



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

A ultima ratio da privação da liberdade no crime de condução sem habilitação legal

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá

Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais

Área de especialização em Criminologia e Investigação Criminal

Orientação científica:

Doutora Inês Leonor Lopes Horta Pinto e Professor Pedro Miguel da Silva
Pereira

Outubro, 2024

“(…) o progresso em matéria de direito das sanções seria a criação de um sistema de penas alternativas no qual a privação da liberdade não passasse de uma das várias possibilidades de punir o delinquente.”

André Kuhn e Cândido da Agra.

**Ao meu avô, que sempre me ensinou que vale mais ser e não parecer do
que parecer e não ser.**

Agradecimentos

Em primeiro lugar, gostaria de expressar um agradecimento especial à minha família. Pelo apoio e amor que demonstram por mim todos os dias. Por estarem sempre ao meu lado com a palavra e o abraço certos. Por me ensinarem a importância de valores como a humildade, o trabalho e a perseverança. A vocês, devo tudo.

À minha mãe, o meu maior exemplo, pelo amor que só ela sabe dar. Pelas palavras de conforto e por acreditar sempre nas minhas capacidades. Por demonstrar de uma maneira tão própria, o orgulho que tem em mim. Por cada lágrima e sorriso com que celebrou as minhas conquistas como se fossem as dela. Por ti, tenho a maior estima.

À Doutora Inês Pinto, que prontamente se dispôs a orientar-me neste longo percurso. Pela disponibilidade e colaboração em esclarecer todas as dúvidas. Pelo profissionalismo com que desempenhou o papel de orientadora. Ao Professor Pedro Pereira, por saber comunicar com uma leveza e sabedoria tão próprias. Por valorizar a cada etapa, todo o meu trabalho e empenho. Pelos conselhos e pelo apoio. Por acreditarem no meu trabalho e nas minhas capacidades. Por me incentivarem a ser melhor e conquistar cada vez mais. Foi uma honra ter-vos como meus orientadores. Por vocês tenho o maior respeito e admiração. A vocês, o meu muito obrigado.

Por fim, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a concretização do presente estudo.

Resumo

Atualmente, com a dimensão crescente que tem representado, o crime de condução sem habilitação legal é um fenómeno que se tem refletido nas estradas portuguesas, afetando bens-jurídicos como a segurança rodoviária, a vida e a integridade física. Como tal, tornou-se imprescindível criar estratégias de prevenção no âmbito da criminalidade rodoviária, de modo que seja possível tomar as medidas necessárias à não concretização da condução sem habilitação legal. Face à total relevância dos bens jurídicos protegidos, o poder político estatui o preenchimento obrigatório de determinados requisitos plasmados no Código da Estrada e em legislação avulsa de modo a assegurar as reais exigências de prevenção criminal. Neste sentido, a presente investigação procurou determinar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal, atendendo às características, motivações e fatores de risco associados ao agente do crime. Desta forma, pretendemos preencher uma lacuna existente na literatura científica e contribuir para o aumento da consciencialização da problemática em estudo. A investigação é de carácter exploratório e explicativo com enfoque qualitativo e quantitativo. Os dados foram recolhidos através da análise comparativa de 7 entrevistas semiestruturadas e de um inquérito por questionário a 204 reclusos selecionados por um critério de conveniência, de forma a perceber o que é necessário para articular a prevenção da reincidência com o perfil criminal do agente do crime. Considerando os resultados do estudo académico, concluiu-se que o sistema de justiça, a sociedade e o sistema de prevenção rodoviária parecem não dispor dos necessários mecanismos preventivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal, embora a privação da liberdade se revele uma medida de *ultima ratio*. A discussão sobre o efeito da penalização na prevenção de comportamentos de risco complementa-se com a proposta à sociedade de soluções a montante do sistema penal.

Palavras-chave: condução; criminalidade rodoviária; habilitação legal; prisão; reinserção social.

Abstract

Currently, with its growing scale, the crime of driving without a legal licence is a phenomenon that has been reflected on Portuguese roads, affecting legal assets such as road safety, life and physical integrity. As such, it has become essential to create prevention strategies in the field of road crime, so that the necessary measures can be taken to prevent driving without a legal licence. In view of the total importance of the legal assets protected, the political authorities have laid down the mandatory fulfilment of certain requirements set out in the Highway Code and in separate legislation in order to ensure the real demands of crime prevention. With this in mind, this research sought to determine the justice system's preventive and punitive responses to the crime of driving without a legal licence, taking into account the characteristics, motivations and risk factors associated with the perpetrator. In this way, we intend to fill an existing gap in the scientific literature and contribute to raising awareness of the problem under study. The research is exploratory and explanatory with a qualitative and quantitative approach. Data was collected by comparatively analysing 7 semi-structured interviews and a questionnaire survey of 204 prisoners selected on the basis of convenience, in order to understand what is needed to link the prevention of recidivism with the criminal profile of the offender. Considering the results of the academic study, it was concluded that the justice system, society and the road prevention system do not seem to have the necessary preventive mechanisms in place for the crime of driving without a legal licence, although deprivation of liberty is a measure of last resort. The discussion on the effect of penalisation on the prevention of risky behaviour is complemented by the proposal to society of solutions upstream of the penal system.

Keywords: driving; road crime; legal license; prison; social reintegration.

Lista de siglas e abreviaturas

ACP	Automóvel Club Portugal
ANIECA	Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
Art.º	Artigo
ASAE	Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
AT	Autoridade Tributária
CE	Código da Estrada
CEDH	Convenção Europeia dos Direitos Humanos
CEP	Código da Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade
Cf.	Conforme
CGP	Corpo da Guarda Prisional
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CPT	Comité Europeu para a Prevenção da Tortura e das Penas ou Tratamentos Desumanos ou Degradantes
CRP	Constituição da República Portuguesa
CVSHL	Condução de Veículo sem Habilitação Legal
DGPJ	Direção-Geral da Política de Justiça
DGRSP	Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais
e.g.	Por exemplo
EEE	Espaço Económico Europeu
EP	Estabelecimento Prisional
Et al.	E outros
GNR	Guarda Nacional Republicana
IGSJ	Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
MNP	Mecanismo Nacional de Prevenção
n.º	Número
ONU	Organização das Nações Unidas
OPC	Órgão de Polícia Criminal

p.	Página
PAVD	Programa para Agressores de Violência Doméstica
PJ	Polícia Judiciária
PJM	Polícia Judiciária Militar
PM	Polícia Marítima
pp.	Páginas
PSP	Polícia de Segurança Pública
RAE	Regime Aberto no Exterior
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
RHLC	Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir
s.p.	Sem página
séc.	Século
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIP	Sistema de Informação Prisional
TEDH	Tribunal Europeu dos Direitos Humanos
UE	União Europeia
WPB	World Prison Brief

