de perícias. E5 acrescenta ainda que os crimes de “burlas e as viciações de veículos” são outros crimes cuja investigação representa dificuldades.

Tabela n.º 8 - Análise do conteúdo da questão n.º 4

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Homicídios por negligência e ofensa à integridade física	X	X		X	X	4/5
Crimes relacionados com o setor automóvel	X		X		X	1/5

Fonte: Elaboração Própria

No respeitante à questão n.º 5 – “Os militares envolvidos têm formação específica e atualizada nesse domínio, ou deveria existir formação suplementar? Se sim, em que domínios?”, procurou-se complementar o levantamento sobre necessidades de formação específica para a investigação de acidentes de viação.

Com base na análise da tabela n.º 9, podemos perceber que E1, E2, E3 e E4 concordam que deveria ser reforçada a formação suplementar e de atualização aos militares. E3 exemplifica que “Todos os militares do NICAV deviam ter curso de fiscalização de tacógrafos.” Além disso, E1 enuncia que deveriam ser fornecidas formações suplementares aos militares sobre “Cálculos físico-matemáticos para apuramento de velocidades; manipulação de tacógrafos, quanto à forma, modo de registo (ou ausência de registo) componentes manipulados e equipamento de deteção; formação em fotografia; formação básica em mecânica”. E4 acrescenta ainda a necessidade de formações suplementares “ao nível das energias de deformação dos veículos e que abrangesse mais áreas de carácter científico como a matemática e a física”.

No entanto, E5 refere que os militares “(...) dispõem todos de formação em termos de investigação criminal genérica e investigação específica em acidentes de viação”.

Tabela n.º 9 - Análise do conteúdo da questão n.º 5

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Deveria ser fornecida mais formação suplementar e de atualização aos militares	X	X	X	X		4/5
Os militares encontram-se com toda a formação específica e atualizada					X	1/5

Fonte: Elaboração Própria

A pergunta n.º 6 – “Ao longo da experiência que acumulou como investigador, como avalia contributo dos seus relatórios finais como suporte da decisão dos magistrados do Ministério Público?” direccionou-se mais ao âmago da problemática em análise.

As respostas dos entrevistados foram unânimes, tal como se observa na tabela n.º 10, sendo que todos consideraram os RF como fundamentais para a tomada de decisão dos magistrados do MP, pois são frequentemente os RF que sustentam as decisões judiciais. A título de exemplo, E1 refere que os RF são “Fundamentais. (...) Na larga maioria das vezes, o Magistrado sustenta a acusação no relatório final do NICAV.”

Tabela n.º 10 - Análise do conteúdo da questão n.º 6

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	
Fundamentais	X	X	X	X	X	5/5
Sustentam a decisão dos magistrados	X	X	X	X	X	5/5

Fonte: Elaboração Própria

A penúltima questão convidou os entrevistados a refletir sobre o seguinte: questão n.º 7 – “O relatório da Procuradoria da República da comarca de Santarém, de 2023, identifica lacunas nos inquéritos investigados pela GNR ao nível da aquisição de prova e da interpretação da lei processual penal. Quais as falhas que identifica na recolha da prova material que podem condicionar a imputação da responsabilidade criminal?”. O objetivo foi perceber junto dos inquiridos quais as falhas que estariam por detrás das lacunas identificadas pela Procuradoria da República da comarca de Santarém.

Analisando a tabela n.º 11, podemos perceber que foram identificadas algumas dificuldades capazes de justificar as lacunas mencionadas pela Procuradoria. Por exemplo, E1 refere algumas falhas na recolha de prova material, que podem dever-se ao incorreto “(...) apuramento do valor da velocidade de circulação dos veículos e da realização de manobras irregulares”, cabendo ao investigador a correta e cuidada recolha para que se possa submeter à Secção de Acidentes de Viação da Direção de Investigação Criminal para a realização dos cálculos. Já E2 e E3 encontram-se em consonância, referindo que as falhas não advêm da recolha da prova em si, mas sim da má “(...) preservação do local do crime pelos primeiros OPC que chegam ao local.” (E3).

Outra das falhas identificadas por E5 é a equívoca inspeção judiciária ao local, “que se não for feita de forma exaustiva e metódica, vai certamente ter falhas.”

Por outro lado, E4 não identifica qualquer tipo de falha, entendendo que “os NICAV, prestam um excelente trabalho no âmbito da sinistralidade rodoviária”.

Tabela n.º 11 - Análise do conteúdo da questão n.º 7

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Má preservação da prova material pelas patrulhas		X	X			2/5
Incorreto apuramento de velocidade e manobras irregulares	X					1/5
Inspeção judiciária ao local deve ser feita de forma exaustiva e metódica					X	1/5
Não se verificam falhas				X		1/5

Fonte: Elaboração Própria

Por fim, no que toca à questão n.º 8 – “Considerando os principais eixos do desenvolvimento da competência da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, incluindo recursos humanos, qualificações, aspetos logísticos etc. que melhoramentos/adaptações se poderiam fazer para tornar o trabalho dos investigadores mais eficaz e eficiente?”, o seu objetivo é perceber quais os aspetos que se podem melhorar para que o trabalho dos militares do NICAV se torne mais proficiente.

Pelo que se verifica na tabela n.º 12, os aspetos a melhorar referidos pelos inquiridos são a aquisição de meios e formação adequados, algo que já havia sido referido a propósito de outras questões. Por exemplo, E2 afirma que deveria haver formação de atualização aos investigadores e meios materiais adequados. Já E4, reforça referindo que “Será então fundamental melhorar a formação”, apostando na “formação contínua no âmbito dos cálculos científicos”. E3 adita que deveria ser dada “formação contínua sobre a evolução dos sistemas/componentes/manipulações dos veículos, para melhor análise e produção da prova”, para além da atualização do MICAV que E1 considera como “desajustado e omissa a muita da realidade atual”.

Tabela n.º 12 - Análise do conteúdo da questão n.º 8

Resposta	Entrevistados					Total
	E1	E2	E3	E4	E5	5
Meios adequados		X	X	X	X	4/5
Formação adequada	X	X		X	X	4/5

Fonte: Elaboração Própria

Como se pôde observar, a realização de inquéritos por entrevista torna-se uma peça enriquecedora para a presente investigação, pois permite explorar uma visão diferente da realidade em estudo, intentando captar a experiência e as dificuldades sentidas no terreno,

pelos militares que contactam e que lidam todos os dias com a sinistralidade rodoviária, e a criminalidade que daí surge.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O capítulo final da presente investigação é o culminar de todo o processo que envolveu a revisão da literatura e o estudo empírico, os quais, suportam a investigação.

O propósito da presente investigação foi de compreender qual a influência que a investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário levada a cabo pelos NICAV, tem na decisão judicial. A investigação foi guiada em torno deste OG, e como tal, nesta fase da mesma é assim possível responder às PD e, conseqüentemente, à PP.

No que toca à PD 1: Como se constituem a estrutura e as fases da investigação realizada pelos NICAV? podemos verificar que, quanto à estrutura dos NICAV, os mesmos sofreram ao longo do tempo várias alterações, quer ao nível da sua dependência, quer ao nível da sua designação e competências. Não obstante, com o Despacho n.º 18/14, de 21 de março, os NICAV encontram-se sediados nos DT, ficando na sua dependência. Os mesmos são ainda agrupados em três tipos diferentes, sendo que os NICAV de tipo I compreendem o maior número de militares, seguidos dos NICAV tipo II e dos NICAV tipo III.

Com recurso às entrevistas realizadas, podemos perceber que uma das dificuldades sentidas pelos militares do NICAV está relacionada com a falta de formação técnica e de recursos. Sendo assim, e para colmatar esta lacuna, seria vantajoso verificarem-se algumas alterações na estrutura dos NICAV. Em concreto, seria importante completar os quadros orgânicos do NICAV, colmatando a falta de recursos humanos. Para além do mais, se os NICAV passassem a pertencer diretamente à SIIC do CTer e se se verificasse uma maior aproximação à DIC, tendencialmente, possibilitaria um maior apoio técnico e mais formação aos militares.

