

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO:

ANÁLISE AOS MODELOS ORGÂNICOS DA POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

Trabalho Individual Final

5.º Curso de Comando e Direção Policial

Estudo de Caso

Autor: João Filipe Sousa Fialho Saraiva Pinheiro, Comissário, M/144303

Lisboa, 07 de julho de 2022



Resumo

A sinistralidade grave é uma calamidade social que representa custos elevadíssimos para o Estado português. Não obstante ter sido possível reverter, nos últimos 20 anos esta tendência, os acidentes de viação continuam a ser a principal causa de morte em determinadas faixas etárias, com efeitos devastadores para a sociedade. Sendo a recolha de vestígios no âmbito da gestão do local do crime a fase mais importante para o apuramento das causas de um acidente, a Polícia de Segurança Pública, viu-se na necessidade de investir neste catálogo específico de crimes, numa investigação de acidentes mais profissionalizada e robusta que permitisse granjear às autoridades judiciais os meios de prova suficientes e adequados para uma correta e cabal responsabilização dos culpados. Constatando-se a mais-valia desta especialização, volvidos 16 anos da sua implementação, o estudo incidirá na análise dos dois sistemas de organização técnica e funcional das equipas de investigação de acidentes, sendo para o efeito cotejados o número de acidentes graves participados em contraponto com o número de inquéritos instruídos, entre o dia 01 de janeiro e 31 de dezembro de 2019 na Divisão de Trânsito de Lisboa e no Comando Metropolitano do Porto.

Palavras-chave: Causas de acidentes de viação, equipas de investigação de acidentes, gestão do local do crime, investigação de acidentes de viação, recolha de vestígios.

Abstract

Serious accidents are a social calamity, representing enormous costs for the Portuguese State. Although it has been possible to reverse this trend for the past 20 years, traffic accidents continue to be the leading cause of death in certain age groups, with devastating effects on society. The collection of evidence within the scope of crime scene management is the most important phase in establishing the causes of an accident. Therefore, the Public Security Police felt the need to invest in this specific catalog of crimes, in a more professional and robust accident investigation in order to allow the judicial authorities to gather sufficient and adequate evidence for a correct and full accountability of the culprits. In view of the added value of this specialization, 16 years after its implementation, the study will focus on the analysis of the two systems of technical and functional organization of the accident investigation teams, comparing the number of serious accidents reported against the number of investigations conducted between January 1st and December 31st, 2019 in the Lisbon Traffic Division and in the Metropolitan Command of Porto.

Keywords: Accident investigation teams, causes of traffic accidents, crime scene management, traffic accident investigation, trace evidence collection.

Introdução

Em 2001, em consequência de acidentes de viação, morriam nas estradas europeias aproximadamente 40.000 pessoas e 1.700.000 ficavam feridas, cifras estas que, se consideradas conjuntamente, representavam, à data, um custo aproximado de 2% do PIB da União Europeia (Comissão Europeia [CE], 2003). Atualmente, e de acordo com os dados estatísticos que têm vindo a ser disponibilizados relativos à União Europeia (UE) a 27, têm morrido nas estradas, nos últimos, anos aproximadamente 22.700 pessoas/ano, ficando 120.000 gravemente feridas, números que, evidentemente, assumem uma realidade muito menos impactante no PIB da União.

Relativamente aos mesmos indicadores, mas, desta feita, especificamente no espectro nacional, estimou-se que, em 2006, o custo económico e social de uma vítima mortal seria de 663,8 mil euros (Donário & Santos, 2012), tendo, em 2019, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) calculado que o custo económico e social com acidentes com vítimas seria aproximadamente de 3,714 milhões de euros, representando 1,6% do PIB português (ANSR, 2019). Se em 2003 morreram nas estradas portuguesas 1356 pessoas e 4659 ficaram gravemente feridas (ANSR, 2003), em 2019, por comparação com 2003, verificou-se uma redução de 53,8% de vítimas mortais e uma redução de 53,5% no que tange a feridos graves.

Ainda ancorados à realidade nacional, comparando os grupos de risco mais vulneráveis, dir-se-á que os mesmos se mantêm, destacando-se os peões com mais de 65 anos de idade, motociclistas e jovens condutores. No entanto, se em 2003 a faixa etária de condutores de maior risco se situava entre os 18 e os 24 anos, em 2019 ampliou para os 29 anos.

Nesta senda, atendendo à especificidade da criminalidade rodoviária, a Polícia de Segurança Pública (PSP) constatou a necessidade de investir numa investigação mais profissionalizada e robusta, que permitisse granjear às autoridades judiciais os meios de prova suficientes e adequados para uma correta e cabal responsabilização dos culpados, concebendo brigadas de investigação de acidentes de viação (BIAV) sob a dependência técnica e funcional das unidades de trânsito, uma vez que a investigação deste tipo de crimes carece de um conhecimento profundo do sistema rodoviário e da legislação rodoviária.

Volvidos 16 anos da criação da primeira BIAV na Divisão de Trânsito de Lisboa (DTL), e após a implementação de um conjunto de medidas preventivas que levaram à redução significativa do número de vítimas mortais em consequência de acidentes, importa

aferir se o modelo adotado para a investigação destes crimes cumpre os pressupostos a que se propôs.

Neste sentido, visa-se no presente estudo refletir sobre a organização funcional e técnica das BIAVs da DTL e da Divisão de Trânsito do Porto (DTP), apontando-se como vetores predominantes da análise dos dados, a determinação, por um lado, de qual o modelo organizacional que potencialmente mais favorece a eficácia da investigação, atendendo à realidade da sinistralidade grave nas áreas de jurisdição daquelas Divisões e à formação que os recursos humanos alocados a esta área possuem, e, por outro lado, aferir qual dos modelos apresentados se afigura economicamente mais vantajoso para a Polícia.

Método

O presente trabalho divide-se em duas partes. Na primeira parte, de índole teórica, empregou-se a metodologia de revisão de literatura no sentido de aprofundar o conhecimento teórico sobre o assunto em estudo, recorrendo-se a artigos científicos, trabalhos académicos, relatórios, informações internas e legislação. A segunda parte, por sua vez, refletirá o estudo empírico, designadamente através da análise quantitativa aplicada à recolha de dados do Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional (SEI) atinente aos acidentes participados pela PSP durante o ano 2019, e à escarpelização de 95 inquéritos instruídos pela BIAV da DTL em 2019 e de 30 inquéritos instruídos pela 7ª Esquadra de Investigação Criminal (EIC) do Porto, referentes a 2021 e 2022. Salientamos que, quanto a estes últimos, não foi possível esquadrinhar os inquéritos de 2019, uma vez que, à data do estudo, já todos se encontravam concluídos, não existindo cópia dos mesmos. No entanto, consideramos que não se afiguram relevantes para as conclusões do estudo, uma vez que esta análise pretendia apenas aferir o número de acidentes participados pela BIAV que resultaram em inquérito e o número de relatórios técnicos elaborados, diligência que a BIAV não cataloga.

Refira-se também que optámos por incidir no ano de 2019, considerando o contexto pandémico (Novo coronavírus SARS-COV-2 [Covid-19]) que propalou em 2020 e 2021, o qual, muito embora com intermitências nas medidas de restrição à circulação e obrigatoriedade de permanência na residência, afetou indelevelmente a circulação rodoviária e, consequentemente, a sinistralidade rodoviária.

O presente estudo empírico efetuado culminará com o cotejamento da atividade de investigação de acidentes de viação prosseguida pelas duas Divisões de Trânsito, à luz dos

dados obtidos, propendendo-se a uma melhor compreensão da sua organização e rentabilidade.

No tratamento dos dados atrás referidos foi utilizada a ferramenta informática *Microsoft Excel*.