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	iv
Abstract	v
Lista de siglas e abreviaturas	1
Lista de figuras, gráficos e tabelas	7
1. INTRODUÇÃO.....	9
1.2. Problemática e questão de investigação	13
1.3. Objetivos da investigação.....	13
1.4. Metodologia	14
1.5. Síntese dos capítulos	16
2. SISTEMA PRISIONAL E MODALIDADES DE POLÍTICAS CRIMINAIS....	17
2.1. A evolução histórica da pena de prisão. Perspetiva geral.....	17
2.1.1. O Código Penal de 1852: pena privativa da liberdade	20
2.1.2. A sua evolução posterior	21
2.2. Abordagens teóricas sociológicas refletidas nos estudos prisionais ..	24
2.3. Sistema prisional, políticas criminais e diagnóstico de fragilidades ...	28
2.3.1. O modelo português	28
a) Instrumentos Internacionais	31
b) Consequências jurídico-penais: a pena privativa da liberdade	33
c) Modalidades de Prevenção.....	36
2.3.2. Políticas criminais	39
2.3.3. Sistema prisional: diagnóstico de fragilidades	47
3. CRIMINALIDADE RODOVIÁRIA: O CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO LEGAL	56
3.1. Código da estrada: exigência legal para a condução. Evolução histórico-legal. 56	

3.1.1.	Contraordenações e crime: breve contextualização	60
3.2.	Tipificação legal	63
3.2.1.	O bem jurídico.....	64
3.2.2.	O tipo objetivo	65
3.3.	Consequências jurídico-penais	70
3.4.	Estatísticas da Justiça.....	74
a)	Caracterização socioeconómica e criminológica da população reclusa 81	
b)	Reiteração criminosa e concurso de crimes	82
c)	Impacto da Lei de Perdão e Amnistia	83
d)	Medidas legislativas ou administrativas sobre o fenómeno	83
3.5.	Programas de intervenção	84
3.5.1.	Programas e atividades direcionados a necessidades criminógenas específicas.....	84
3.5.2.	Protocolos e Parcerias	90
4.	REQUISITOS E ADAPTAÇÕES NA REALIZAÇÃO DE PROVAS DOS EXAMES DE CONDUÇÃO PARA OBTENÇÃO DOS TÍTULOS DE CONDUÇÃO EMITIDOS PELOS ESTADOS MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA.....	94
4.1.	A política comum de transportes e a segurança rodoviária	94
4.2.	Disposições relativas aos modelos de carta de condução da União Europeia.....	96
4.3.	Requisitos mínimos para os exames de condução	98
4.4.	Requisitos e adaptações na realização de provas dos exames de condução sob uma perspetiva comparativa	100
4.4.1.	Procedimentos adotados em Portugal	101
4.4.2.	Procedimentos adotados na Suécia	106
4.4.3.	Procedimentos adotados na Grécia.....	114
4.4.4.	Procedimentos adotados na Hungria.....	124

5. MÉTODO	135
5.1. Pergunta de investigação, objetivos e hipóteses	140
5.2. Universo e amostra	142
5.3. Instrumentos: inquérito por questionário	144
a) Validação	146
b) Pré-teste	146
c) Questionário final	146
5.4. Instrumentos: entrevista.....	147
5.5. Procedimentos	148
5.5.1. Procedimentos: inquérito por questionário.....	149
5.5.2. Procedimentos: entrevista	151
5.6. Análise e tratamento de dados	152
6. ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	157
6.1. Apresentação dos resultados.....	157
6.1.1. Inquérito por questionário	157
6.1.2. Entrevistas	167
6.2. Discussão de resultados	174
7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	181
7.1. Resposta à questão da investigação	182
7.2. Recomendações	184
7.2.1. Medidas de prevenção.....	184
7.2.2. Medidas de prevenção da reincidência.....	186
7.2.3. Medidas no âmbito prisional	187
7.3. Limitações.....	188
7.4. Futuras linhas de investigação.....	189
BIBLIOGRAFIA	190
LEGISLAÇÃO.....	201

JURISPRUDÊNCIA.....	207
APÊNDICES.....	208
ANEXOS	256

Lista de figuras, gráficos e tabelas

Figura 1 - N.º de reclusos que frequentaram programas (n=1.738). Fonte: (DGRSP, 2014)....	86
Figura 2 - Árvore de categorias (Del Hoyo et al., 2020).....	173
Gráfico 1 - Ocupação efetiva das prisões (%). Fonte: PORDATA (2024).	48
Gráfico 2 - Tipologias que integram a criminalidade rodoviária. Fonte: RASI (2023).....	77
Gráfico 3 - Crimes rodoviários registados, por ano. Fonte: DGPJ (2023).	78
Gráfico 4 - Número de crimes de condução sem habilitação legal registados, por ano. Fonte: DGPJ (2023a).....	78
Gráfico 5 - Tipo de programas dirigidos a necessidades criminógenas específicas aplicados em contexto prisional em 2014. Fonte: (DGRSP, 2014).....	85
Gráfico 6 - % de ofensores integrados em programas. Fonte: (DGRSP, 2021, p. 237).....	88
Gráfico 7 - % de ofensores que beneficiaram de RRS. Fonte: (DGRSP, 2021, p. 237).	88
Tabela 1 - Evolução da população reclusa, lotação e taxa de ocupação efetiva a nível nacional (2015-2023).	49
Tabela 2 - Alojamentos individuais em EP visitados pelo MNP (2022). Fonte: Adaptado de Provedor de Justiça (2023, p. 35).	52
Tabela 3 - Detenções por infrações rodoviárias 2023 vs 2024. Fonte: Adaptado de ANSR (2024, p. 35).	79
Tabela 4 - Caracterização sociodemográfica dos participantes. Fonte: Inquérito por questionário.	143
Tabela 5 - Reclusos inscritos (ou não) em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.	143
Tabela 6 - Género dos participantes. Fonte: Entrevista.	144
Tabela 7 - Condição de saúde e reincidência (ou não). Fonte: inquérito por questionário.	158
Tabela 8 - Habilitações literárias e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário. .	159
Tabela 9 - Fatores de influência da não inscrição em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.	159
Tabela 10 - "Outro" fator de influência da não inscrição em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.	160
Tabela 11 - Dificuldades no exame teórico de condução e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.....	160
Tabela 12 - Dificuldades no exame prático de condução e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.....	161
Tabela 13 - Fatores motivacionais e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.	162
Tabela 14 - Espécie de pena aplicada em condenação anterior e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.....	163
Tabela 15 – Espécie de pena aplicada. Fonte: Inquérito por questionário.	163
Tabela 16 – Antecedentes criminais. Fonte: Inquérito por questionário.	165
Tabela 17 - Ferramentas de apoio à prevenção da reincidência. Fonte: Inquérito por questionário.	165
Tabela 18 – Propostas de políticas públicas. Fonte: Inquérito por questionário.	166
Tabela 19 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 1.	235
Tabela 20 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 1.	236
Tabela 21 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 2.	237
Tabela 22 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 2.	237