Relativamente ao processo de investigação de acidentes rodoviários, o mesmo é constituído por três fases distintas e sistemáticas, sendo estas a fase de recolha de dados, a fase de estudo dos dados e a fase de reconstituição do acidente. Estas diferentes fases são afetadas por uma dificuldade comum, a falta de formação e de material necessário para analisar o local do acidente.

O objetivo da fase de recolha de dados é a recolha de vestígios e indícios através de uma inspeção judiciária ao local. No entanto, a inspeção judiciária deve ser feita de forma exhaustiva e completa, para que se possa recolher a informação crucial para o desenrolar do inquérito. Não obstante, esta fase é muitas vezes afetada pela má preservação e recolha de vestígios, e pela incorreta identificação de testemunhas por parte das patrulhas.

Quanto à fase de estudo dos dados, o seu propósito é a análise de toda a informação relevante recolhida na fase precedente para que se possam estabelecer as possíveis causas do acidente. Por fim, a fase de reconstituição do acidente, com base nos factos obtidos nas fases anteriores, tem o objetivo de perceber como é que o acidente ocorreu, obtendo resposta às questões fundamentais da investigação: “O Quê? Quando? E quem? Porquê?”.

No que diz respeito à PD 2: Qual a tipologia de crimes investigados pelos NICAV?, verifica-se que a competência dos NICAV envolve a investigação de crimes resultantes de acidentes de viação graves que envolvam vítimas mortais ou feridos graves, mas também outros crimes específicos de ambiente rodoviário. Com base na investigação realizada, percebemos que a maior parte dos crimes investigados pelos NICAV são crimes de homicídio por negligência, punidos pelo n.º 1 do Artigo 137.º do CP, e crimes de ofensa à integridade física, punidos pelo Artigo 148.º do CP. Estes crimes, mediante o que se apurou nas entrevistas realizadas, representam os crimes cuja investigação apresenta mais dificuldade, pois requerem uma elevada capacidade técnica por parte do investigador.

O resultado das dificuldades sentidas pelos investigadores do NICAV na investigação deste tipo de crimes poderá refletir-se na posterior elaboração dos despachos dos processos-crime e na decisão judicial. Dos 28 despachos dos processos analisados, 86% resultaram no arquivamento do processo, seja pela não verificação do crime (8 casos), seja pela impossibilidade de obtenção de indícios suficientes da verificação do crime (16 casos). Para além do mais, a falta do cálculo da velocidade realizado pelo NICAV resultou num despacho de não pronúncia por parte do tribunal.

A GNR, através do NICAV, tem ainda competência para investigar outras tipologias de crimes relacionadas com o setor automóvel, como é o caso dos crimes de falsificação de notação técnica e de burlas e viciações de veículos. Apesar de não terem sido alvo de estudo na presente investigação, os entrevistados deram conta das dificuldades que enfrentam durante a sua investigação, pelo facto das manipulações que os perpetradores fazem nos veículos serem cada vez mais sofisticadas, e devido à falta de locais para realizar perícias aos equipamentos.

Na generalidade dos crimes investigados pelos NICAV, as dificuldades surgem também pela falta de formação específica e suplementar que não é recorrentemente fornecida aos militares. O mesmo poderia ser colmatado com a maior aproximação à DIC e fazendo com que os NICAV pertencessem diretamente à SIIC do CTer, para além de que seria fornecido mais apoio técnico, como já se referiu.

De modo a obter resposta à PD 3: Qual a influência que a investigação realizada pelos NICAV exerce na decisão tomada pelo Ministério Público?, foi realizada a análise dos despachos de acusação e arquivamento dos crimes de homicídio e ofensa à integridade física por negligência, no período de 1 de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023. Para tal, criou-se uma grelha de análise de conteúdo dos referidos despachos. Constatou-se que, nos 28 despachos dos processos estudados, 50% referem explicitamente o NICAV de Castelo Branco e 29% mencionam o OPC. Agregando as duas modalidades, tem-se que 79% dos despachos judiciais referenciou o NICAV da GNR de Castelo Branco.

Mais de metade dos despachos, avaliam expressamente as diligências de investigação realizadas pelos NICAV, qualificando o seu papel para a decoberta da verdade como sendo “úteis e necessárias” (32%), ou “necessárias” (29%).

Complementarmente, para estimar a influência da investigação realizada pelos NICAV na decisão do MP, compararam-se os despachos judiciais de arquivamento e acusação com os RF realizados pelos NICAV. Verifica-se então que em 29% dos despachos analisados, o MP efetuou uma transcrição exaustiva dos RF, o que significa uma transcrição de três ou mais parágrafos. Apurou-se ainda que em 21% dos despachos analisados, o MP transcreveu entre um a três parágrafos do RF, o que corresponde a uma transcrição parcial dos RF. Na restante metade dos despachos analisados ocorreu uma transcrição indireta dos RF, ou seja os conteúdos dos RF estavam presentes, mas referidos de outro modo.

Desta forma, urge agora dar resposta à PD4: Existe discrepância entre as causas apuradas pelo NICAV na fase de inquérito e aquelas aceites a nível judicial?. Os RF são documentos que detalham os aspetos técnicos do acidente e que fazem parte do inquérito, se a Autoridade Judiciária assim o entender. Com vista a obtenção da resposta à pergunta, tomou-se em conta a análise dos RF e dos respetivos despachos judiciais para que se possa entender o grau de convergência entre as causas dos acidentes verificadas nos RF e as causas verificadas nos despachos.

Apurou-se, com a análise dos RF e respetivos despachos, que a maioria das causas verificadas nos RF tinham uma convergência total com as que foram aceites a nível judicial pelo MP e pelo tribunal, correspondendo a 82% dos processos analisados. Em 7% dos casos verificaram-se convergências parciais. Por exemplo, num dos processos em questão o tribunal concorda com o facto do peão ter atravessado a via sem previamente ter acautelado as condições de segurança, no entanto, discorda do facto do condutor ir em excesso de velocidade.

Estes tipos de falhas verificam-se e são identificadas, sendo posteriormente comunicadas pelo tribunal, como é o caso do relatório elaborado pela Procuradoria da República da comarca de Santarém, já mencionado anteriormente. A essas situações sucede-se uma cuidada recolha de vestígios, a submeter à Secção de Acidentes de Viação da Divisão de Criminalística da Direção de Investigação Criminal para que possam ser feitos os cálculos corretos.

Também existem divergências entre as causas dos acidentes verificadas nos RF e as que são mencionadas nos despachos, o que aconteceu em três (11%) dos despachos analisados. No entanto, essas divergências aconteceram por dois motivos distintos: em dois destes processos, é mencionado nos despachos que não foi possível ao MP determinar quais as causas dos acidentes com exatidão; no outro processo, o particular desistiu da queixa o que levou ao imediato arquivamento do processo, não sendo assim apresentado no despacho nenhuma causa para a consumação do acidente.

Mediante as respostas às PD, importa agora responder à PP da presente investigação: A análise levada a cabo pelos NICAV, no que diz respeito à investigação e exame de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial?.

Através da investigação realizada no presente trabalho, foi possível analisar qual a influência que os RF resultantes da investigação realizada pelos NICAV exerce nas decisões judiciais.

Com base na análise dos RF, na análise dos despachos dos processos-crime e na comparação entre ambos, verificamos que os RF exercem um papel essencial na investigação dos crimes rodoviários, pelo que fornecem aos magistrados do MP uma base sólida em relação aos acontecimentos antes, durante e após a ocorrência do acidente. Os mesmos conferem ao despacho final uma coerência e credibilidade sólida que, posteriormente, reflete-se na decisão final. Com base na análise feita aos despachos mediante a menção aos NICAV, a qualificação das diligências, o grau de transcrição do relatório final e do grau de convergência das causas verificadas dos acidentes, podemos efetivamente concluir que os RF são fundamentais, sustentando na sua grande maioria dos casos a decisão dos magistrados do MP. Esta conclusão é também fundamentada com base nos resultados das entrevistas realizadas aos militares, com ampla experiência no assunto.