Políticas de Combate à Sinistralidade em Portugal

Desde 2003, em matéria de sinistralidade rodoviária, foram implementados em Portugal, três programas: i) o Plano Nacional de Segurança Rodoviária (PNSR - previsto para o período 2003-2010); ii) a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR - para o período 2008-2015) e o iii) Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020 (PENSE 2020). Apesar de apresentarem planos de ação diferentes, o PNSR e o Plano de Ação Europeu, partilhavam o mesmo objetivo - a redução do número de vítimas mortais por acidente de viação em 50%. Já a ENSR pretendia colocar Portugal entre os 10 primeiros países com menor sinistralidade mortal da UE, não conferindo qualquer relevância aos feridos graves. No entanto, como se pode observar no PENSE 2020, a ENSR ficou muito aquém do ambicionado, apresentando uma reduzida taxa de execução, tendo o seu principal objetivo ficado por alcançar, em virtude de, à data, os objetivos quantitativos, no que concerne ao número de vítimas mortais, terem sido projetados com base nas vítimas mortais no local do acidente ou a caminho da unidade hospitalar, acrescidos de 14% para cálculo dos «mortos a 30 dias» - medida utilizada em toda a UE. Em 2010, Portugal inicia a contagem das vítimas mortais a 30 dias, verificando-se, passados 6 anos, que o número médio de vítimas mortais, após darem entrada na unidade hospitalar, era de 27% e não de 14% (PENSE, 2020).

Apesar de, entre 2003 e 2019, Portugal ter sido o país da UE a 15 que mais reduziu o número de vítimas mortais por acidente de viação, se compararmos os resultados destes dois anos entre os países da UE a 15, verificamos que continuamos exatamente na mesma posição, sendo apenas ultrapassados pela Grécia.

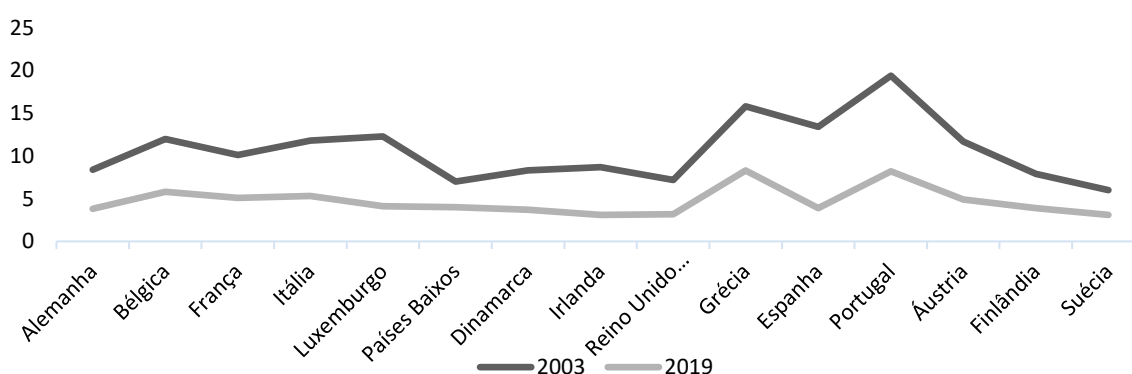
Em 2019, já com o PENSE 2020 em vigor, Portugal apresentava 8,2 mortos por 100.000 habitantes, distante, portanto, dos 3,1 da Suécia e Irlanda.

A grande diferença do PENSE 2020 para os anteriores planos e estratégias de segurança rodoviária, reside no facto de, além da redução do número de feridos graves, abarcar, pela primeira vez, o conceito de «Visão Zero». Este conceito de segurança rodoviária sueco, aprovado em 1997, visa zero mortes e feridos graves em acidentes de

viação, partindo da premissa fundamental de que a perda de vidas como consequência de sinistros rodoviários é inaceitável. Atendendo ao sucesso desta campanha nesse país, a mesma foi transversalmente adotada pela UE, tendo esta, através do seu quadro estratégico para a segurança rodoviária 2020-2030, definido como objetivos zero mortes e feridos graves até 2050 e a sua redução em 50% até 2030 (UE, 2021).

Figura 1

Vítimas mortais em acidentes de viação por 100.000 habitantes



Fonte: World Health Organization (WHO).

Investigação do Acidente de Viação

Sistema Rodoviário

O acidente de viação, apesar de repentino, é um acontecimento que se desenrola no tempo e no espaço, mediante um conjunto de circunstâncias sucessivas resultantes da interação dos quatro elementos do sistema rodoviário: o Homem, o veículo, a via e as condições ambientais. Este último elemento, apesar de ser por vezes analisado como parte integrante da via, Leal (2009) considera-o como um fator independente e que interage com os restantes elementos, podendo influenciar não só a infraestrutura rodoviária, mas também o Homem e o veículo. Apesar destes elementos interagirem na ocorrência de um acidente de viação, vários estudos atribuem-lhes diferentes percentagens de responsabilidade.

Entre 1978 e 1981, o fator humano foi considerado responsável por 94,90% dos acidentes (Baker & Fricke, 1986). Leal (2009), num estudo elaborado em 2005, realçou que 92% dos acidentes analisados ocorreram devido a falha humana. Ora, este peso atribuído ao fator humano deve-se, essencialmente, ao facto dos outros elementos constituírem apenas meios materiais ao dispor do Homem e por este concebidos, sendo totalmente desprovidos

da capacidade de pensar e decidir (Leal, 2009). Para Montoro *et. al.* (2000), o Homem é o elemento principal do sistema rodoviário, uma vez que é ele que domina o veículo em determinadas circunstâncias ambientais e que, conseqüentemente, deverá adotar o comportamento mais adequado e seguro, assumindo como premissas basilares as suas condições físicas, psíquicas, competência para a prática da condução e o próprio ambiente rodoviário, entendimento este partilhado por Leal (2009) que considera que as decisões dos condutores são influenciadas por um conjunto de fatores, designadamente, os hábitos existentes, as aptidões técnicas, conhecimento do itinerário, a formação e experiência, os estados físico e/ou psíquico e, ainda, a educação e o civismo.

A investigação de crimes resultantes de acidentes de viação difere, em diversos aspetos, dos restantes crimes de cenário, considerando-se que o acidente configura um acontecimento eventual, ou seja, desprovido de intencionalidade, sendo transversal a toda a sociedade, estabelecendo-se o seu foco, por conseguinte, na descoberta das causas que conduziram à produção daquele evento e não no autor. Baker & Fricke (1986) radica as causas do acidente nos comportamentos e ações, sem os quais o acidente não teria lugar, sendo que, para a produção do acidente, poderá concorrer mais do que uma causa. No que concerne ao fator humano poderemos identificar as falhas de perceção e reação ao perigo, fatores físicos e psíquicos, falta de conhecimento, experiência ou perícia. Qualquer um destes fatores poderá contribuir ou objetivamente resultar no desrespeito do código da estrada sem intenção. Estas condições negativas do fator humano só se traduzem no acidente quando o nível de exigência da condução supera o nível de capacidade do condutor (Vives *et al.*, 2000).

Gestão do Local do Acidente de Viação

Ao acidente de viação estão associados um conjunto de elementos, nomeadamente, via e ambiente rodoviário, veículos, lesões, vestígios, testemunhas, leis e forças de segurança, sendo as autoridades policiais, o elemento considerado mais relevante (Dias & Santos, 2019). Para estes dois autores, o papel das forças de segurança é fundamental, uma vez que são estas que recolhem e registam os vestígios, efetuam medições, elaboram croquis, procedem à reportagem fotográfica, sendo estes elementos essenciais na identificação das causas do acidente e na composição de uma eventual reconstituição computacional, no caso de necessidade de cálculo da velocidade. Apesar destes autores reconhecerem apenas a importância da recolha de informação no local do acidente para efeitos de reconstrução

computacional, esta, desde que efetuada com qualidade, juntamente com a análise dos vestígios e demais informação relevante, constitui um instrumento importantíssimo na obtenção de prova material com vista ao cabal apuramento das causas e consequente responsabilização.