Tabela 23 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 3.	238
Tabela 24 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 3.	239
Tabela 25 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 4.	239
Tabela 26 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 4.	240
Tabela 27 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 5.	241
Tabela 28 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 5.	242
Tabela 29 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 6.	243
Tabela 30 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 6.	243
Tabela 31 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 7.	244
Tabela 32 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 7.	244
Tabela 33 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 8.	245
Tabela 34 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 8.	245
Tabela 35 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 9.	246
Tabela 36 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 9.	246
Tabela 37 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 10.	247
Tabela 38 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 10.	247
Tabela 39 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 11.	248
Tabela 40 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 11.	248
Tabela 41 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 12.	249
Tabela 42 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 12.	250
Tabela 43 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 13.	251
Tabela 44 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 13.	252
Tabela 45 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 14.	253
Tabela 46 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 14.	253
Tabela 47 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 15.	254
Tabela 48 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 15.	254
Tabela 49 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 16.	255
Tabela 50 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 16.	255

1. INTRODUÇÃO

No presente trabalho de investigação científica, a área temática selecionada para análise e desenvolvimento foi a criminalidade rodoviária e a pena de prisão associada, no âmbito do ordenamento jurídico português. O estudo propôs aferir da existência de intentos semelhantes no que diz respeito aos perpetradores do crime de condução sem habilitação legal. Interpôs-se a hipótese de que estes ofensores partilham características e motivações, pela tipificação de fatores de risco associados ao cometimento do referido ilícito criminal. Foi justamente em torno deste tema que se desenvolveu a presente dissertação.

O conhecimento dos fatores que levaram o agente à prática do crime de condução sem habilitação legal e os fatores que determinaram a aplicação de uma pena de prisão efetiva serviram de substrato à definição de políticas públicas adaptadas ao contexto português. As medidas ou ações de natureza preventiva propostas caracterizaram-se por serem especialmente dirigidas à intervenção imediatamente anterior à prática do ato criminal (Fernandes, 2022). A prevenção foi priorizada em detrimento da punição por meio de uma postura proativa na antecipação de um potencial ato criminoso e na escolha de programas direcionados à não materialização do evento.

A permanente invisibilidade de políticas auxiliares neste âmbito conjugada com a crescente expressividade deste crime justificou a mobilização de soluções a montante do sistema penal. Segundo os autores Agra e Kuhn (2010), a prevenção instituiu-se como prioridade, atendendo ao caráter de *ultima ratio* do direito penal. O mesmo decorreu se considerarmos o caráter de subsidiariedade da prisão, ou seja, mesmo nos casos em que o direito penal interveio, este só deve conduzir à privação da liberdade se as demais consequências jurídicas do crime não serviram de forma adequada, suficiente e proporcional as finalidades de prevenção criminal.

Daqui resultou, como título da investigação, o seguinte: A *ultima ratio* da privação da liberdade no crime de condução sem habilitação legal.

1.1. Contextualização do estudo

No panorama da lei criminal, a conceção de crime pressupõe um longo percurso de reflexão, fomentado por teorias sobre a criminalidade, considerando que só no séc. XIX foi efetivamente reconhecido o início da abordagem científica do crime (Nunes, 2021). Uma longa história denota diferentes abordagens e linhas de interpretação das causas do crime e do comportamento criminoso, num primeiro momento histórico, atribuídos a fatores sobrenaturais e/ou intrínsecos ao ser humano. Abordagens recentes priorizam causas e domínios de análise sociais, psicológicos, ambientais à semelhança de outras áreas ditados por uma necessidade de interdisciplinaridade para um estudo completo do crime. Atualmente, a definição de crime subverte-se numa dimensão maioritariamente jurídico-legal. Nas palavras de Machado (2008a, p. 29), “A definição jurídico-legal de crime define-o como todo o comportamento – e só esse – que a lei tipifica como tal.”

Em relação à área da Segurança Rodoviária, critério onnipresente na disciplina do trânsito, a repressão da condução por parte de quem não esteve habilitado para o efeito e, nessa medida não tendo dominado na sua plenitude os conhecimentos teóricos e técnicos de condução¹, revelou-se uma temática pouco estudada cientificamente. Foi precisamente com o aumento da sinistralidade rodoviária que o panorama criminal até então verificável foi alterado culminando numa percentagem elevada de reclusos condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal. Recentemente foi alvo de destaque na comunicação social a informação, veiculada no RASI de 2023, segundo a qual de entre os crimes com maior índice de participação, se evidenciou um aumento de cerca de 1 314 novos casos de falta de habilitação legal, comparativamente a 2022 (RASI, 2023).

No que concerne particularmente ao Sistema de Justiça, o excesso de reclusos em Portugal em termos absolutos e comparativos constitui uma temática alvo de constante debate no seio do aparato governamental. O trajeto ascendente da ocupação prisional tornou-se evidente quando o número de

¹ Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 24 de novembro de 2004 (Proc. n.º 0443152).

reclusos em Portugal ultrapassou a capacidade estipulada dos 49 estabelecimentos e/ou instituições prisionais (Maurício, 2018). Uma justificação plausível emergiu da aplicação de penas privativas da liberdade à pequena criminalidade de que se tornou exemplo o crime de condução sem habilitação legal. Os números relativos à percentagem média de presos por crimes rodoviários na totalidade dos países europeus, demonstraram ser consideravelmente reduzidos quando comparados à média portuguesa. De acordo com os dados disponibilizados pelo Relatório *SPACE I 2023*², a média europeia foi de 4,5%, o que equivale a metade da média portuguesa – 9%³ (Aebi et al., 2024, p. 46). A 31 de janeiro de 2023, as prisões portuguesas albergaram 893 pessoas a cumprir pena por crimes rodoviários. Daqueles – 438 – por condução sem habilitação legal (DGRSP, 2023). Foi justamente em torno deste eixo, mais visível no contexto português, e tendo por base as exigências de uniformização de regras nos Estados-Membros, que a União Europeia procurou que os condutores de todos os seus Estados fossem detentores dos mesmos conhecimentos e possibilidades, mediante a aplicação de iguais requisitos. Os pressupostos traduziram-se numa maior segurança rodoviária, objetivo explanado na DIRETIVA (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2022. Algumas especificidades dos exames de condução, designadamente a composição do teste teórico e a duração do mesmo foram analisadas e sujeitas a termo de comparação com o contexto português.