Sabendo que os RF estão na base das decisões finais dos magistrados do MP, é importante dotá-los não só de formação adequada para o exercício das suas funções, como também dos meios e equipamentos necessários.

No que toca à formação, apesar da alteração ao CICAR e de todos os militares do NICAV possuírem o CICAIV, os militares continuam com um défice de formação contínua e atualizada que permitiria uma maior capacidade para o desempenho de funções. Como tal, seria essencial a formação de mais militares em áreas variadas, desde a mecânica, para melhor conhecimento de todos os órgãos dos veículos, ao aprofundamento científico-matemático, aplicado, por exemplo, às energias de deformação dos veículos, para o melhor apuramento da velocidade dos veículos antes do embate.

Para além disso, com a evolução dos sistemas, componentes e crescente sofisticação das manipulações dos veículos, importa que a formação contínua acompanhe a evolução das novas tecnologias automóveis e também as novas práticas criminosas, como por exemplo, formação sobre a extração e leitura de centralinas automóveis e sobre a manipulação de tacógrafos. Por fim, tomando em conta o facto do NICAV investigar uma grande panóplia de crimes rodoviários, deveria ser atualizado o MICAIV, que se encontra desatualizado sobre os temas supramencionados.

Atendendo aos resultados apurados, foi possível identificar lacunas ao nível da formação não só dos militares, mas também nos magistrados do MP que, devido à inexistência de Procuradores formados na área dos acidentes de viação, poderá levar a uma má interpretação das dinâmicas em que o acidente ocorreu. Ademais, com uma maior aproximação à DIC e a eventual passagem para a dependência direta da SIIC do CTer, seria fornecida mais formação e apoio técnico, aumentando a eficiência e eficácia das diligências de investigação.

Ao nível dos recursos, os NICAV continuam a sofrer com a falta de meios humanos e materiais. Para colmatar a falta de meios humanos será necessário proceder ao preenchimento dos quadros orgânicos.

No entanto, onde se verifica uma maior carência é ao nível dos meios materiais. Em particular, apurou-se a necessidade de aquisição de equipamento para leitura de centralinas, que permita realizar um melhor cálculo da velocidade das viaturas nos momentos antecedentes à ocorrência do sinistro, ou a aquisição de programas de fotogrametria para o cálculo das velocidades a partir da deformação das viaturas envolvidas nos acidentes. Em adição, os entrevistados referiram a necessidade de dispor de programas informáticos para a reconstituição dos acidentes, como o Virtual Crash, que permitiriam a introdução de dados sobre a dinâmica dos acidentes, o que consequentemente, possibilitaria a melhor interpretação das ocorrências por parte dos magistrados do MP.

Foi ainda referido pelos entrevistados que, para uma melhor recolha de vestígios nos locais dos acidentes, deveriam ser fornecidos aos NICAV máquinas fotográficas com uma elevada capacidade de recolha de imagem em ambiente noturno, assim como de outros meios tecnológicos tais como drones, favorecendo uma gestão do local do crime mais eficiente e célere. Em suma, são várias as sugestões apontadas no sentido de dotar os NICAV de recursos tecnológicos necessários à investigação de crimes rodoviários adaptados à própria evolução tecnológica dos veículos e das práticas criminais.

Definidas as conclusões da presente investigação, resta agora fazer uma pequena retrospectiva da mesma, para identificação das dificuldades e limitações sentidas ao longo do estudo. No que toca às dificuldades, deparámo-nos com a morosidade na obtenção dos despachos de acusação e arquivamento dos crimes de homicídio por negligência e ofensa à integridade física resultantes de acidentes de viação. A análise dos despachos constitui uma outra dificuldade, devido ao volume de informação que estes contêm.

Os dados recolhidos através dos despachos, e da comparação destes com os RF, foram complementados com a realização de cinco entrevistas. Todos esses dados foram tidos em conta na resposta às PD. Todavia, entendemos como uma limitação o facto de termos conseguido apenas cinco entrevistados (num universo de 21).

Para finalizar, seria pertinente, para futuras investigações, expandir o âmbito da investigação a um maior número de crimes investigados pelos NICAV. Além disso, o alargamento da investigação para o âmbito nacional acrescentaria uma mais valia em termos de cobertura geográfica.

Os acidentes de viação e a sinistralidade rodoviária são problemas que afetam as sociedades a nível mundial, ceifando a vida de milhões de pessoas e, consequentemente, afetando as suas famílias e comunidade. A investigação dessa sinistralidade com vista à sua prevenção é um desafio para a GNR e para as políticas públicas de segurança rodoviária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Antunes, A., Campos, M., Silva, M., Sousa, M., & Tomás, M. (2001) *Terminologia de Formação Profissional - Alguns Conceitos de Base – III* (1ª ed.). Direcção-Geral do Emprego e Formação Profissional.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (1999). *Relatório Nacional Anual de Sinistralidade 1999*. Consultado a 10 de fevereiro de 2024. [http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/1999/Relat%C3%B3rio%20Anual/Relat%C3%B3rio%20Anual%201999%20\(PDF\).pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/1999/Relat%C3%B3rio%20Anual/Relat%C3%B3rio%20Anual%201999%20(PDF).pdf)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Consultado a 10 de fevereiro de 2024. <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Estrat%C3%A9gia%20Nacional%20de%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2010). *Relatório Nacional Anual de Sinistralidade 2010*. Consultado a 10 de fevereiro de 2024. http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2010/Relat%C3%B3rio%20Anual-%20V%C3%ADtimas%20a%2030%20dias/RelatorioNacional_Vitimas30Dias_2010.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2015). *Relatório Nacional Anual de Sinistralidade 2015*. Consultado a 12 de abril de 2024. http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2015/RELAT%C3%93RIO%20ANUAL%20-%20V%C3%8DTIMAS%20A%2030%20DIAS/Rel2015_anual30dias.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2019). *Relatório Nacional Anual de Sinistralidade 2019*. Consultado a 11 de fevereiro de 2024. <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2020a). *Manual de Preenchimento Boletim Estatístico de Acidentes de Viação*. Disponível em <http://www.ansr.pt/Estatisticas/BEAV/Documents/MANUAL%20PREENCHIMENTO%20BEAV.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2020b). *Princípios balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária*. Visão Zero 2030.

https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1-Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2020c). *Contributos para a Visão Zero 2030 - até 31 de outubro*. Consultado em 26 de fevereiro de 2024. <http://www.ansr.pt/Noticias/Pages/Estrat%C3%A9gia-Nacional-de-Seguran%C3%A7a-Rodovi%C3%A1ria-2021-2030.aspx>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2021a). *Fundamentos Técnico-Científicos para a estratégia de segurança rodoviária 2020 2030 - Situação atual e desafios emergentes*. Visão Zero 2030. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE2-Fundamentos_Tecnico_Cientificos_Estrategia_SR2030_Situacao_Atual_Desafios_Emergentes.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2021b). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021/2030 – Visão 2030*. <https://visaozero2030.pt/#visao>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2023). *Relatório de sinistralidade a 24h e fiscalização rodoviária do 1º semestre de 2023*. Consultado a 19 de fevereiro de 2024. <http://www.ansr.pt/Noticias/Pages/Relat%C3%B3rio-de-Sinistralidade-a-24H-e-Fiscaliza%C3%A7%C3%A3o-Rodovi%C3%A1ria-do-1.%C2%BA-Semestre-de-2023.aspx>

Benbasat, I., Goldstein, D., & Mead, M. (1987). The case research strategy in studies of information systems. *MIS Quarterly*, 11(3), 369-386. <https://doi.org/10.2307/248684>

Branco, C. (2010). *Guarda Nacional Republicana - Contradições e Ambiguidades*. (1ª ed.). Sílabo.

Braz, J. (2013). *Investigação Criminal: A organização, o método e a prova – os desafios da nova criminalidade*. Almedina.

Creswell, J. (2009). *Research Design. Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. (3.ª ed.). Sage Publications.