Segundo Leal (2009), a investigação de acidentes de viação divide-se em três fases: «Fase pré-cenário do acidente» - que coincide com a notícia do evento e a intervenção do órgão de polícia criminal (OPC); «Fase cenário do acidente» - que consiste no isolamento do local, preservação e recolha de vestígios e exame dos mesmos, e «Fase pós-cenário do acidente», que consiste na delegação da investigação no OPC por parte do Ministério Público, diligências e elaboração de relatório técnico.

A PSP adotou como método de investigação a teoria da evolução do acidente da Guarda Civil de Espanha inspirado no modelo adotado por Baker & Fricke (1986) que consiste em quatro fases de investigação:

- i) Recolha de informação no local do acidente;
- ii) Análise e estudo da informação e vestígios recolhidos;
- iii) Reconstituição do acidente que consiste na identificação de pontos ou posições onde podemos alavancar ações concretas. Nesta sede, a recolha de informação e vestígios no local, desde que devidamente centrados nos três elementos do sistema rodoviário em determinado ambiente, irão permitir ao investigador identificar a localização desses pontos e a distância entre eles. Com base neste modelo de evolução do acidente, ou seja, a identificação da posição em que um condutor nas suas condições psicofísicas ideais e de conhecimento técnico se deveria ter apercebido do perigo (Ponto de Perceção Possível), passando pela posição em que se apercebeu verdadeiramente do perigo (Ponto de Perceção Real), até ao ponto de embate (Posição de Conflito), culminado na posição de imobilização (Posição Final), permitir-se-á ao investigador chegar à última fase da investigação;
- iv) identificação e análise de causas, ou seja, identificar eventuais ações ou condições negativas que levaram à produção do acidente.

Relativamente ao meio de prova testemunhal, Leal (2009) refere que, alicerçado na sua experiência profissional, raramente existem testemunhas do acidente sem ser os próprios intervenientes, que são considerados elementos interessados ou hostis. As testemunhas desinteressadas e que, voluntariamente, se apresentam para declararem o que viram, normalmente apenas ouviram o embate ou a travagem (Leal, 2009) ou, tendo ouvido estes sons, constroem mentalmente o acidente, reproduzindo-o como se o tivessem visto. Por se

tratar praticamente do único meio de prova, a recolha, de forma rigorosa, de vestígios no local do acidente é absolutamente fundamental para o cabal apuramento das suas causas e consequente apuramento de responsabilidade criminal.

Importa referir que o croqui constitui um dos elementos mais significantes no apuramento das causas e na realização de uma eventual reconstituição do acidente. Desde os anos 90 que são usadas tecnologias com menor margem de erro, que permitem observar o acidente de vários ângulos e perspetivas sem erros na recolha de medições, continuando a PSP a utilizar o tradicional método da fita métrica ou da roda medidora, que, como Moutinho (2021) demonstrou, apresenta uma considerável discrepância face às medidas recolhidas através do *scanner* 3D Faro Focus. Além do rigor e precisão das medidas, o scanner permite registar e guardar uma quantidade substancial de informação que as fotografias não possibilitam, admitindo visualizar o acidente em 3 dimensões, calcular velocidades através da deformação de viaturas e, ainda, efetuar reconstituições computacionais (Moutinho, 2021).

Curso de Investigação de Acidentes de Viação (CIAV)

No que respeita à formação, ao longo dos anos o CIAV foi variando a sua carga horária entre as 236 e as 216 horas, dividindo-se em quatro áreas: criminal; jurídica; trânsito e informática (croquis). Os conteúdos programáticos e a carga horária dos módulos «Noções gerais sobre entrevista e interrogatório», «Gestão do local do crime», «Noções gerais sobre instrução processual», «Desenvolvimento pessoal e intervenção em tribunal», e, «Direito processual penal», foram retirados do curso base de investigação criminal da PSP, sendo os formadores da estrutura de investigação criminal. O módulo de «Direito Penal» foi substituído pelo de «Crimes Rodoviários» considerando a especificidade da investigação. Ao longo destes anos, o curso de investigação criminal da PSP atualizou a carga horária destes módulos, tendo o de «Noções gerais sobre instrução processual» passado de 10 para 37 horas e o de «Gestão do local do crime» de 6 para 24 horas, o mesmo não se tendo verificado com o CIAV, que desde 2008 não sofreu alterações significativas.

Apesar do regulamento do CIAV prever que os cursos possam ser ministrados em vários pontos do país, o que permite inferir que seriam igualmente ministrados cursos de formação de formadores nesta área, verifica-se que, desde a sua criação, nunca foi ministrado qualquer curso deste tipo, nem tampouco, ministrado qualquer curso de atualização ao efetivo das BIAV. No relatório elaborado pelos polícias formados na Guarda Civil é referido

que, apesar da reconstrução computacional de acidentes ser uma área relevante, não tinham adquirido conhecimentos suficientes para a sua implementação, sugerindo, no entanto, que esta deveria ser uma área a apostar no futuro. Essa aposta deveria ocorrer através da formação de elementos em cálculo de velocidade e em programas computacionais como o «PC Crash» e a utilização de *scanners* 3D, como o 3D Faro Focus S350. Nesta sede, a PSP, ao contrário da Guarda Nacional Republicana (GNR), não apostou na formação e aquisição de um programa de reconstrução de acidentes de viação que lhe permitisse identificar velocidades através de deformações em viaturas, projeções e posições finais de pessoas e veículos, o que, em alguns casos, poderá conduzir ao empobrecimento da investigação e obrigar a autoridade judiciária a recorrer a entidades privadas ou à nossa congénere. Em 2020, a PSP adquiriu 3 *scanners* 3D Faro Focus, tendo sido um deles colocado na DTL e outro na DIC do Comando Metropolitano do Porto (COMETPOR).

Investigação de Acidentes de Viação na PSP

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º da Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto, Lei de Organização da Investigação Criminal (abreviadamente LOIC), na sua atual redação, a PSP é um OPC de competência genérica, competindo-lhe a investigação de crimes que não sejam da competência reservada de outros OPC, conforme estipulado no artigo 6.º.

Em 2004, a PSP investiu na formação de dois polícias em investigação de acidentes, tendo estes frequentado o «Curso de Tráfego – Modalidade de Atestados» na Guarda Civil em Espanha, força policial com vasta experiência e reputação nesta área (DTL, 2005). O objetivo desta formação era que a PSP, na qualidade de OPC e no quadro da obrigatoriedade de auxílio às autoridades judiciárias na preservação de meios de prova e investigação de atos que possam constituir crime, criasse equipas de investigação de acidentes de viação por forma a potenciar a prova obtida e permitir às autoridades judiciárias decisões mais eficazes e céleres (DTL, 2005).

Em 2005, os polícias que frequentaram o referido curso, elaboraram um relatório propondo um curso de investigação de acidentes a ministrar na PSP a par da implementação de equipas de investigação de acidentes de viação na DTL. Sugeria-se ainda, que estas equipas fossem replicadas a nível nacional, após análise previa da sinistralidade e disponibilidade de efetivo de cada Comando (DTL, 2005).

Após o 1º CIAV, que decorreu entre 30 de janeiro e 24 de março de 2006, é aprovada, a 13 de abril de 2006, através da comunicação de serviço n.º 2528/OP/2006 do Comando

Metropolitano de Lisboa (COMETLIS), a implementação da seção de investigação de acidentes de viação (SIAV) da DTL, constituída por 17 polícias com CIAV e 12 sem CIAV.