Tendo em conta os argumentos supramencionados, revelou-se imprescindível aferir de uma caracterização socioeconómica e criminológica da população condenada em pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal. O conhecimento dos fatores criminógenos, da motivação, das condições pessoais, sociais, económicas e de saúde para a prática deste crime potenciou a adoção de eventuais políticas e/ou programas de prevenção adaptados. De modo a podermos cumprir com os propósitos da investigação, optámos por mobilizar, de modo integrado e complementar,

² As Estatísticas Penais Anuais do Conselho da Europa, mais conhecidas como *SPACE* (*Statistiques Pénales Annuelles du Conseil de L'Europe*), consistem em dois projetos conexos. O *SPACE I* fornece dados sobre prisões e instituições penais anualmente, enquanto o *SPACE II* recolhe dados sobre sanções e medidas não privativas da liberdade.

³ Relatório *SPACE I 2023*, tabela 9.

abordagens a nível micro (agente) e meso (instituição), de modo a providenciar uma maior eficiência e racionalização dos recursos disponíveis. Acresceu ainda a necessidade de uma efetiva abordagem integrada e sistémica dos autores do crime de condução sem habilitação legal, devendo a intervenção com uma finalidade específica ser perspetivada como contributo primordial para a mudança e integração do ofensor, importante no processo de prevenção criminal. Pelo referido, compete à DGRSP, enquanto organismo responsável pela prevenção criminal:

uma intervenção centrada no indivíduo desde a fase pré-sentencial até à libertação, preparando, em colaboração com os serviços do setor público e privado, de oportunidades de mudança e de reinserção social, diminuindo as consequências negativas da privação da liberdade e reduzindo os riscos de reincidência criminal.⁴

Atualmente, a prevenção é parte integrante das políticas públicas de segurança de muitos países ocidentais e “objeto de programas de trabalho de organizações internacionais, como, por exemplo, as Nações Unidas e a União Europeia” (Fernandes, 2022, p. 71). A execução de políticas de prevenção criminal adequadas às necessidades criminógenas deve concretizar um modelo de intervenção que potencie o conhecimento e as experiências acumuladas pelos serviços de reinserção social, permitindo uma atuação integrada e coerente em áreas conexas (Agra & Kuhn, 2010). Assim, a formulação de políticas públicas requer consenso social e político na mobilização de esforços comuns na antecipação de um comportamento potencialmente criminoso. A DGRSP (2021) dispõe de programas e respostas estruturados destinados a pessoas condenadas por crimes rodoviários (e.g. “Estrada Segura” em meio prisional e o “STOP” para pessoas em cumprimento de pena na comunidade). Todavia, o sistema penal deve considerar a aplicação de modalidades adaptadas às condições da população alvo, privilegiando a prevenção em detrimento da punição (DGRSP, 2021, p. 71). Os delitos estradais dispostos no ordenamento jurídico português expressos em vários ilícitos criminais, requerem uma mobilização de estratégias e/ou recursos aplicados conforme a

⁴ Decreto-Lei n.º 215/2012, de 28 de setembro, secção “Preâmbulo”.

problemática em causa. Ora, os propósitos do conhecimento científico não se prendem com a ideia de o crime parecer lógico, pelo contrário exigem observação e/ou experiência que demonstre se, efetivamente, a pena de prisão efetiva se revela eficaz no controlo da condução sem habilitação legal ou se, pelo contrário, não surte qualquer efeito. Posto isto, o estudo da temática exigiu uma perspetiva interdisciplinar traduzida na leitura e análise de informações que fundamentaram e/ou refutaram os argumentos apresentados e contribuíram para a redação da conclusão e respetivas recomendações.

1.2. Problemática e questão de investigação

A investigação desenvolveu-se em torno de uma pergunta, cujo propósito foi direcionar a atenção do investigador para o fenómeno que se pretendeu analisar. Esta formulação foi relevante uma vez que serviu como guia para a estruturação do projeto e demarcação do estudo. Uma pergunta de investigação deve poder ser tratada de modo a não “cobrir um campo de análise demasiado vasto”, pelo que deve ser precisa, “unívoca e tão precisa quanto possível” (Campenhoudt, et al., 2019, p. 7).

Para esse efeito, a pergunta de investigação que se pretendeu considerar foi: Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?

1.3. Objetivos da investigação

Um trabalho científico estrutura-se em torno de um ou vários objetivos, com o propósito de providenciar o objeto de estudo da investigação e quais os resultados que se pretendem atingir. Estes objetivos foram divididos em gerais e específicos. Partindo da pergunta de investigação, os primeiros especificaram de um modo geral o que se pretendeu alcançar com o estudo, já os segundos constituíram a sua divisória. A nossa investigação foi ao encontro do âmbito da Criminologia Rodoviária, pelo que o objeto de estudo foi justamente o agente do

crime e as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos, sendo que um dos seus propósitos foi aferir da existência de traços comuns no que diz respeito aos seus perpetradores. Tendo em conta os argumentos supramencionados, o objetivo geral da investigação foi analisar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal, atendendo às características, motivações e fatores de risco associados ao agente do crime.

Com base na pergunta de investigação sugerida e no objeto de estudo, foram propostos os seguintes objetivos específicos:

- Objetivo 1: Determinar se a condição de saúde, o nível de habilitações escolares e as condições pessoais, são fatores que predispõem o agente para a prática do crime de condução sem habilitação legal;
- Objetivo 2: Determinar se a condenação anterior por este tipo de crime em penas não privativas da liberdade distanciou o agente da repetição da prática do crime;
- Objetivo 3: Avaliar os antecedentes criminais do agente condenado pelo crime de condução sem habilitação legal;
- Objetivo 4: Determinar a espécie de pena aplicada pelo tribunal ao agente responsável pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

1.4. Metodologia

A Investigação em Ciências Sociais e Humanas pressupõe um percurso, métodos e técnicas fundamentados no alcance de uma teoria com verdadeiro valor científico. De modo a cumprir com os objetivos estipulados, a investigação caracterizou-se por ser de natureza exploratória e explicativa, uma vez que se procurou explorar uma temática pouco estudada pela comunidade científica e concomitantemente identificar as causas da problemática (Gil, 2008). O estudo científico do crime exige uma perspetiva interdisciplinar e de integração metodológica que pressupõe e reúne diferentes áreas do conhecimento e respetivos métodos num objetivo comum (Machado, 2008a). Assim, na investigação propusemo-nos a utilizar o método qualitativo, uma vez que, se

procurou interpretar e compreender as motivações dos sujeitos condenados pelo crime de condução sem habilitação legal e eventuais propostas de políticas públicas, recorrendo para isso à realização de entrevistas. Simultaneamente, a investigação fez uso de uma vertente quantitativa, ao utilizar dados estatísticos com o propósito de complementar a informação obtida na análise documental. A recolha de dados empíricos foi concretizada por meio de três técnicas distintas, particularmente a análise documental, o inquérito por questionário e a entrevista.