Decreto-Lei nº 9/94, de 13 de janeiro. Diário da República, 1ª série – nº 10.

Decreto-Lei nº 78/87, de 17 de fevereiro. Diário da República, 1ª série – nº 40.

Despacho nº 27808/2009, de 31 de dezembro. Diário da República, 2ª série – nº 252.

European Parliament. (2021). *Quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 - Recomendações para as próximas etapas da*

campanha «Visão Zero». https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_PT.html

Freixo, M. (2018). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas*. (3.^a ed.). Instituto Piaget.

Gomes, C. (2010). *Investigação de Acidentes Rodoviários: recolha de informação*. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Gomes, A. (2015). *A Segurança Rodoviária e a Fiscalização do Trânsito como áreas nucleares estratégicas de intervenção da Guarda Nacional Republicana*. Instituto de Estudos Superiores Militares.

Gomes, J. (2022). *Investigação de Acidentes de Viação: melhoria da capacidade especializada da GNR*. Academia Militar.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2003). *Despacho nº 51/03 – OG, de 29 de agosto*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2009). *Despacho nº 63/09 – OG, de 30 de dezembro*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2012). *Despacho nº 36/12 – OG, de 29 de julho*. Comando de Doutrina e Formação da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2013). *Comunicação nº 2273 – Reorganização e Restruturação dos NICAV*. Comando Operacional da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2014). *Despacho nº 18/14 – OG, de 11 de março*. Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2019). *Plano Anual de Formação*. Comando de Doutrina e Formação da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2022a). *Informação nº I106241-202203-DIC*. Comando Operacional da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2022b). *Relatório Final – Grupo de Trabalho – Processo e Estrutura de Investigação Criminal de Acidentes de Viação*. Comando Operacional da Guarda Nacional Republicana.

Guarda Nacional Republicana [GNR]. (2022c). *Despacho nº 289/22 – OG, de 21 de setembro*. Comando de Doutrina e Formação da Guarda Nacional Republicana.

Guerra, I. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e Formas de Uso*. Principia.

Hipólito, A. (2020). *Estrutura do Processo Penal – Aspetos Fundamentais*. Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa. <https://aafdl.pt/wp-content/uploads/2020/05/Estrutura-do-Processo-Penal-Mafalda-Mal%C3%B3.pdf>

Leal, A., Machado, P., Gomes, P., Barreiros, I., Fernandes, P., Varela, L., Sousa, M., & Rosa, J. (2020). *PDG NR 1-04-09 Manual de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação da GNR*. Direção de Investigação Criminal.

Lei nº 17/2006, de 23 de maio. Diário da República, 1ª série – nº99.

Lei nº 49/2008, de 27 de agosto. Diário da República, 1ª série – nº165.

Lei nº 51/2023, de 28 de agosto. Diário da República, 1ª série – nº166.

Lei nº 55/2020, de 27 de agosto. Diário da República, 1ª série – nº167.

Maio, A. (2009). *Investigação de acidentes de viação – conhecer para combater*. Academia Militar.

Marconi, M., & Lakatos, E. (2003). *Fundamentos da metodologia científica*. (5.ª Ed.). Atlas.

McHenry, M. (2019). *A Need for Change: The Importance of Continued Training and Education for Modern Day Police Officers*. Arkansas Criminal Justice Institute. <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.cji.edu%2Fwp-content%2Fuploads%2F2019%2F04%2Faneedforchange.pdf&psig=AOvVaw0fHpN3HYNzytbbeioCI97N&ust=1710340523365000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAkQr5oMahcKEwjgrKOM-e6EAxUAAAAAHQAAAAQBA>

Ministério da Administração Interna [MAI]. (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. ANSR. <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Plano%20Nacional%20de%20Preven%C3%A7%C3%A3o%20Rodovi%C3%A1ria.pdf>

Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Editorial Ariel.

National Policing Improvement Agency. (2007). *Road Death Investigation Manual*. Association of Chief Police Officers. <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjR0Jef-u6EAxW4hP0HHdRsASwQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fzakon.co.uk%2Fadmin%2Fresources%2Fdownloads%2Froad-death-investigation-manual.pdf&usq=AOvVaw37AP5DANdjtowANJL3y-Em&opi=89978449>

Noe, R., Hollenbeck, J., Gerhart, B., & Wright, P. (2022). *Human Resource Management: Gaining a Competitive Advantage*. (13ª ed.). McGraw Hill.

Organização Mundial de Saúde [OMS]. (2019). *Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito*. Consultado a 16 de abril de 2024. <https://www.dgs.pt/em-destaque/pacote-de-medidas-tecnicas-para-a-seguranca-no-transito-pdf.aspx>

Organização Mundial de Saúde [OMS]. (2023). *Road traffic injuries*. Consultado a 26 de fevereiro de 2024. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Parlamento Europeu. (2021). *Estatísticas sobre sinistralidade rodoviária na UE (infografia)*.
https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/4/story/20190410STO36615/20190410STO36615_pt.pdf

Pereira, C. (2012). *A Investigação de Acidentes de Viação: uma mais-valia para a prevenção deste tipo de sinistros*. Academia Militar.

Pinto, F. (2018). *Direito Processual Penal*. Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa. <http://ae.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2019/10/Direito-Processual-Penal-Anonimo.pdf>

Pires, T. (2011). *Acidentes rodoviários: O impacto nas suas vítimas*. Universidade do Minho.

Pordata (2023). *Veículos matriculados: total e por tipo de veículo*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.
<https://www.pordata.pt/portugal/veiculos+matriculados+total+e+por+tipo+de+veiculo-3103>

Prodanov, C., & Freitas, E. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho académico*. (2.ª ed.). Feevale.

Quivy, R., Campenhoudt, L. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (2.ª ed.). Gradiva

Rebisco, P. (2017). *A Responsabilidade Criminal em Acidentes de Viação com Vítimas Mortais – Do Acidente à Decisão Judicial – Caso Estudo Distrito Setúbal*. Universidade Nova de Lisboa.

Resolução do Conselho de Ministros nº42/97, de 13 de março. Diário da República, 1ª série – nº61.

Resolução do Conselho de Ministros nº54/2009, de 26 de junho. Diário da República, 1ª série – nº122.

Resolução do Conselho de Ministros nº85/2017, de 19 de junho. Diário da República, 1ª série – nº116.

Romão, A. (2021). *Definição, Delimitação e Problema*. Academia Militar.

Rosado, D. (2017). *Elementos Essenciais de Sociologia Geral*. (1.ª Ed.). Gradiva Publicações.

Santos, J., Henriques, S. (2021). *Inquérito por Questionário: contributos de conceção e utilização em contextos educativos*. (1.ª Ed.). Universidade Aberta 2021. <https://doi.org/10.34627/3s9s-k971>

Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíada.

Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2009). *Research Methods for Business Students*. (5.ª ed.). Pearson Education Limited.

Singh, E., Thapa, S., Shrestha, S., Dawadi, U., & Shahi, P. (2023). *A Review Paper on Road Traffic Accidents Trends in Kathmandu Valley*. Research Gate. https://www.researchgate.net/publication/371219757_A_Review_Paper_on_Road_Traffic_Accidents_RTA_Trends_in_Kathmandu_Valley

Silva, C., Bravo, J., & Gonçalves, J. (2021). *Impacto Económico e Social da Sinistralidade Rodoviária em Portugal*. Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Simões, M. (2014). *Fatores de risco auto reportados associados aos acidentes rodoviários: um estudo sobre os condutores portugueses de veículos ligeiros*. Universidade Nova de Lisboa.

Simões, A. (2015). *O impacto dos acidentes rodoviários: análise dos custos*. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Sistema de Segurança Interna [SSI]. (2023). Relatório Anual de Segurança Interna 2022. <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDazMAQAhxRa3gUAAAA%3d>

Tomé, J. (2023). *Portugal, país de carros velhos. Idade média a crescer e «explosão» de usados importados*. Razão Automóvel. <https://www.razaoautomovel.com/noticias/acap-portugal-pais-carros-velhos-idade-media-cresce-usados-importados/>

Trochim, W., Donnelly, J. (2006). *Research methods knowledge base*. (3.ª Ed.). Atomic Dog.