Esta secção tinha por missão participar todos os acidentes que envolvessem vítimas mortais, feridos graves, viaturas policiais, atropelamentos, transporte de matérias perigosas, transporte escolar e acidentes com características especiais (ex.: acidentes com elevado número de viaturas). Além da participação deste tipo de acidentes, coube a estas polícias a instrução processual do inquérito e elaboração de um relatório técnico (em modelo próprio) onde passaram a ser identificadas as causas do acidente.

Em 15 de dezembro de 2009, foi publicado o Despacho 20/GDN/2009 que definiu a nova organização e competências das unidades territoriais do dispositivo operacional, criando-se as BIAVs sob a dependência das Esquadras de Sinistralidade Rodoviária (ESR), às quais competia proceder à investigação de acidentes de viação (DNPSP, 2009).

Entre 2006 e 2016 realizaram-se 10 CIAV, tendo sido formados um total de 237 polícias, entre oficiais, chefes e agentes de todo o país (DTL, 2017). Todos os polícias que frequentaram o CIAV pertenciam às esquadras de trânsito dos respetivos Comandos, exceto o COMETPOR que, a partir de 2007, formou elementos da DTP e da Divisão de Investigação Criminal (DIC).

A Portaria n.º 2/2009, de 2 de janeiro, em consequência da reestruturação das áreas de responsabilidade da PSP, aprovou um novo dispositivo, prevendo 34 esquadras de trânsito nos Comandos Regionais e Distritais, uma Esquadra de Sinistralidade Rodoviária (ESR) na DT e 8 esquadras de trânsito nas divisões destacadas no COMETLIS, a par de uma DT e 5 esquadras de trânsito nas divisões destacadas no COMETPOR. Atendendo a este dispositivo e, por forma a ter pelo menos um polícia com CIAV em todos os turnos de serviço, as esquadras de trânsito dos Comandos Regionais e Distritais necessitariam de 170 efetivos. As esquadras destacadas do COMETLIS necessitariam de 35 polícias e as esquadras destacadas do COMETPOR de 25, tendo este último optado por atribuir a participação deste tipo de acidentes à DTP. Ora, partindo do pressuposto que o efetivo atual da DTL (31) e DTP (25) é suficiente para fazer face à participação e instrução processual dos crimes resultantes de acidentes de viação, seriam necessários 261 polícias com CIAV em todo o dispositivo nacional a fim de dar cumprimento ao Despacho 20/GDN/2019.

Atualmente, dos Comandos Regionais e Distritais que responderam ao solicitado, todos têm pelo menos um polícia com CIAV, num total de 28 polícias em funções, quando a necessidade seria de 110, considerando apenas uma equipa por comando.

Tabela 1*Número de polícias com CIAV por Comando de Polícia e necessidades*

Comandos	Esq. Trânsito	BIAV (n.º de polícias)	Necessidades
C. Regional Madeira	Ponta Delgada	1	5
	Angra do Heroísmo	1	5
	Horta	1	5
	Funchal	1	5
	Machico	1	5
	C. Lobos	1	5
C. Distrital	Aveiro	2	5
	Beja	1	5
	Braga	4	5
	Bragança	2	5
	Coimbra	2	5
	Castelo Branco	1	5
	Évora		5
	Faro		5
	Guarda		5
	Leiria	1	5
	Portalegre	2	5
	Santarém	2	5
	Setúbal		5
	Viana do castelo	3	5
	Vila Real		5
	Viseu	2	5
	Total	28	110
COMETLIS	DT	31	31
	ET Amadora		5
	ET Loures	4	5
	ET Oeiras	1	5
	ET Sintra		5
	ET VF Xira	1	5
COMETPOR	DT	25	25
Total Nacional		90	191

(Fonte: Comandos e Divisões da PSP)

No que diz respeito à distribuição de vítimas por entidade fiscalizadora verifica-se que em 2019 a percentagem de acidentes com vítimas ocorridos na área da PSP, representava apenas 16,45% das vítimas mortais e 23,99% dos feridos graves (ANSR, 2019).

Analisando a sinistralidade na área de responsabilidade da PSP no ano 2019, verificamos que todos os Comandos Regionais e Distritais apresentam um número reduzido

de vítimas mortais, à exceção da ilha da Madeira que, no ano em causa, registou um acidente atípico em que morreram 29 pessoas. Se considerarmos o número de vítimas graves registadas por Comando e as necessidades de efetivo com CIAV para fazer face a todos os turnos de serviço, constatamos existir um número irrisório de acidentes por investigador, o que é suscetível de não justificar a criação de uma equipa dedicada em exclusividade à participação/investigação de acidentes de viação graves.

Tabela 2

Número de Feridos Graves e Vítimas Mortais em 2019 por Comando de Polícia.

Comandos PSP	Ac. Vítimas	FG	Mortos	FG + Mortos	N.º de Inv.	Média %	N.º Inv.	Média %
Ponta Delgada	356	58	5	63	1	63,00	5	12,6
Angra Do Heroísmo	114	23	2	25	1	25,00	5	5
Horta	39	9	0	9	1	9,00	5	1,8
Madeira	917	106	36	142	3	47,33	5	28,4
Aveiro	617	24	3	27	2	13,50	5	5,4
Beja	42	8	0	8	1	8,00	5	1,6
Braga	835	31	5	36	4	9,00	5	7,2
Bragança	113	13	1	14	2	7,00	5	2,8
Coimbra	554	14	2	16	2	8,00	5	3,2
Castelo Branco	137	16	0	16	1	16,00	5	3,2
Évora	106	6	0	6			5	1,2
Faro	528	26	0	26			5	5,2
Guarda	63	4	0	4			5	0,8
Leiria	547	23	3	26	1	26,00	5	5,2
Portalegre	57	5	1	6	2	3,00	5	1,2
Santarém	342	28	1	29	2	14,50	5	5,8
Setúbal	1034	41	1	42			5	8,4
Viana do Castelo	138	4	0	4	3	1,33	5	0,8
Viseu	417	22	2	24	2	12,00	5	4,8
Lisboa	6342	219	26	245	37	6,62		
Porto	2906	60	15	75	25	3,00		

Fonte: Sistema Estratégico de Informação (SEI) da PSP.

No caso do COMETLIS, se este optasse pelo modelo adotado pelo COMETPOR, participando todos os acidentes das divisões destacadas com vítimas mortais, as necessidades neste comando deixariam de existir, passando a estar concentradas na DTL a participação e a instrução processual dos inquéritos decorrentes de acidentes de viação. Esta proposta foi, de resto, apresentada pela DTL, em janeiro de 2007, ao constatar que as divisões destacadas não tinham recursos humanos e materiais suficientes para participar e instruir todos os acidentes com vítimas mortais, tendo a BIAV da DTL participado 6 dos 16

acidentes com vítimas mortais ocorridos na área de responsabilidade das divisões destacadas. Em maio de 2006, a divisão policial de Cascais elaborou a informação n.º 22/2006 propondo que, atendendo ao número reduzido de acidentes com vítimas mortais e feridos graves e aos escassos recursos materiais e humanos, a inspeção judiciária fosse efetuada pela equipa de serviço permanente da EIC, quando os polícias detentores de CIAV não se encontrassem de serviço. As diligências processuais seriam desenvolvidas por aqueles polícias, passando os mesmos a pertencer à EIC. Destas propostas resultou a informação n.º 02/AOS/2006 do COMETLIS. Contudo, e não obstante considerarem insuficiente o número de investigadores, a centralização na DTL da participação e investigação de acidentes, não obteve a concordância das divisões. Em 2014, dos 23 elementos das divisões destacadas com CIAV, apenas 12 exerciam funções na BIAV, tendo a DTL proposto novamente a centralização da investigação de acidentes, alegando que, atendendo à especificidade, aperfeiçoamento técnico e inovação dos métodos de investigação, esta deveria ser permanentemente supervisionada através de uma estrutura única (DTL, 2014).