Na análise documental debruçámo-nos no estudo de relatórios e documentos institucionais (nacionais e/ou internacionais), diplomas normativos, capítulos e livros, artigos de imprensa e, ainda, dados estatísticos. Relativamente ao inquérito por questionário, foi aplicado por conveniência a 204 reclusos condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal nos seguintes estabelecimentos prisionais: EP de Coimbra, EP de Sintra, EP do Porto, EP de Paços de Ferreira, EP de Lamego, EP de Pinheiro da Cruz, EP da Covilhã e EP de Castelo Branco. Na entrevista, para uma recolha rigorosa da informação, foi conferida prioridade a este instrumento metodológico em virtude da sua adequação aos propósitos investigativos decorrente do especial contributo informativo do entrevistado(a) na compreensão de medidas e adaptações legislativas e/ou administrativas. Assim, a amostra foi composta por um ou mais representantes das seguintes entidades: Instituto da Mobilidade e dos Transportes⁵ (IMT, I.P.), da Associação Portuguesa de Dislexia⁶ (*Dislex*), da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária⁷ (ANSR) e da Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel⁸ (ANIECA).

⁵ Instituto Público integrado na administração indireta do Estado, responsável pela emissão e regulamentação do sistema de provas dos exames de condução.

⁶ Organização não-governamental que promove a investigação na área da dislexia, intervém com crianças, jovens e adultos disléxicos e contribui para a formação de profissionais qualificados que promovam uma intervenção diferenciada no contexto educativo.

⁷ Serviço central da administração direta do Estado com competências no planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

⁸ Associação para todas as pessoas singulares ou coletivas que se dediquem à atividade do ensino da condução automóvel no território Continental, Açores e Madeira.

1.5. Síntese dos capítulos

De modo a considerar o entendimento dos objetivos pré-estabelecidos numa aceção genérica, optámos por estruturar a investigação repartindo-a em sete capítulos. No primeiro capítulo foi sistematizado o enquadramento temático, a problemática da investigação com particular enfoque na pergunta que norteia o estudo académico, nos objetivos e metodologia adotados. No segundo capítulo foi proporcionada uma visão histórica global no que respeita ao sistema prisional e às modalidades de políticas criminais. Pretendemos analisar a informação disponível relativa às tendências evolutivas da criminalidade e do sistema prisional em Portugal e na Europa, explorando essencialmente as regras e procedimentos estabelecidos pela Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais. A identificação da prevalência de determinado tipo de política criminal e o debate de eventuais modalidades atendendo às atuais problemáticas sobre o crime e a sua penalização, foram alguns dos tópicos orientadores da investigação. No terceiro capítulo procedemos a uma breve incursão sobre a evolução histórico-legal do Código da Estrada, designadamente da exigência de habilitação legal para a condução e respetivas apreciações sobre os elementos do tipo legal. Incluíram-se as disposições relativas às consequências jurídicas do crime e, em matéria de prevenção, os programas de intervenção direcionados à problemática em estudo. No quarto capítulo propusemo-nos a realizar uma análise comparativa dos requisitos e adaptações na realização de provas dos exames de condução para obtenção dos títulos de condução emitidos pelos Estados membros da União Europeia, com particular enfoque para os procedimentos adotados em Portugal, na Suécia, na Grécia e na Hungria. O quinto capítulo destinou-se às informações sobre os procedimentos gerais adotados no estudo, os instrumentos usados, a descrição da população alvo e a definição da amostra e, por fim, o relato do processo de análise e tratamento dos dados. Já no sexto capítulo focámos a nossa atenção na apresentação e discussão dos resultados obtidos através de uma análise comparativa do inquérito por questionário e das entrevistas. O último capítulo constituiu uma reflexão sobre os resultados obtidos e incluiu considerações sobre a legitimidade de eventuais generalizações, validade dos resultados, sugestões e/ou recomendações e problemas verificados no decurso do estudo académico.

2. SISTEMA PRISIONAL E MODALIDADES DE POLÍTICAS CRIMINAIS

2.1. A evolução histórica da pena de prisão. Perspetiva geral.

Há muito que se colocam questões relacionadas com o crime e a pena de prisão, dado o enfoque na privação da liberdade enquanto coluna vertebral do sistema penal. No enquadramento da lei criminal, afloram reflexões díspares sobre a questão do crime e a sua punição, que remontam “há mais de 35000 anos” (Nunes & Sani, 2021, p. 3). De difícil definição e com múltiplas e diferentes perspetivas, o conceito de “crime” surge associado a uma violação clara da lei e, desse modo, uma conduta “punível através da aplicação de uma sanção jurídico-penal” (Monte & Freitas, 2016, p. 110). Ponderámos abordar a sanção mais radical – a pena de morte – atualmente abolida na Europa Ocidental, mas imprescindível noutros cantos do mundo (Agra & Kuhn, 2010, p. 82). Contudo, um tópico exigente carece de um outro tipo de abordagem. Focámo-nos na história e evolução da pena de prisão sob uma perspetiva sumida aos factos mais relevantes face aos inúmeros estudos já publicados nesta matéria.

A origem da pena perdeu-se nas linhas que contam a história do Homem e da Humanidade. A variedade de factos e considerações acautelaram quem se propõe a aprofundar a sua história, fruto das contradições que emergiram de um terreno coberto de espinhos. Na perspetiva de Bitencourt (2020), o percurso cronológico regista não só constantes retrocessos, como uma dificuldade na definição de indicadores que nortearam a sua evolução e, ainda, um confronto “das tendências expiatórias e moralizadoras” (p. 579). Ao longo dos tempos, foi-se assistindo a mudanças não só na política, arquitetura e semântica prisionais, como no tratamento penitenciário. Decorre do Código da Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade (CEP), aprovado pela Lei n.º 115/2009, de 12 de outubro e revisto até à Lei n.º 35/2023, de 21 de julho, que:

O tratamento prisional consiste no conjunto de atividades e programas de reinserção social que visam a preparação do recluso para a liberdade, através do desenvolvimento das suas responsabilidades, da aquisição de competências que lhe permitam optar por um modo de vida socialmente responsável, sem cometer crimes, e prover às suas

necessidades após a libertação⁹.