Vidal, A. (2019). *Crimes e Acidentes rodoviários: o Homem, o Veículo e a Via*. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa.

Vieira, R. (2014). *A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal*. Academia Militar.

Vilelas, J. (2020). *Investigação. O Processo de Construção do Conhecimento*. (3.^a Ed.). Edições Sílabo.

Yin, R. (2003). *Estudo De Caso. Planejamento e Métodos*. (2.^a Ed.). Sage Publications.

APÊNDICES

APÊNDICE A - ESQUEMA DO ENCERRAMENTO DO INQUÉRITO NO PROCESSO PENAL PORTUGUÊS

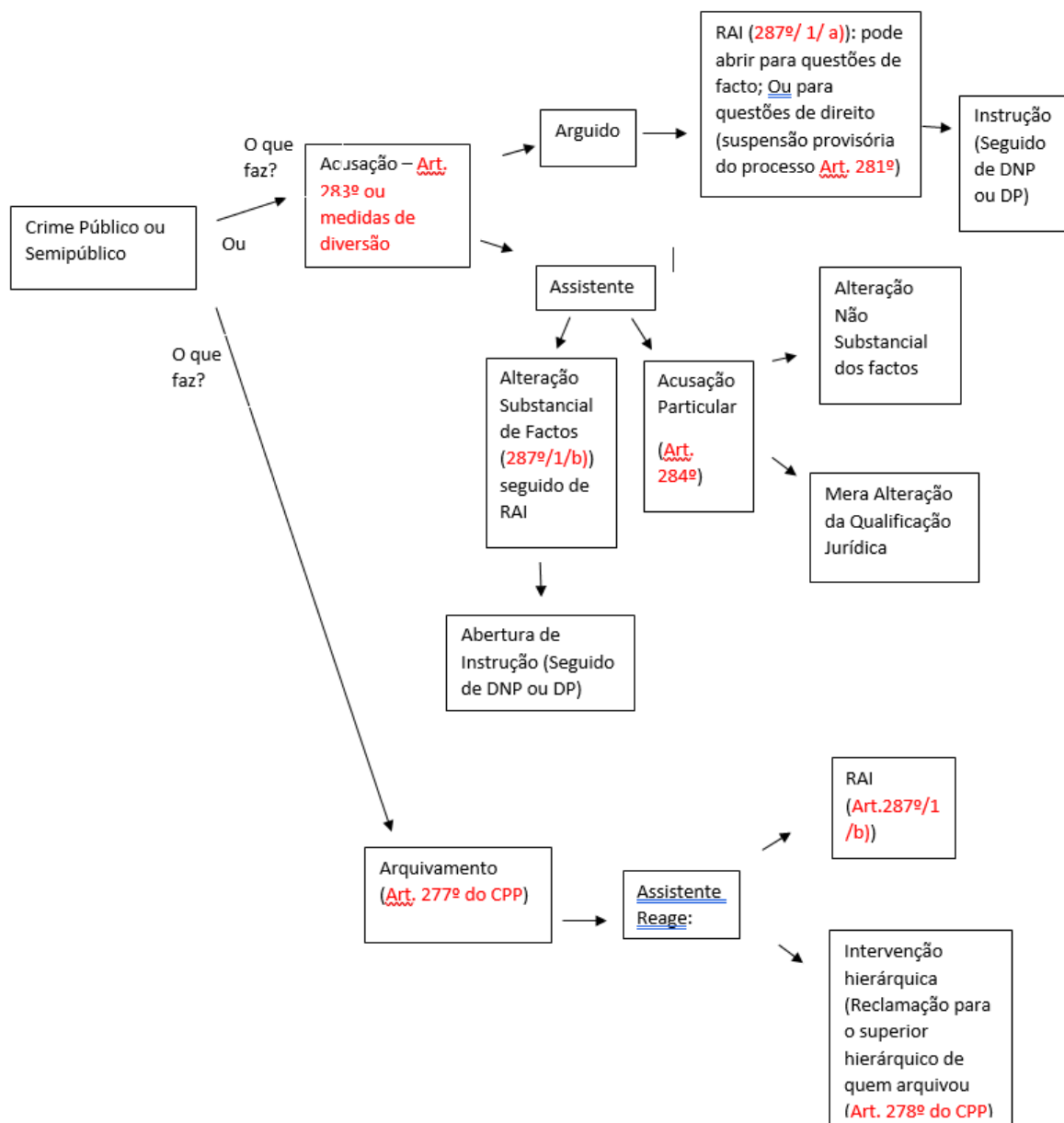


Figura n. º 9 - Esquema de encerramento do Processo Penal Português

Fonte: Elaboração Própria

APÊNDICE B - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS RELATÓRIOS FINAIS



ACADEMIA MILITAR

NÚCLEOS DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM ACIDENTES DE VIAÇÃO: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial.

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Martinho Horta

Orientadora: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Coorientadora: Professora Doutora Ana Margarida Esteves Guerreiro

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança

Lisboa, março de 2024

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Ex.mo Comandante do Comando Territorial de Castelo Branco, o meu nome é João Martinho Horta, Aspirante da GNR e encontro-me a concluir o Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança, na Academia Militar.

Neste momento encontro-me a desenvolver um trabalho de investigação aplicada sobre “*Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial*”, que tem por objetivo compreender se a análise levada a cabo pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV), no que diz respeito à investigação e exames de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial.

No trabalho serão abordados vários subtemas, como o papel da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, a formação dos militares que desempenham essa função, os elementos que caracterizam o acidente de viação e as dificuldades e desafios inerentes a toda essa problemática da investigação e condução do processo de investigação.

A recolha de dados irá decorrer sobretudo no Comando Territorial de Castelo Branco e comarcas de Castelo Branco, que é tida como fonte de doutrina neste âmbito.

Desta forma, com vista a cumprir os objetivos definidos é imprescindível aceder aos Relatórios Técnicos de Acidente de Viação para o ano de 2019, juntamente com as respetivas decisões judiciais. Pelo exposto, venho requerer a V. Ex.^a a autorização para aceder à referida informação. A justificação para a recolha destes dados é que constituirão o material a analisar para responder às nossas questões de investigação.

Grato pela sua colaboração e disponibilidade.

Atenciosamente,

João Martinho Horta
Aspirante de Infantaria da
GNR

**APÊNDICE C - CARTA DE APRESENTAÇÃO PARA ACESSO AOS
DESPACHOS DE ARQUIVAMENTO E ACUSAÇÃO**



ACADEMIA MILITAR

**NÚCLEOS DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM ACIDENTES DE VIAÇÃO:
Investigação, Condução
do Processo e Decisão Judicial**

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Martinho Horta

Orientadora: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Coorientadora: Professora Doutora Ana Margarida Esteves Guerreiro

**Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de
Segurança**

Lisboa, março de

2024

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Ex.mo Senhor Juiz Conselheiro do Conselho Superior de Magistratura, Dr. Henrique Araújo, o meu nome é João Martinho Horta, Aspirante da GNR e, atualmente, encontro-me a concluir o Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança, na Academia Militar.

Neste momento estou a desenvolver um trabalho de investigação aplicada sobre *“Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial”*, que tem por objetivo compreender se a análise levada a cabo pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV), no que diz respeito à investigação e exames de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial.

No âmbito deste trabalho serão abordados vários subtemas, como o papel da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, a formação dos militares que desempenham essa função, os elementos que caracterizam o acidente de viação e as dificuldades e desafios inerentes a toda essa problemática da investigação e condução do processo de investigação.

A recolha de dados irá decorrer sobretudo no Comando Territorial de Castelo Branco e comarcas de Castelo Branco, que é tida como fonte de doutrina neste âmbito.

Desta forma, com vista a cumprir os objetivos definidos é imprescindível aceder aos Relatórios Técnicos de Acidente de Viação para o ano de 2019, juntamente com as respetivas decisões judiciais. Pelo exposto, venho requerer a V. Ex.^a a autorização para aceder à referida informação. A justificação para a recolha destes dados é que constituirão o material a analisar para responder às nossas questões de investigação.