Investigação de acidentes na Guarda Nacional Republicana (GNR)

Os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV) da GNR foram criados com o despacho n.º 51/03, de 29 de agosto, que lhes atribuiu a competência de investigação de todos os crimes de homicídio resultantes de acidentes de viação, na sua área de jurisdição. Com a publicação do despacho n.º 63/09, de 31 de dezembro, estes núcleos incorporaram igualmente a competência de investigação criminal de acidentes com mortos e feridos graves, bem como os restantes crimes rodoviários (Pereira, 2012). Para além dos crimes rodoviários, os NICAV, segundo Pereira (2012) investigam também crimes de falsificação de cartas de condução e do documento único de veículo, sendo estes crimes da competência reservada da Polícia Judiciária (PJ), nos termos da alínea e) do n.º 3 do artigo 7.º da LOIC.

Organicamente, os NICAV integram os destacamentos de trânsito que estão sedeados nos 18 comandos territoriais da GNR no continente, encontrando-se preferencialmente nas capitais de distrito, pelo que, tendo em conta que Aveiro dispõe de 2 destacamentos de trânsito e Lisboa de 3, a GNR dispõe de 21 NICAVS (Pereira, 2012). Cada NICAV é composto por um chefe e 5 ou 6 militares. Os NICAV dependem funcional e organicamente dos destacamentos de trânsito e tecnicamente das secções de investigação criminal dos destacamentos territoriais (Pereira, 2012).

Considerando que cada NICAV é constituído por 1 chefe e 6 militares, a GNR necessitará aproximadamente de 147 militares para participar todos os acidentes com vítimas mortais e instruir todos os processos criminais decorrentes de acidentes de viação e restantes crimes rodoviários, como sejam a condução sob influência de álcool e substâncias psicotrópicas, condução perigosa, condução sem habilitação legal e omissão de auxílio. Tendo em conta os dados referentes a 2019, 83,5% das vítimas mortais e 76% dos feridos graves ocorrem na área sob a responsabilidade da GNR (ANSR, 2019).

Em matéria de formação para integração nos NICAV, os militares, em momento prévio à frequência do curso de investigação criminal de acidentes de viação, terão, necessariamente, de ter frequentado com sucesso um curso de trânsito e um curso de investigação criminal, bem como possuir experiência na área de trânsito (Pereira, 2012).

Procedimentalmente, durante a realização do inquérito e, sempre que este tenha sido delegado pelo Ministério Público no NICAV, o investigador responsável pela investigação não é o militar que efetuou a inspeção judiciária no local do acidente, tendo este apenas a função de coadjuvar o instrutor na realização das diligências processuais (Pereira, 2012).

Apresentação e Discussão de Resultados

Estudo de caso da Investigação de Acidentes na DTL e no COMETPOR

A DTP comporta uma ESR com uma BIAV constituída por 5 equipas mistas, com polícias com e sem CIAV. Cada equipa é chefiada por um chefe com formação específica. Estas equipas têm a competência de participar todos os acidentes com mortos e feridos graves de toda a área de jurisdição do COMETPOR. No entanto, contrariamente ao que sucede em Lisboa, o inquérito está na dependência da 7.^a EIC da DIC do COMETPOR. Esta Esquadra [7.^a EIC (trânsito)] está prevista na Portaria n.º 2/2009, de 2 de janeiro, que define a estrutura dos comandos territoriais de polícia, constituindo uma subunidade com competência de investigação de todos os crimes rodoviários, homicídios por negligência e ofensas à integridade física em consequência de acidente de viação, aos quais, em consequência do despacho n.º 29/GDN/2019, que veio definir uma estrutura a nível nacional de investigação de criminalidade automóvel, se viram aditados os crimes de falsificação de documentos, de chapas de matrícula e número de motor, bem como, burlas relativas a seguros, nomeadamente, a simulação de furto ou roubo. Pese embora não se encontrar previsto no despacho em causa, consideramos importante acrescentar ao catálogo de crimes de que se deu conta, as burlas relativas à simulação de acidentes de viação.

Este despacho prevê, ainda, a possibilidade destas secções regionais de investigação de criminalidade automóvel (SRICA) integrarem equipas regionais de investigação de sinistralidade automóvel (ERISA) para acidentes com mortos e feridos graves, sempre que estes demonstrem alguma complexidade e sempre que as BIAVs locais não se mostrem disponíveis ou competentes para assumir a investigação.

No que concerne à formação, a 7.ª EIC, em 2019, era constituída por 1 oficial, 1 chefe e 10 agentes, 4 dos quais tinham CIAV e 1 tinha igualmente o curso de trânsito. Atualmente, a equipa dedicada à investigação de acidentes de viação é composta apenas por 2 polícias com CIAV, que se deslocam ao local do acidente de viação, sempre que dele resultem vítimas mortais.

Tabela 3

Número de polícias afetos à investigação de acidentes de viação e crimes rodoviários em 2019 nos Comandos Metropolitanos de Lisboa e Porto.

	COMETLIS	COMETPOR
BIAV (c/curso)	31	25
BIAV (s/curso)	2	
Brigada Crimes Rodoviários	3	
DIC – 7ªEIC		4
Total	36	29

Fonte: Dados disponibilizados pelos Comandos.

Em 2019, a BIAV de Lisboa participou 1950 acidentes de viação, 948 dos quais com vítimas, tendo resultado 115 inquéritos criminais. Destes, 95 foram disponibilizados para efeitos de estudo. A BIAV do Porto participou 1263 acidentes com vítimas, tendo resultado 75 inquéritos em consequência de acidente de viação, ou seja, apenas 5,94% dos acidentes participados pela BIAV do Porto resultaram em inquérito criminal. Para efeitos de estudo, não foi possível aceder aos inquéritos da 7.ª EIC pelos motivos já referidos.

Tabela 4

Número de Inquéritos resultantes de acidente de viação participados por BIAV

	Participados	Inquéritos	Média
BIAV LSB	948	115	12,13 %
BIAV PRT	1263	0	
7ª EIC PRT		75	5,94 %

Fonte: SEI e dados disponibilizados pelos Comandos.

Dos 948 acidentes com vítimas participados pela BIAV de Lisboa, verifica-se que, apenas de 67 resultaram feridos graves ou vítimas mortais e destes, só 2,53% resultaram em inquérito.

Tabela 5

Acidentes por gravidade participados pela BIAV de Lisboa.

BIAV LSB	F. LEVES	F. GRAVES	MORTOS
Participado	881	59	8
Inquéritos	24	9	15

Fonte: SEI e elaboração própria.

Dos 95 inquéritos em análise, 50,53% foram participados pela BIAV, ou seja, foram sujeitos a inspeção judiciária e relatório fotográfico, tendo sido realizados 69 relatórios técnicos de acidente de viação, dos quais 26,32% correspondem a feridos graves e mortos.

Os inquéritos identificados na tabela 6 como «Outros» são acidentes em que a PSP não se deslocou ao local do acidente.

Tabela 6

Distribuição dos inquéritos por serviço participante e por gravidade na ESR de Lisboa

	BIAV	BSR	Outros	Rel. Técnico
Mortos	15		1	14
F. Graves	9	4		11
F. Leves	24	30	12	44

Fonte: Elaboração própria.

Ao não ser possível analisar os inquéritos relativos a 2019, optámos por analisar os 30 inquéritos referentes a 2021 e 2022 atualmente em investigação na 7.^a EIC da DIC do Porto, sendo 24 relativos a 2021 e 6 referente a 2022.

Tabela 7

Distribuição dos inquéritos por serviço participante e por gravidade no COMETPOR.

	BIAV	BSR*	SEDE	7. ^a EIC	UPTF	RIJ (BIAV)
Mortos	11	1		2	2	6
F. Graves	3	1		0	0	3
F. Leves	4	6	4	0	0	0

Fonte: Elaboração própria.