Recatando possíveis definições oficiais, a experiência e o conhecimento tornaram exequível a definição do conceito como a ação e/ou conjunto de ações levada(s) a cabo por um ou vários profissionais reconhecidos, junto do delinquente que o aceita voluntariamente e reconhece a intenção e capacidade de viver segundo os termos da lei, superando condicionamentos individuais, sociais e económicos suscetíveis de terem provocado um comportamento delinquente. A privação da liberdade, enquanto sanção penal permaneceu invisível como tal até finais do séc. XVIII, o que não inviabilizou um histórico imemorial de “encarceramento de delinquentes” (Bitencourt, 2020, p. 580). Só a partir dessa época, a liberdade emergiu como bem primordial e tornou-se a “punição jurídica por excelência” (Agra & Kuhn, 2010, p. 94). Cada época instituiu as suas próprias leis, fazendo uso de diversos métodos de punição desde a violência física (e.g. mutilações e açoites) até à aplicação de verdadeiros princípios humanísticos sustentados pelas finalidades de recuperação e reintegração dos delinquentes na sociedade (e.g. trabalho na comunidade).

A Antiguidade desconheceu a prisão como pena, mas a penitência daqueles que outrora ousaram violar as “normas de convivência” era expressa pelos meios mais atrozes que a Humanidade já experienciou (Bitencourt, 2020, p. 580). Platão apontou duas noções históricas: “a prisão como pena e a prisão como custódia”, ainda que na Antiguidade a última se tenha revelado a única forma realmente empregue como um meio para garantir a custódia daqueles que posteriormente pudessem ser julgados (Bitencourt, 2020, p. 580). Na Grécia e em Roma, a prisão conheceu outra finalidade: uma “medida coercitiva para forçar o devedor a pagar a sua dívida” (Bitencourt, 2020, p. 581). Com o fim do Império Romano do Ocidente, motivado pelo declínio socioeconómico advindo da inexistência de um mecanismo que possibilitasse a renovação da mão-de-obra escrava, assistiu-se ao crescente enfraquecimento das fronteiras e à entrada dos denominados povos “bárbaros” (Ekman Faber, 2020, p. 98). A incapacidade do aparelho estatal refletida na perda de territórios e no “desaparecimento de estruturas políticas e de governo imperiais” teve em si outro motivo que resultou

⁹ Art.º 5.º do CEP.

num “processo de reestruturação europeia” cf. refere Ekman Faber (2020, p. 95) com as “autoridades eclesiásticas” a ocuparem uma posição de liderança (Machado, 2015, p. 107). Foi neste novo horizonte socioeconómico, político e religioso que nasceu a Idade Média. Na época medieval, o propósito da legislação criminal era óbvio: provocar o horror coletivo no seio de um aparato governamental incontestável. Manteve-se o desconhecimento da privação da liberdade como pena e a primazia das sanções corporais. Nos tempos medievais surgiram dois tipos de prisões: “a prisão de Estado e a prisão eclesiástica” (Bitencourt, 2020, p. 582). A prisão de Estado era congruente com duas modalidades: “a prisão-custódia, onde o réu espera a execução da verdadeira pena aplicada” e a prisão como meio de “detenção temporal ou perpétua” ou até receber o dito “perdão” (Bitencourt, 2020, p. 582). Já a prisão eclesiástica era destinada aos “clérigos rebeldes, que ficavam trancados nos mosteiros, dentro de um aposento subterrâneo”, para que replicando aos ideais de fraternidade e redenção da Igreja Católica e “por meio de penitência e meditação, se arrependessem do mal causado e obtivessem a correção” (Batistela & Amaral, 2009, p. 4). Inegavelmente, o conceito “penitência” surgiu em estreita articulação com o Direito Penal Canónico numa época onde se assistiu ao predomínio de termos teológicos e morais sob um “sistema de terror e insegurança”, onde o crime era um total desrespeito às leis, à dignidade humana e ao divino (Batistela & Amaral, 2009, p. 5).

Na alta Idade Média, o sistema inquisitório¹⁰ já testado na época da Roma Imperial, reemergiu enquanto organismo judiciário-eclesiástico orientado na execução de práticas repressivas. Estabeleceu-se uma estrutura de poder edificada na repulsa de toda a “manifestação identitária diversa da suportada pelo clero adjetivada como (delito de) heresia” (Carvalho, 2015, p. 137). Na sua origem, as heresias eram “divergências que se estabeleceram no próprio seio do Cristianismo por oposição a um pensamento eclesiástico” (Barros, 2010, p. 4). Um tempo não muito longínquo, em que a tortura difundiu um modelo no qual a “confissão recebe valor supremo” e a atuação dos inquisidores era regulada numa “autorização irrestrita para o uso da tortura como mecanismo idôneo para

¹⁰ A Inquisição foi criada na Idade Média (séc. XIII) e foi dirigida pela Igreja Católica Romana entre o séc. XIII e o séc. XVI.

obtenção de prova” (Carvalho, 2015, p. 138). Tais ideais eram concretizados por meio da “amputação de pernas, braços, olhos, língua, mutilações diversas, queima de carne a fogo” cf. enumera Bitencourt (2020, p. 582) e suplícios exigidos a quem se “desviava do pensamento reto” (Barros, 2010, p. 6). Nos tempos em que a Humanidade conheceu o seu lado mais demoníaco, “uma sociedade sem tortura não era, pura e simplesmente, concebível” (Agra & Kuhn, 2010, p. 97).

2.1.1. O Código Penal de 1852: pena privativa da liberdade

A Codificação, um movimento iniciado no final do séc. XVIII, fruto do Iluminismo, das Revoluções Industriais e do Liberalismo, impulsionou a elaboração e consequente promulgação, um pouco por toda a Europa, de diplomas legislativos. O Direito nunca surgiu no vácuo, mas sim num contexto com antecedentes e historicismo próprios. No direito que antecedeu o Código Penal de 1852 – as Ordenações Filipinas – a grande maioria do conteúdo desta compilação de leis adveio de duas Ordenações anteriores: as Afonsinas (séc. XV) e as Manuelinas (séc. XVII). A política criminal dos primeiros anos da Monarquia Portuguesa (1446-1603), ocupou uma posição de “realização do poder punitivo”, ao reconhecer a prisão como um meio com funções preventivas – “evitar a fuga do criminoso até ser sentenciado” – coercitivas – “levar ao pagamento da pena pecuniária” e, em alguns casos, repressivas (Correia, 1977, p. 81). Revelador de um propósito político dirigido à limitação do rigor punitivo, o pensamento iluminista fez-se notar em Portugal com Pascoal José de Mello Freire, uma das figuras históricas mais relevantes em matéria de direito português (Nobre, 2020). O seu nome ficou associado à primeira tentativa de reforma da legislação penal, o que resultou na apresentação de dois projetos: o Código de Direito Público e o Código Criminal (Martins, 2016). Todavia, os projetos não chegaram a ser postos em execução (Dias, 2019). Em 1845 foi nomeada uma comissão com funções ligadas à vertente criminal e que apresentou o projeto do Código Penal de 1852 o qual, ao entrar em vigor nesse mesmo ano, pôs termo à vigência do sistema punitivo medieval das Ordenações (Correia, 1977). Em matéria de penas, o Código de 1852 previu as “penas