Ex.mo Senhor Presidente Conselho Superior de Magistratura,

Juiz Conselheiro Dr. Henrique Araújo

Orjais, 19 de março de 2024

João Horta, Aspirante-Aluno da Guarda Nacional Republicana, vem, por este meio, e muito respeitosamente, requerer a Vossa Excelência a melhor colaboração da Instituição a que preside, no sentido de ser facultado o acesso a processos e a decisões judiciais no âmbito do desenvolvimento da Tese de Mestrado que ora se identifica.

O trabalho intitula-se de *Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes Rodoviários: investigação, condução do processo e decisão judicial* e tem como principal objetivo compreender se a análise levada a cabo pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV), no que diz respeito à investigação e exames de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial. Especificamente, com este trabalho pretende-se: i) Caracterizar a estrutura e as fases da investigação realizada pelos NICAV; ii) Identificar a tipologia de crimes alvos de investigação dos NICAV; iii) Apurar a relação entre a investigação feita pelos NICAV e os pressupostos estabelecidos no âmbito do Direito Penal; iv) Comparar a tipificação de crime proposta pelos NICAV com a qualificação jurídica imanente da decisão judicial.

Para cumprir os objetivos do estudo, torna-se essencial aceder aos processos e decisões judiciais dos crimes cometidos em âmbito rodoviário no ano de 2019. Deste modo, solicito a V. Ex.^a que me seja concedida autorização para aceder aos processos e decisões judiciais relativas ao ano de 2019.

Em anexo segue o projeto de investigação, bem como o programa de execução de tarefas, onde poderão ser consultadas, de forma detalhada, todas as atividades desta investigação.

O requerente encontra-se, naturalmente, disponível para prestar os esclarecimentos e informações que Vossa Excelência e seus colaboradores entendam necessários, por via do endereço de correio eletrónico horta.jm@gnr.pt.

Agradecendo antecipadamente a colaboração para a realização desta investigação, apresento os meus melhores cumprimentos.

Grato pela sua colaboração e disponibilidade.

Atenciosamente,

João Martinho Horta
Aspirante de Infantaria da
GNR

APÊNDICE D - CARTA DE APRESENTAÇÃO DO INQUÉRITO POR ENTREVISTA

GUIÃO DE ENTREVISTA



ACADEMIA MILITAR

NÚCLEOS DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM ACIDENTES DE VIAÇÃO:

**Investigação, Condução
do Processo e Decisão Judicial**

Autor: Aspirante de Infantaria da GNR João Martinho Horta

Orientadora: Professora Doutora Ana Maria Carapelho Romão Leston Bandeira

Coorientadora: Professora Doutora Ana Margarida Esteves Guerreiro

Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança

Lisboa, abril de

2024

CARTA DE APRESENTAÇÃO

A presente investigação está subordinada ao tema “*Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação: Investigação, Condução do Processo e Decisão Judicial*” e insere-se no âmbito do Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada da Academia Militar para obtenção do grau mestre em Ciências Militares, na especialidade de Segurança.

Esta investigação tem por objetivo compreender se a análise levada a cabo pelos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV), no que diz respeito à investigação e exames de crimes em ambiente rodoviário, tem influência na decisão judicial. No trabalho serão abordados vários subtemas, como o papel da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, a formação dos militares que desempenham essa função, os elementos que caracterizam o acidente de viação e as dificuldades e desafios inerentes a toda essa problemática da investigação e condução do processo de investigação.

Por conseguinte, a realização de inquéritos por entrevista constitui um instrumento fundamental para o desenrolar da presente investigação, através da recolha de dados e informações factuais. Por se tratar de uma temática de investigação criminal, surge a necessidade de dirigir estas entrevistas aos militares da Guarda Nacional Republicana com conhecimento de causa e que atualmente desempenham funções em organismos adstritos à investigação criminal.

Perante o que foi exposto, solicito a Vossa Excelência o seu contributo ao responder à entrevista sobre a temática em investigação, pois será fundamental para atingir os objetivos propostos. Mais solicito a V. Ex.^a autorização para proceder à gravação da entrevista. Os dados obtidos serão destinados exclusivamente a finalidades académicas e serão tratados de acordo com o compromisso ético da investigação.

Grato pela sua colaboração e disponibilidade.

Atenciosamente,

João Martinho Horta

Aspirante de Infantaria da GNR

1. IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Idade	
Posto	
Habilitações Literárias	
Local	
Data	
Tempo de serviço na função	
Unidade/Subunidade	

2. ENTREVISTA

As respostas dadas às questões infra referidas, serão essenciais para que se alcancem os objetivos traçados na presente investigação, por isso, solicito que estas sejam o mais completas possível. Todas as respostas serão unicamente utilizadas como objeto de estudo desta investigação, portanto, solicito a sua autorização para que as mesmas sejam tratadas e analisadas. Se assim desejar, poder-lhe-ei facultar a presente investigação, assim que seja aprovada.

3. GUIÃO DE ENTREVISTA

Pergunta 1 – Que formações frequentou para desempenhar a sua função atual?

Pergunta 2 – A estrutura dos NICAV está adequada à missão, ou haveria vantagem em introduzir algumas mudanças? Se sim, quais?

Pergunta 3 – Atendendo às fases de investigação realizadas pelos NICAV, quais os principais desafios ou dificuldades?

Pergunta 4 – Na tipologia de crimes investigados pelos NICAV, quais os que representam mais dificuldades?

Pergunta 5 – Os militares envolvidos têm formação específica e atualizada nesse domínio, ou deveria existir formação suplementar? Se sim, em que domínios?

Pergunta 6 – Ao longo da experiência que acumulou como investigador, como avalia contributo dos seus relatórios finais como suporte da decisão dos magistrados do Ministério Público?

Pergunta 7 – O relatório da Procuradoria da República da comarca de Santarém, de 2023, identifica lacunas nos inquéritos investigados pela GNR ao nível da aquisição de prova e da interpretação da lei processual penal. Quais as falhas que identifica na recolha da prova material que podem condicionar a imputação da responsabilidade criminal?

Pergunta 8 – Considerando os principais eixos do desenvolvimento da competência da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, incluindo recursos humanos, qualificações, aspetos logísticos etc. que melhoramentos/adaptações se poderiam fazer para tornar o trabalho dos investigadores mais eficaz e eficiente?

APÊNDICE E - AMOSRTRA DOS ENTREVISTADOS

Quadro n.º 3 – Amostra de entrevistados

Entrevistado	Idade	Posto	Habilitações Literárias	Data	Tempo de serviço na função	Unidade/Subunidade
E1	46	1º Sargento	Técnico Superior	26/04/2024	11 anos	NICAV do DT da Guarda
E2	42	1º Sargento	12.º Ano	29/04/2024	9 anos	NICAV do DT de Torres Vedras
E3	43	1º Sargento	12.º Ano	29/04/2024	5 meses	NICAV do DT de Portalegre
E4	47	1º Sargento	12.º Ano	29/04/2024	7 anos	NICAV do DT de Beja
E5	49	Sargento Ajudante	12.º Ano	26/04/2024	5 anos	NICAV do DT de Carcavelos

Fonte: Elaboração Própria

APÊNDICE F – SINOPSES DAS ENTREVISTAS

Quadro n.º 4 – Sinopse da Questão n.º 1

Questão n.º 1: Que formações frequentou para desempenhar a sua função atual?	
N.º	Resposta
E1	• "Curso de Trânsito (EG); Curso de Investigação Criminal (EG); Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (EG)."
E2	• "Curso de Investigação Criminal – CIC, Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação – CICA.V."
E3	• "Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário."
E4	• "O curso de investigação criminal em acidentes de viação e o curso geral de investigação criminal."
E5	• "Curso de investigação criminal, curso de trânsito e curso de investigação de crimes em acidentes de viação."