*Nota: * Brigada de Sinistralidade Rodoviária (BSR), cuja competência é a de participação de acidentes de viação que não se enquadrem na competência da BIAV.*

Uma vez que o COMETPOR optou por atribuir a investigação dos acidentes à DIC, sempre que a BIAV se desloca a um acidente com vítimas mortais aciona a 7.^a EIC e a Unidade de Polícia Técnica Forense (UPTF) ou, tratando-se de ocorrência em horário pós-laboral, aciona a brigada de serviço permanente (BSP) da DIC. Não se verificando a deslocação da EIC e BSP ao local, a BIAV elabora um relatório de inspeção judiciária (RIJ) e remete-o à 7.^a EIC, em qualquer acidente que potencialmente redunde em inquérito criminal. Este RIJ deverá contemplar a descrição do local, identificação dos intervenientes, inspeção à infraestrutura rodoviária e condições ambientais e, ainda, a inspeção do veículo, bem como, conter um croqui elaborado no *software* em uso na PSP e um relatório fotográfico. Como já referido e bem se compreende, este relatório é de extrema importância para o investigador, principalmente quando este não se desloca ao local do acidente. Dos 30 inquéritos analisados, a BIAV do Porto participou 18 acidentes, tendo apenas elaborado 8 RIJ. Por forma a logarmos alcançar uma amostra representativa igual à do COMETLIS, utilizámos as mesmas percentagens verificadas nos inquéritos analisados e referentes a 2021 e 2022, ou seja, uma vez que a BIAV participou 60% dos acidentes analisados, considerámos que, em 2019, terá participado 45 acidentes que resultaram em inquérito e, consequentemente, elaborados 23 RIJ, ou seja, apenas aproximadamente 27,4% dos inquéritos referentes a 2019 terão tido RIJ.

Apuramento de Custos

Além de analisarmos as questões operacionais associadas à organização da investigação de acidentes, propusemo-nos a apurar os custos associados à participação e investigação de crimes decorrentes do acidente de viação com vítimas. Para o efeito procedeu-se ao cálculo dos encargos anuais de 2019 com agentes e chefes, tendo por base os indicadores e metodologia utilizados por L. Silva (2015). Para o cálculo do custo padrão considerámos encargos globais identificados na tabela 8.

Em 2019 as divisões de trânsito do COMETLIS e do COMETPOR tinham afetos à participação de acidentes de viação 7 chefes e 97 agentes, 56 dos quais detinham CIAV e dedicavam-se exclusivamente à participação de acidentes com mortos e feridos graves.

Tabela 8*Encargos Globais e custo padrão anual por categoria*

2019	Chefes	Agentes
N.º Total de efetivos ao dia 31 de dezembro de 2019	2411	17478
Encargos Globais com Remuneração Base	46 564 237,00	243 925 573,00
Encargos Globais com suplemento por serviço nas Forças de Segurança	8 974 196,00	49 471 019,00
Encargos Globais com Outros Suplementos	5 591 400,00	38 283 956,00
Encargos Globais com Subsídio de Refeição	2 652 123,00	19 839 456,00
Encargos Globais com Subsídio de Fardamento	1 495 784,00	10 843 351,00
Encargos Globais com Caixa Geral de Aposentações	12 506 513,00	49 173 474,00
Encargos Globais com Segurança Social - Entidade Patronal	535 574,00	16 061 172,00
Total	78 319 827,00	427 598 001,00
Custo padrão unitário por carreira (anual)	€ 32 484,37	€ 24 464,93

Fontes: Departamento de Recursos Humanos (DRH) da PSP, L. Silva (2015) e Balanço Social da PSP de 2019

Nota: O custo apresentado de cada um dos indicadores são valores aproximados, na medida que existem processamentos extraordinários que não estão plasmados na tabela (DRH).

Como já referido, a BIAV de Lisboa procede à investigação dos crimes de homicídio por negligência e ofensas à integridade física e outros que decorram do acidente de viação. Por seu turno, a Brigada de Crimes Rodoviários (BCR) investiga os crimes rodoviários na área de jurisdição da DTL, tendo, em 2019, instruído 539 inquéritos.

Tabela 9*Número de efetivos por serviço em 2019*

	DTL - BIAV	DTL - BCR	DTP - BIAV	DIC - 7ªEIC
Chefe	1		5	1
Agente	32	3	18	4

Fonte: DTL, DTP e DIC do COMETPOR

Em contraponto, a BIAV da DTP é constituída por 5 equipas chefiadas por um chefe e 18 agentes com CIAV, efetuando estas polícias somente a participação de acidente e o RIJ no caso de morte ou ferido grave, ficando as restantes diligências processuais a cargo da 7ª EIC que, cumulativamente, tem à sua responsabilidade a instrução processual de todos os

crimes rodoviários que ocorram na área de jurisdição do COMETPOR e que lhes seja delegado pela autoridade judiciária, tendo instruído 94 inquéritos em 2019.

Ora, considerando o custo padrão anual por agente e chefe, e uma vez que, quer a BIAV da DTL quer a BIAV da DTP trabalham em exclusividade na participação de acidentes de viação, a BIAV da DTL apresenta um custo de 815 362,05 € enquanto a BIAV do Porto apresenta um custo de 602 790,57 €. Se acrescentarmos os encargos com a investigação dos crimes rodoviários, Lisboa apresenta um custo anual de 888 756,78 €, o que representa mais 17,5% que o Porto.

Tabela 10

Custo por serviço de investigação da DTL e do COMETPOR

	Custo Padrão Anual	DTL - BIAV	DTL - BCR	DTP - BIAV	DIC - 7ªEIC
Chefe	€ 32 484,37	32 484,37		162 421,87	32 484,37
Agente	€ 24 464,93	782 877,68	73 394,78	440 368,69	97 859,71
Custo Total		€ 815 362,05	€ 73 394,78	€ 602 790,57	€ 130 344,08
		€ 888 756,83		€ 733 134,65	

Fonte: Elaboração própria.

Dos acidentes com feridos leves e graves participados pela BIAV de Lisboa e Porto, apenas 7,1% (no caso da primeira) e 5,6% (no caso da segunda) das vítimas por ofensas à integridade física exerceram o seu direito de queixa. No caso de Lisboa, 83,5% dos queixosos foram feridos leves.

Tendo em conta o efetivo das BIAVs de ambos os comandos, cada participação de acidentes com vítimas em Lisboa apresenta um custo de 860,09 € ao passo que a do Porto um custo de 500,66 €, sendo que, a BIAV do Porto participou mais 256 acidentes com vítimas que Lisboa, tendo menos 14 polícias com CIAV. Assim, o custo de cada inquérito por homicídio por negligência e por ofensas à integridade física apresenta, em Lisboa, um custo de 7 090,10 €, e, no Porto, um custo de 9 775,13 €.

Tabela 11*Custo por Participação de Acidentes com Vítimas e Custo por Inquérito*

	Participados	Inquéritos	Custo	
			Participação	Custo Inquérito
BIAV - DTL	948	115	€ 860,09	€ 7 090,10
BIAV-DTP/DIC-7ª EIC	1204	75	€ 500,66	€ 9 775,13

Fonte: Elaboração própria.

Nota: Se a BIAV do Porto participasse e elaborasse os inquéritos à imagem da BIAV de Lisboa, cada inquérito teria um custo aproximado de 7 176,08 €.