maiores (art.º 29.º)”; as “penas correcionais (art.º 30.º)” e, as “penas especiais para os empregados públicos (art.º 31.º)” (Nobre, 2020, p. 41). A abolição das penas corporais ditou a adoção de uma nova modalidade de sanção com notáveis diferenças no sentido e finalidades da pena: a prisão. De acordo com Correia (1977), a “larga cominação desta pena” e a “sua possível longa duração constitui a característica mais saliente do sistema penal do Código de 1852” (p. 119). O propósito das finalidades da pena “que presidia ao diploma de 1852” pode dizer-se o de “uma prevenção geral limitada por um princípio estrito de proporcionalidade” patenteado na “expressão mais pura do património ideológico-cultural do Iluminismo Penal” (Dias, 2019, p. 79).

2.1.2. A sua evolução posterior

Foi a partir do séc. XVI que a política criminal registou o fim das perseguições eclesiásticas e o eclodir de “movimentos humanistas e racionalistas que fomentaram a crítica aos valores inquisitoriais” (Carvalho, 2015, p. 153). No séc. XVI a pobreza era uma realidade incontornável na Europa (Batistela & Amaral, 2009, p. 5). Durante a segunda metade do séc. XVI deu-se início a um movimento que teve um forte contributo “no desenvolvimento das penas privativas da liberdade: a criação e construção de prisões organizadas para a correção dos apenados¹¹” (Bitencourt, 2020, p. 584). A suposta finalidade destas instituições era a “prevenção geral, já que pretendia desestimular outros da vadiagem e da ociosidade”, ainda que tal se conseguisse “por meio do trabalho e da disciplina” (Bitencourt, 2020, p. 585). Destacámos algumas, entre as quais, a construção entre 1550 e 1552 da “House of Correction” em Londres, na Inglaterra, com o objetivo de reeducar os delinquentes por meio da “disciplina” e do “trabalho severo”; a construção em 1556 da casa de correção para homens em Amsterdam, na Holanda; em 1557, a construção de uma “casa de correção para mulheres” e, ainda “em 1600 a construção de “uma prisão especial para homens” (Batistela & Amaral, 2009, p. 5). Para Correia (1977) a pena de prisão remonta aos célebres estabelecimentos construídos em 1595 e 1597, em

¹¹ Condenados.

Amesterdão para homens e mulheres

onde teria partido a ideia do carácter punitivo da privação da liberdade envolvendo ao mesmo tempo o sentido de, conscientemente, utilizar o trabalho do preso como meio de educação e regeneração (p. 121).

Para Bitencourt (2020), estes modelos prisionais não significaram nada mais do que uma submissão ao sistema capitalista, com a criação de uma “prisão-pena” em detrimento da “prisão-custódia” que até então vigorou (p. 588). O princípio humanista não era o fundamento real destas instituições, mas sim um mecanismo de submissão a um regime dominante. Com a criação de “estabelecimentos organizados”, a “população carcerária deu origem ao denominado sistema penitenciário”, que acabou replicado nos vários países europeus (Batistela & Amaral, 2009, p. 5). No séc. XVII, nos Estados Unidos surgiram os sistemas de tratamento penitenciário: o Sistema Pensilvânico e o Sistema Auburniano cf. elencam Batistela e Amaral (2009, p. 6). Denote-se que a primeira prisão norte-americana foi construída em 1776 em *Walnut Street Jail* cujo propósito era “revolucionar o conceito tradicional pregado pelas prisões” que culminou na construção de um edifício que aplicou o *solitary confinement*¹², um ideal defendido por Howard e Beccaria que acabou difundido por Benjamin Franklin (Faria, 2020, p. 2). Em 1667 surgiu na Europa, em Florença, uma instituição reflexo dos ideais positivistas com o devido reconhecimento histórico em matéria penitenciária, o *Hospício de San Felipe Néri*, fundado pelo sacerdote Filippo Franci (Bitencourt, 2020). Inicialmente, a obra destinou-se à “reforma de crianças errantes”, tendo mais tarde sido admitidos jovens rebeldes (Faria, 2020, p. 2). O propósito era a aplicação de um “regime celular estrito” envolto em ideais religiosos (Bitencourt, 2020, p. 586). Depois do fracasso assistido em *Walnut Street*, construíram-se duas novas prisões:

“a penitenciária Ocidental - Western Penitentiary - em Pittsburgh, em 1818, seguindo o projeto de J. Benthán; e a penitenciária Oriental - Eastern Penitentiary -, que foi concluída em 1829, seguindo o desenho de John Haviland” (Faria, 2020, p. 2).

¹² O isolamento do preso é a característica fundamental do sistema pensilvânico.

As modalidades admitidas em cada penitenciária distanciaram-se: na prisão ocidental recorreu-se ao sistema de confinamento absoluto, posteriormente considerado inexecutável, enquanto na prisão oriental assumiu-se um sistema de confinamento individual (Faria, 2020). Neste sistema foram utilizadas convicções religiosas e bases do direito canónico, refletidas no completo isolamento do condenado na cela, sendo-lhe vedado o contacto com o exterior na procura da total expiação da culpa e emenda. A instrução religiosa era um pilar fundamental no alcance do perdão divino (Bitencourt, 2020). Já o Sistema Auburniano, surgiu em Auburn, Nova York, em 1818, denominado de *Silent System*, no qual foi estendida uma política de trabalho comum, absoluto silêncio e confinamento solitário no período noturno (Batistela & Amaral, 2009, p. 6). O silêncio absoluto era o primado do sistema, “além de propiciar a meditação e correção, é um importante instrumento de poder” e um mecanismo para evitar a contaminação criminal (Faria, 2020, p. 3). Ainda que ambos os modelos punitivos se orientassem por princípios punitivos e retributivos da pena, verificou-se uma predominância de valores religiosos no Sistema Pensilvânico, do mesmo modo que não se pôde ignorar as motivações económicas do Sistema Auburniano. Embora dotado de características peculiares, o sistema progressivo concebeu a vida prisional de um modo menos rigoroso e atribuiu à prisão uma “função reintegradora da vida moral e social dos presos” concretizada por via de uma execução progressiva da pena (Correia, 1977, p. 126). Este sistema foi inicialmente adotado em 1854 nos estabelecimentos penitenciários da Irlanda e, mais tarde, adotado em Portugal. Como enumera Bitencourt (2020), algumas das principais razões para o surgimento de uma “nova modalidade de sanção penal: a pena privativa de liberdade” são a crescente valorização da liberdade e afirmação do racionalismo; o eclodir da “má consciência” associada à vergonha que foi priorizada em função da manifestação pública de algumas atrocidades; os “transtornos e mudanças socioeconómicas” em resultado dos altos índices de pobreza e mendicância que consequentemente se traduziram na prática de delitos; a ineficácia da pena de morte no “controle social” e, por fim, a motivação económica associada ao trabalho prisional subjugado a um regime capitalista (p. 591). Todos estes fatores cumulativamente associados com uma dupla fundamentação: “jurídico-económica” e “técnico-disciplinar” propiciaram o desabrochar de uma nova resposta penal a partir do séc. XIX. E, assim, em 1886

foi aplicada uma Nova Reforma ao Código Penal de 1852. O Decreto de 16 de setembro de 1886, aprovou o novo código – o Código Penal de 1886 (Martins, 2016).