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 5 – Sinopse da Questão n.º 2

Questão n.º 2: A estrutura dos NICAV está adequada à missão, ou haveria vantagem em introduzir algumas mudanças? Se sim, quais?	
N.º	Resposta
E1	• "Organicamente existe a necessidade de uma maior aproximação à DIC no que diz respeito a apoio técnico e fundamentalmente formação." • "Em 2015 [...], os chefes dos NICAV reuniram-se em instrução no CFFF [...], e até à presente data nunca mais existiram este tipo de instruções." • "A nível de efetivo, viaturas e equipamentos, no caso do NICAV da Guarda, está bem estruturado."
E2	• "Face á zona de ação do NICAV, [...] deveria pertencer diretamente à SIIC do CT, à semelhança do NIAVE e NAT."
E3	• "É necessário completar quadro orgânico do NICAV."
E4	• "Relativamente à estrutura do NICAV, existiria muito a relatar sobre a utilização/acionamento dos NICAV, [...]" • "[...] em específico os NICAV não evoluíram à mesma velocidade que evoluíram os elementos básicos do sistema rodoviário [...] não foi fornecida qualquer formação técnica sobre os mesmos."
E5	• "[...] a estrutura do NICAV está [...] a passar uma fase difícil em termos de meios, quer humanos, quer materiais, o que em certa maneira dificulta e por vezes atrasa o desenrolar de muitas diligências de investigação." • "[...], o NICAV “sofre” com a falta de formação, sempre indispensável e que por agora tem sido bastante diminuta." • "[...] deveria haver formação que acompanhasse as novas tecnologias automóveis, nomeadamente ao nível da extração e leitura de dados das centralinas automóveis, (...)”
Ideias chave	• É vantajoso introduzir algumas mudanças a nível da formação dos militares, que neste momento é diminuta. • Fazer alterações a nível da estrutura dos NICAV, completando os quadros orgânicos e, eventualmente, alterar a sua dependência funcional.

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 6 – Sinopse da Questão n.º 3

Questão n.º 3: Atendendo às fases de investigação realizadas pelos NICAV, quais os principais desafios ou dificuldades?	
N.º	Resposta
E1	• "Na fase de recolha de prova [...], muitas vezes é deficitária e muito por força das inspeções, numa boa parte dos NICAV, ser realizada apenas por um investigador, que num cenário de acidente deixará de analisar e interpretar corretamente os vestígios." • "No decorrer do inquérito, existe falta de formação e equipamento que poderiam reduzir a margem de erro [...]" • "falta de formação acerca da mecânica, nomeadamente sobre os órgãos de travagem e direção." • " [...] o Ministério Público não tem nos seus quadros Procuradores formados nesta área, o que se traduz numa deficiente interpretação da dinâmica do acidente." • "Falta de equipamento de leitura de centralinas que permitiria apurar a velocidade real dos veículos nos momentos antecedentes ao acidente; Programa informático de reconstituição do acidente; Falta de programas de fotogrametria para cálculos de velocidade através da deformação dos veículos aquando de colisão."
E2	• "Preservação de vestígios; sensibilidade diminuída da parte das patrulhas [...], concentrando o foco na desobstrução da via e descurando a preservação do cenário do acidente [...]" • "Identificação de testemunhas; Negligência das patrulhas na identificação de testemunhas oculares [...], que acabam por abandonar o cenário do acidente sem serem identificadas [...]" • "Material; Máquinas fotográficas que não permitem recolha de fotografias de qualidade em ambiente noturno, ausência de meios tecnológicos como Drones que efetuem análise aérea do cenário do acidente, permitindo que a gestão do local do crime se efetue de forma mais célere e eficaz, [...]"
E3	• "[...] inquéritos que foram delegados [...] em que o militar do NICAV não foi ao local do crime na data da sua ocorrência."
E4	• " [...] falta de meios informáticos e software [...]. [...] o excesso de inquéritos distribuídos a cada investigador quer pela escassez de meios humanos, quer pela morosidade da conclusão dos inquéritos. "
E5	• "[...] os principais desafios colocam-se no momento em que se efetua a inspeção judiciária ao local, pois se esta for completa e exaustiva, vai fornecer informação essencial para o desenrolar do inquérito"
Ideias chave	• Falta de formação e de equipamento/material para analisar o acidente. • Má preservação e recolha de vestígios e identificação das testemunhas. • Delegação de inquéritos delegados a militares que não foram ao local do crime ou que já têm adstritos a eles excessivos inquéritos

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 7 – Sinopse da Questão n.º 4

Questão n.º 4: Na tipologia de crimes investigados pelos NICAV, quais os que representam mais dificuldades?	
N.º	Resposta
E1	• " Os homicídios por negligência [...]. A análise e correlação de vestígios é uma tarefa exigente e nem sempre bem elaborada." • " De forma correta, nenhum investigador sabe realizar cálculos de velocidade, aceleração, tempo de reação [...]"
E2	• " Os crimes relacionados com acidentes de viação, onde não houve previamente comparência do NICAV no cenário [...]"
E3	• " Falsificações de notação técnica nos tacógrafos digitais [...]"
E4	• " [...] os crimes relacionados com os acidentes de viação [...]"
E5	• " [...] saliento os crimes relacionados com os atropelamentos seguidos de fuga e dos quais possam resultar homicídios e/ ou ofensas à integridade física, [...]"
Ideias chave	• A tipologia de crimes que representam uma maior dificuldade para os investigadores são os crimes resultantes de acidentes de viação, onde se incluem os crimes de homicídio e de ofensa à integridade física.

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 8 – Sinopse da Questão n.º 5

Questão n.º 5: Os militares envolvidos têm formação específica e atualizada nesse domínio, ou deveria existir formação suplementar? Se sim, em que domínios?	
N.º	Resposta
E1	• " O principal problema dos NICAV é falta de formação, nomeadamente em; - Cálculos físico-matemáticos para apuramento de velocidades; - Manipulação de tacógrafos, quanto à forma, modo de registo (ou ausência de registo) componentes manipulados e equipamento de deteção; - Formação em Fotografia; [...]"
E2	• " Os militares têm a formação base (curso trânsito, CIC, CICA) no entanto depois não existe formação suplementar de atualização o que causa grande constrangimento."
E3	• " Todos os militares do NICAV deviam ter curso de fiscalização de tacógrafos."
E4	• " Consideram que há uma falta de competência e de conhecimentos a níveis científicos que são fundamentais, principalmente em casos mais complexos." • " Outra fragilidade, é a falta de uma formação contínua, [...] formações mais adequadas ao nível das energias de deformação dos veículos e que abrangesse mais áreas de carácter científico como a matemática e a física."
E5	• " Os militares que integram o NICAV que chefiar, dispõe todos de formação em termos de investigação criminal genérica e investigação específica em acidentes de viação"
Ideias chave	• Há uma concordância generalizada que entende que existe falta de formação suplementar e contínua para o desempenho das funções.

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 9 – Sinopse da Questão n.º 6

Questão n.º 6: Ao longo da experiência que acumulou como investigador, como avalia contributo dos seus relatórios finais como suporte da decisão dos magistrados do Ministério Público?	
N.º	Resposta
E1	• " Fundamentais . [...]. Na larga maioria das vezes, o Magistrado sustenta a acusação no relatório final do NICA V."
E2	• " Os relatórios finais elaborados pelos investigadores do NICAV, são decisivos e fundamentais para a elaboração dos despachos finais dos magistrados."
E3	• " [...] verifíco que os magistrados do Ministério Público dão grande importância e baseiam as suas decisões nos relatórios finais elaborados pelo NICAV."
E4	• " [...] Esse relatório final é muitas vezes utilizado pelos magistrados como base na sua decisão final ."
E5	• " Avalio de forma muito positiva, uma vez que com regularidade os nossos relatórios e todo o nosso trabalho de campo suportam por si só muitas acusações . [...], e algumas decisões são integralmente fundamentadas no nosso trabalho ."
Ideias chave	• Os relatórios finais elaborados pelos NICAV são fundamentais e sustentam a decisão dos magistrados.