Conclusão

Aqui chegados, e analisados que foram os inquéritos instruídos pela BIAV da DTL e pela 7ª EIC do Porto, constata-se que, dos acidentes com feridos leves e graves participados pela BIAV de Lisboa e Porto, apenas 7,1% e 5,6%, respetivamente, resultaram em inquérito criminal, sendo que, em Lisboa, 83,5% são relativos a feridos leves. Ora, uma questão se impõe: Porque é que apenas uma percentagem tão reduzida de lesados por ofensas à integridade física por acidente de viação exercem o seu direito de queixa? Pelos dados obtidos e atendendo à nossa experiência profissional, consideramos que tal se deve, substancialmente, a dois motivos: *i)* o primeiro, porque no âmbito de um acidente de viação, os lesados pretendem apenas a salvaguarda dos seus interesses individuais e ser ressarcidos pelos danos físicos, morais e patrimoniais causados, cabendo, numa primeira instância, às companhias seguradoras, o apuramento da responsabilidade civil; *ii)* o segundo, dever-se-á ao trabalho de recolha de informação no local do acidente efetuado pela PSP, que permite às seguradoras, na maioria dos casos, identificar o responsável pelo acidente e assumir a responsabilidade civil dos danos causados, evitando assim processos judiciais morosos e, consequentemente, danos reputacionais. Quando as seguradoras não correspondem com as expectativas do eventual lesado, estes exercem o seu direito de queixa de forma a pressionar as companhias e verem assim os seus direitos salvaguardados.

Em 2019, a PSP registou 103 vítimas mortais e 520 feridos graves (menos 15 mortos e 520 feridos graves comparativamente a 2006, ano da criação da BIAV de Lisboa). Entre maio e dezembro de 2006, com apenas 18 polícias com CIAV, a BIAV de Lisboa, então recém-formada, participou 1152 acidentes, dos quais 19 com vítimas mortais e 159 feridos graves (mais 11 mortos e 96 feridos graves que em 2019). Em igual período, iniciaram-se 41 inquéritos por homicídio por negligência e 17 por ofensas à integridade física, o que

representa praticamente metade dos inquéritos desencadeados em 2019, mas com maior complexidade, atendendo nomeadamente, ao número de vítimas mortais.

Como era expectável, entre 2006 e 2019 os acidentes com vítimas mortais e feridos graves viram-se reduzidos em 41,67% na área da PSP, tendo, no entanto, as BIAVs de Lisboa e Porto, em movimento inverso, duplicado o número dos seus elementos com CIAV, não acompanhando a redução da sinistralidade rodoviária grave.

No presente estudo, cientes da impossibilidade de alcançar respostas inequívocas e absolutas ao tema abordado atenta a sua tecnicidade e especificidade, designadamente ao nível de competências e estrutura organizativa, cremos ter, no entanto, alcançado o objetivo supremo de aprovisionar ao leitor um exaustivo mas estruturado *apport* informacional que lhe permita consolidar uma opinião relativamente às duas questões para as quais urge lograr responder: 1) Qual o modelo organizacional que mais favorece a eficácia da investigação, atendendo à realidade da sinistralidade grave, e aos recursos humanos com formação adequada na área de jurisdição da DT de Lisboa e do COMETPOR? 2) Qual dos modelos é economicamente mais vantajoso para a PSP?

Ora, recentrando um pouco a questão, e à guisa de conclusão, é, de facto, inegável que o propósito da criação desta valência na PSP seria o de dotar as autoridades judiciais de meios de prova suficientemente eficazes que permitissem a identificação das causas dos acidentes rodoviários com vítimas e a consequente responsabilização dos culpados.

Desde 2006, que a DTL tem investido no modelo de concentração de participação e investigação de acidentes na BIAV visando que a identificação dessas causas seja fator determinante na prevenção da sinistralidade, propondo-se à recolha de prova no local de todos os acidentes com vítimas mortais, feridos graves e outros que, pelas suas características, pudessem resultar em vítimas mortais, não tendo em consideração o número de inquéritos de anos anteriores. Assim, apesar da DTL identificar que, das 928 vítimas que resultaram dos 881 acidentes participados, apenas 6,25% redundaram em inquérito criminal e que, dos crimes por ofensas à integridade física, apenas 1,83% resultaram em inquérito, em 2007, formou mais 12 agentes com o CIAV.

Por seu turno, o COMETPOR, desde a implementação desta valência de investigação, independente, portanto, da produção da participação de acidente por agentes das unidades de trânsito, consagrou a instrução processual de todos os crimes rodoviários, tal como os restantes inquéritos criminais, na DIC, encontrando-se esta previsão na alínea g) do anexo III do artigo 2º da Portaria n.º 2/2009, de 2 de janeiro, concretamente, 7ª EIC

(trânsito). Apesar deste entendimento, no 10º CIAV realizado em Lisboa, participaram 2 subcomissários e 18 agentes da DIC e da DT do Porto. Em 2016, juntamente com 2 chefes da DTL, um chefe da DT do Porto frequentou o *Curso de Investigation de Siniestros* administrado pela Guarda Civil espanhola.

Nos termos do artigo n.º 1 da LOIC (2008), a investigação criminal é definida como um conjunto de diligências processuais com vista à recolha e preservação de prova e identificação da existência de crime, das suas causas e dos seus autores.

Atualmente, a BIAV do Porto, composta por 23 polícias com CIAV, encontra-se inserida numa unidade de trânsito que realiza apenas uma diligência processual neste âmbito, concretamente, a recolha de informação no local do acidente. Já a 7ª EIC, cujas competências implicam a deslocação ao cenário de acidente com vítimas mortais e o cumprimento de todos os pressupostos do artigo 1.º da LOIC (2008) – designadamente, a recolha e preservação de prova e identificação da existência de crime, das suas causas e dos seus autores - apenas dispõe de 2 agentes com CIAV, o que nos parece manifestamente insuficiente, designadamente para abarcar as 24 horas.

Ora, atendendo à sua exclusividade, os dois serviços de investigação apresentam custos por inquérito extremamente elevados, não se podendo, contudo, de forma perentória, indicar qual o que economicamente se afigura como mais rentável, mas sendo passível de conclusão que o sistema híbrido do Porto se poderá traduzir numa menor qualidade da investigação, uma vez que, como já referido, a recolha de prova no local do acidente se apresenta como a principal diligência com vista ao apuramento das causas.

Não sendo o objeto deste trabalho a aferição da qualidade dos inquéritos, parece-nos que atendendo ao facto de i) os seus investigadores participarem e investigarem os acidentes graves, ii) se verificar a concentração de toda a informação num só serviço, iii) existir a possibilidade de troca de opiniões entre investigadores, iv) haver a obrigatoriedade de elaboração de um relatório técnico independentemente da gravidade, v) possuir longa experiência na elaboração deste tipo de crimes - independentemente de pertencerem à DT ou à DIC, a BIAV de Lisboa apresenta uma melhor estrutura organizacional tendente à prossecução dos objetivos para os quais foi criada e os seus elementos formados, apresentando, contudo, alguns problemas ao nível da supervisão e controlo das equipas.

Por forma a otimizar esta brigada e tornar-se técnica e economicamente mais rentável e atendendo à redução significativa de acidentes graves e mortos, fenómeno com tendência a manter-se, consideramos que esta brigada deverá reduzir o seu efetivo substancialmente.

De encontro aos resultados obtidos no nosso estudo, consideramos ainda que esta brigada deveria participar somente acidentes com vítimas mortais e feridos muito graves que, pelas suas características e condição dos intervenientes, poderão resultar em morte, e, à imagem da 7ª EIC passar a instruir todos os inquéritos criminais por crimes rodoviários e a ter competência de investigação em todo o COMETLIS.

Relativamente ao restante dispositivo nacional, conforme já sobrelevado, o número de acidentes com vítimas graves nos Comandos Regionais e Distritais é manifestamente reduzido para que se tenha uma equipa dedicada que abarque as 24 horas, podendo esta lacuna ser suprida, na nossa opinião, com formação específica na área de gestão do local do acidente aos agentes que participem acidentes de viação, para que compreendam cabalmente o processo de identificação e recolha dos meios de prova necessários para a investigação.

Em suma, independentemente do modelo designado, seja o da investigação de acidentes na dependência da estrutura de investigação criminal ou integrado no seio das unidades de trânsito, o mais significativo será consagrar um modelo único para toda a PSP, adequável às realidades dos diversos Comandos, tendo sempre por premissas analíticas as especificidades desta tipologia de crimes, bem como, a manifesta necessidade do pessoal que os investiga estarem devidamente capacitados com formação na área da legislação rodoviária e segurança rodoviária, da investigação criminal em geral e de acidentes de viação em particular. Apenas assim será exequível consagrar um serviço competente e de qualidade, adequado a uma polícia integral, humana, forte, coesa e ao serviço do cidadão.

Note-se que o espaço vazio tem tendência a ser ocupado, pelo que volvidos 16 anos desde a criação desta competência, é por demais premente que se proceda à definição de um modelo único e funcional para toda a PSP, promovendo-o eficazmente junto do Ministério Público, o qual irá delegar a investigação no OPC mais competente.

Referências

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2003). Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2003-2005. ANSR.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2003). Sinistralidade Rodoviária 2003 – dados estatísticos. ANSR. Obtido a 13 de abril de 2022 de [http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2003/Relatório%20Anual/Relatório%20Anual%202003%20\(PDF\).pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2003/Relatório%20Anual/Relatório%20Anual%202003%20(PDF).pdf)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2009). Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015. ANSR. Obtido a 03 de março de 2022 de <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Estrategia%20Nacional%20de%20Seguranca%20Rodoviaria.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2017). Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017). Obtido a 03 de março de 2022 de <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/ResolucaoPENSE.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2019). Relatório Anual de Segurança Rodoviária 2019. Obtido a 13 de abril de 2022 de <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relatorio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodoviaria%202019.pdf>

Aragão, R.F. (2016). Acidentes de trânsito – análise da prova pericial. Millenium Editora.

Assembleia da República. (2000 10 – agosto). Lei de Organização da Investigação Criminal. Diário da República. INCM.

Baker, J.S. e Fricke, L.B. (1986). The Trafficc-accident investigation manual – at same investigation and tecnichal follow-up. Evanston: Northwestern University Traffic Institute.

Borrel Vives et al. (1991). Investigacion de accidents de trafico. DGT.

Chaves, I. (2002). Investigação policial da sinistralidade rodoviária: a recolha de vestígios na cena do acidente. Monografia de licenciatura. ISCPsi.

Chaves, I. (2015). Investigação da Sinistralidade Rodoviária pela PSP. ISCPsi.

Comando Metropolitano da PSP de Lisboa (2006). Comunicação de Serviço n.º 02/AOS/2006 de 2006-04-05. COMETLIS da P.S.P.

Comando Metropolitano da PSP de Lisboa (2006). Comunicação de Serviço n.º 2528/OP/2006 de 2006-04-13. Reestruturação da ESR – Implementação da Secção de Investigação de Acidentes de Viação. COMETLIS da P.S.P.

COMISSÃO EUROPEIA (2003). Programa de Ação Europeia - reduzir para metade o número de vítimas da na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos. UE.

COMISSÃO EUROPEIA (2004). Recomendação 2004/345/CE da comissão, relative ao control do cumprimento das regras de trânsito. CE.

Dias, P.; Santos, K. (2019). Reconstituição Computacional de Acidentes: A importância da recolha de dados no local do acidente pelas autoridades e resultados importantes das análises. IDMEC, Instituto Superior técnico.

Direção Nacional da PSP. (2006). Regulamento de Admissão e Frequência do Curso de Investigação de Acidentes. *Ordem de Serviço*. Direção Nacional da P.S.P.

Direção Nacional da PSP. (2007). Diretiva n.º 597/05 de 2007-12-13. Acidentes de Viação – Uniformização de Procedimentos na Recolha de Vestígios. Direção Nacional da P.S.P.

Direção Nacional da PSP. (2009 15-dezembro. Despacho 20/GDN/2019. *Ordem de Serviço*. Direção Nacional da P.S.P.

Direção Nacional da PSP. (2019 04-outubro). Despacho 29/GDN/2019. *Ordem de Serviço*. Direção Nacional da P.S.P.

Direção Nacional da PSP. (2019). Balanço Social da PSP 2019. Direção Nacional da P.S.P.

Dirección General de Tráfico (2005). Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. DGT.

Divisão da PSP de Cascais (2006). Informação/Proposta n.º 22/2006 de 2006-05-31. Investigação de Acidentes Rodoviários com Vítimas Mortais. Divisão de Cascais da P.S.P.

Divisão de Trânsito de Lisboa (2006). Relatório – Curso de “Atestados”, Investigação de Acidentes de Viação. DTL.

Divisão de Trânsito de Lisboa (2017). Informação sem numeração de 2017-01-27. Investigação de Acidentes de Viação no COMETLIS. DTL.

Donário, A.; Santos, R. (2012). Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal. Documento 1/2012/CARS. Universidade Autónoma de Lisboa.

ElviK R. (2000). Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement. The “ESCAPE” Project. Obtido a 21 de março de 2022 de http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_wp1.pdf

ElviK R. (2000). Improving road safety in Sweden: Na analysis of the potetial for improving safety, the cost-effectiveness and cost-benefit ratios of road safety measures. Institute of Transport Economics. Obtido a 21 de março de 2022 de <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=10771>

Garcia, P.A., Vives J. B. e Piedrafita, J. (2002). Investigación de Accidentes de Tráfico. Dirección General de Tráfico.

Grilo, P. (2015). Prevenção da Sinistralidade Rodoviária – Adequação dos locais onde se prosseguem operações de fiscalização rodoviária e visibilidade aos locais onde ocorre a sinistralidade rodoviária. ISCPsi.

- Leal, P. (2009). Modelação do Sistema Rodoviário: na perspetiva do conflito emergente. Instituto Superior de Ciências do Trabalho de Empresa.
- Matos, R. (2015). Segurança Rodoviária: Contributos para a cientificidade e legitimidade do policiamento rodoviário. ISCPSI.
- Montoro et. al (2000). Manual de Seguridad Vial: el factor humano. ARIEL.
- Moutinho, D. (2021). Utilização de Scanners 3D na Investigação de Acidentes de Viação. ISCPSI.
- Parlamento Europeu (2021). Relatório sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-30 com o n.º A9-0211/2021 de 2021-06-22. Parlamento Europeu. Obtido a 22 de março de 2022 de https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_PT.html
- Pereira, C. (2012). A Investigação de Acidentes de Viação: Uma mais-valia para a prevenção deste tipo de sinistros. Academia Militar.
- Portaria n.º 2/2009 do Ministério da Administração Interna (2009), Diário da República n.º 1/2009, Série I de 2009-01-02, páginas 2-11, <https://data.dre.pt/eli/port/2/2009/01/02/p/dre/pt/html>
- Rebisco, P. (2017). A Responsabilidade Criminal em Acidentes de Viação com Vitimas Mortais. Do acidente à decisão judicial – caso estudo distrito Setúbal. Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Direito.
- Silva, L. (2015). Afetação de Recursos da Polícia de Segurança Pública nos Espetáculos Desportivos de Risco Elevado: Uma Avaliação Económica. ISCPSI.
- Vives et al. (2000). Investigation de Accidents de Trafico. DGT.
- World Health Organization (2021). Número de vítimas em acidentes de viação por 100 000 habitantes. Obtido em 04 de abril de 2022 de, https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/sdg-target-3_6-road-traffic-injuries
- World Health Organization (2021). Número de vítimas em acidentes de viação por 100 000 habitantes. Obtido em 04 de abril de 2022 de, https://gateway.euro.who.int/en/indicators/hfa_439-3161-number-of-people-killed-or-injured-in-road-traffic-accidents/visualizations/#id=19455&tab=table