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 10 – Sinopse da Questão n.º 7

Questão n.º 7: O relatório da Procuradoria da República da comarca de Santarém, de 2023, identifica lacunas nos inquéritos investigados pela GNR ao nível da aquisição de prova e da interpretação da lei processual penal. Quais as falhas que identifica na recolha da prova material que podem condicionar a imputação da responsabilidade criminal?	
N.º	Resposta
E1	• " [...] está sempre muito relacionada com o apuramento do valor da velocidade de circulação dos veículos e da realização de manobras irregulares . Por isso cabe essencialmente ao investigador realizar uma recolha cuidada e submeter á SAV-DIC a realização de cálculos."
E2	• " [...] o problema não está na recolha da prova material mas na sua preservação pelas patrulhas que chegam em primeiro lugar ao cenário, verificando-se bastantes deficiências no isolamento dos cenários , [...]"
E3	• " Por vezes não é feita uma boa preservação do local do crime pelos primeiros OPC que chegam ao local , [...]"
E4	• "[...] descreve que os NICAV, prestam um excelente trabalho no âmbito da sinistralidade rodoviária."
E5	• " Como já falei o essencial para uma boa investigação, prende-se com a inspeção judiciária ao local , que se não for feita de forma exaustiva e metódica , vai certamente ter falhas. [...]"
Ideias chave	• As falhas assentam na preservação do local do crime por parte das patrulhas e na inspeção judiciária ao local, que através dela consegue-se apurar os valores das velocidades dos veículos e a realização de manobras irregulares.

Fonte: Elaboração Própria

Quadro n.º 11 – Sinopse da Questão n.º 8

Questão n.º 8: Considerando os principais eixos do desenvolvimento da competência da GNR na investigação da sinistralidade rodoviária, incluindo recursos humanos, qualificações, aspetos logísticos etc. que melhoramentos/adaptações se poderiam fazer para tornar o trabalho dos investigadores mais eficaz e eficiente?	
N.º	Resposta
E1	• " Como já mencionei anteriormente, a maior carência é Formação. [...]" • " através de um Manual datado de 2004 (desajustado e omissivo a muita da realidade atual) formação em acidentes rodoviários."
E2	• " Formação de atualização aos investigadores, meios materiais adequados [...], acompanhamento e apoio do órgão técnico [...]"
E3	• " Formação continua [...]. O NICAV devia ser dotado de um veículo caracterizado e um descaracterizado, sistemas de iluminação para uma boa gestão do local do crime e melhor qualidade dos relatórios fotográficos."
E4	• " Será então fundamental melhorar a formação [...]. Em termos de meios humanos, existe a necessidade de uma reformulação dos quadros orgânicos dos NICAV, [...]"
E5	• " No fundo a resposta está implícita na questão, porque se houver melhorias a todos esses níveis, iremos certamente melhorar o nosso trabalho e torná-lo mais eficaz e eficiente."
Ideias chave	• Para tornar o trabalho dos investigadores mais eficaz e eficiente é importante dotar os militares de mais formação e de meios.

Fonte: Elaboração Própria

APÊNDICE G – GRELHA DE ANÁLISE DOS DESPACHOS DOS PROCESSOS DE HOMICÍDIO E OFENSA À INTEGRIDADE FÍSICA POR NEGLIGÊNCIA

Tabela n.º 13 – Grelha de Análise dos despachos dos processos de homicídio e ofensa à integridade física por negligência

NUIPC	Data do NUIPC	Qualificação Jurídica do Crime	Menção				Qualificação das Diligências		
			OPC	NICAV	MP	Não Referencia	Úteis e Necessárias	Necessárias	Não Qualificado

Transcrição do relatório final			Causas do Acidente Verificadas no Relatório			Causas do Acidente Verificadas no Despacho	Decisão Judicial
Exaustivo	Parcial	Indireta	Causas Mediatas	Causas Imediatas	Causas Principais/ Eficientes		

Fonte: Elaboração Própria

ANEXOS

ANEXO A - PLANO CURRICULAR AO REGULAMENTO DO CURSO DE INVESTIGAÇÃO DE CRIMES EM AMBIENTE RODOVIÁRIO

UNIDADES CURRICULARES	TEMPOS LETIVOS
Direito rodoviário e penal rodoviário	31
Investigação de crimes em ambiente rodoviário	78
Investigação criminal em acidentes de viação	100
Subtotal (1)	209
ATIVIDADES COMPLEMENTARES	TEMPOS LETIVOS
Apresentação e Acolhimento	1
Palestra sobre Direitos Humanos	2
Avaliação da Qualidade da Formação	1
Encerramento do Curso	1
Subtotal (2)	5
Total: (1) + (2)	214

Figura n.º 10 - Plano Curricular ao Regulamento do Curso de Investigação de Crimes em Ambiente Rodoviário

Fonte: GNR, 2022c

ANEXO B - ORGANOGRAMA DA SECÇÃO DE INFORMAÇÕES E INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DO CTER TIPO I

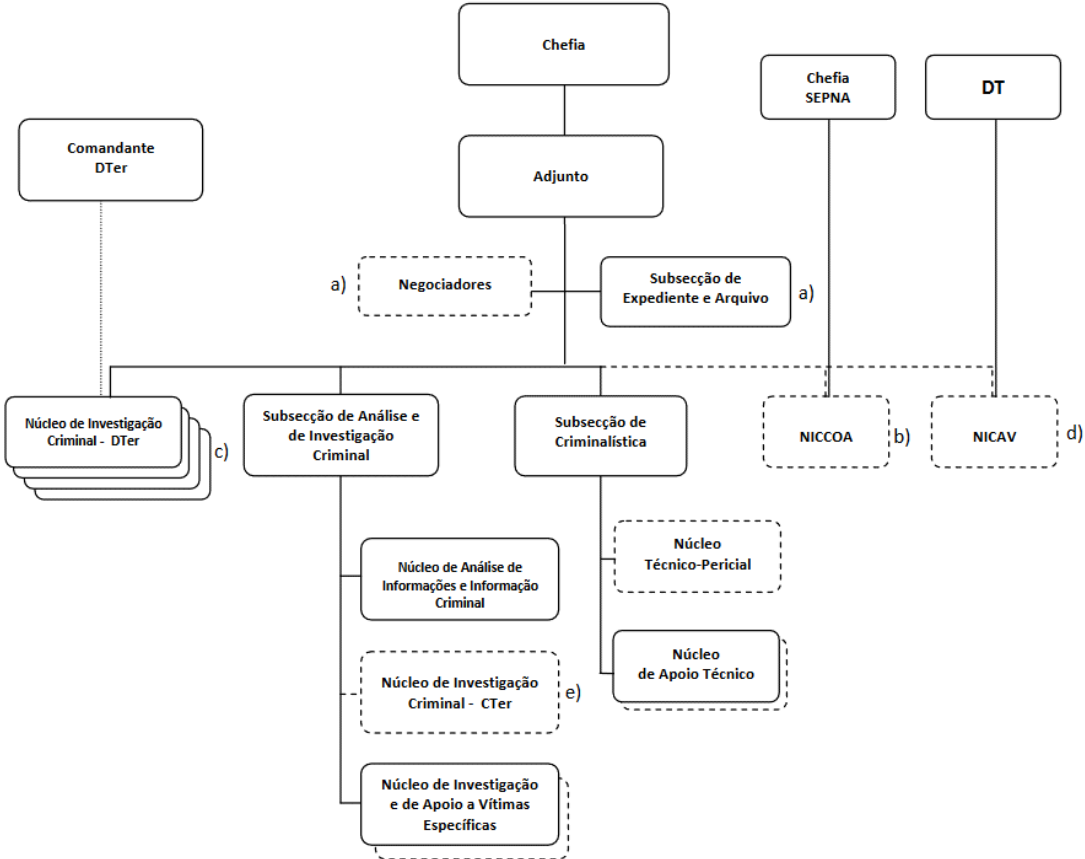


Figura n.º 11 - Organograma da Secção de Informações e Investigação Criminal do CTer Tipo I

Fonte: GNR, 2014