2.2. Abordagens teóricas sociológicas refletidas nos estudos prisionais

Percorrer o trajeto histórico das teorias explicativas do crime e da justiça criminal revelou-se uma tarefa exigente, dadas as complexidades conceptual e cronológica que envolvem o fenómeno criminal numa perspetiva global. O crime e a criminologia interligam-se, ainda que sustentados em abordagens díspares, a criminologia “remete genericamente para o estudo científico do crime” (Nunes & Sani, 2021, p. 3). Seguindo o rumo temático traçado inicialmente – o crime e a pena de prisão – verificamos um “alarmismo social em torno do crime e da insegurança”, um panorama extensível ao longo dos séculos (Machado, 2008a, p. 112). Para fazer face a um clima de medo e controlar o crime, possivelmente definido como “um conjunto de condutas que torna imperativa a existência de sistemas protetores e de manutenção da ordem instituída”, foram criados e mantidos sistemas penitenciários (Nunes & Sani, 2021, p. 4). Para Machado (2008) “as prisões são um espelho da sociedade que as cria e as mantém” num contexto histórico-civilizacional permitido não só pelos “recursos económicos disponíveis”, como também pela legitimação do aparelho estatal e do quadro ideológico e cultural prevaletentes (p. 114). O protagonismo do sistema prisional revelou-se uma matéria omnipresente nos debates fundamentalistas das Ciências Sociais, tendo surgido estudos sociológicos sobre a prisão como uma área de análise com especial interesse na “construção do edifício jurídico-criminal nacional” (Poiões & Dias, 2019, p. 311).

Os contributos destes estudos intensificaram-se face à certeza social e política de um evidente crescimento das prisões. Os elementos constitutivos deste fenómeno social priorizam determinadas temáticas: a) as relações internas, ou seja, as “relações prisionais”, particularmente “as interações nos grupos de reclusos e dos reclusos com outros atores sociais inseridos em

contexto prisional”, b) as próprias “identidades e práticas dos reclusos”, particularmente “a transformação dos processos identitários e relações com o crime, durante a estadia na prisão” e, por último c) as relações externas, “com o mundo exterior”, particularizando-se as relações com “instâncias de regulação superiores, parceiros dos estabelecimentos prisionais e fluxos de comunicação, de bens e de serviços entre o interior e o exterior da prisão” (Machado, 2008a, p. 115). A análise sociológica clássica em matéria prisional surgiu associada a autores como Clemmer (1950), Foucault (1987) e Goffman (1961), que notabilizaram as prisões como “realidades intervalares” (Mallart, 2019, 63). Neste sentido, os autores procuraram mobilizar de modo integrado e complementar abordagens focalizadas em três domínios: as “relações prisionais”, os “processos identitários” e as “práticas criadas no contexto da prisão” (Machado, 2019, p. 115). Clemmer (1950) foi um dos precursores nesta matéria ao considerar que “a forma e o modo como a cultura prisional é absorvida por algumas pessoas pode ser considerada como um processo de “prisonização”¹³ (Clemmer, 1950, p. 315). Para Machado (2008a), a adoção de práticas e costumes da cultura prisional, constitui um “processo lento e gradual” que pode ter início numa “conversão ao anonimato” (p. 115). O termo foi inovador à época, e associado pelo autor ao conceito sociológico de “assimilação”, ou seja:

um processo de aculturação ocorre num grupo cujos membros eram originalmente bastante diferentes dos do grupo com o qual se misturam. Implica que os assimilados venham a partilhar os sentimentos, memórias e tradições do grupo estático¹⁴ (Clemmer, 1950, p. 315).

Na visão de Machado (2008a) e Clemmer (1950) o processo de ingresso do indivíduo no sistema prisional culmina num acentuar da criminalização, por estarem reunidas as condições propícias à aprendizagem de competências e estratégias orientadas para a atividade criminosa. Por sua vez, Foucault (1987)

¹³ Tradução livre da autora. No original “The manner and way in which the prison culture is absorbed by some of its people can be thought of as a process of “prisonization” (Clemmer, 1950, 315).

¹⁴ Tradução livre da autora. No original “a process of acculturation occurs in one group whose members were originally quite different from those of the group with whom they mix. It implies that the assimilated come to share the sentiments, memories and traditions of the static group” (Clemmer, 1950, 315).

e Goffman (1961) influíram humanisticamente no panorama clássico, críticas às prisões. Foucault (1987), autor da célebre obra “Vigiar e Punir”, propôs-se a denunciar as práticas de tortura na época medieval e associar as penas e as prisões a instrumentos ineficazes na recuperação da pessoa, demonstrando a sua visão clássica no séc. XX. O autor perspectivou “a prisão como um dos vetores de tecnologia política do corpo, por processos de vigilância e delimitação rigorosa dos corpos no espaço e no tempo” (Machado, 2008a, p. 115). Foucault (1987) considerou a prisão como o “grande fracasso da justiça penal”, embora com propósitos aparentemente contraditórios – punitivos e de reintegração social – a prisão não cumpriu os seus propósitos, face ao aumento da quantidade de crimes e criminosos (p. 292). Ainda que “a prisão eduque os detentos”, Foucault (1987) afirmou que “a detenção provoca a reincidência” pelo que “os condenados são, em proporção considerável, antigos detentos” (p. 293). No séc. XX, a prisão é considerada, por alguns, como uma verdadeira “escola do crime”, onde o criminoso “ao invés de ser ressocializado para a vida em liberdade”, acaba por ser “socializado para viver na prisão” (Machado, 2008, p. 115). Desta forma, Mallart (2019) considera “a prisão como ferramenta de disciplina e conformidade social” (p. 63). A aceitação de procedimentos disciplinares rigorosos e a total regulamentação da vida diária do criminoso foram temáticas de excelência nos estudos de Foucault (1987). A visão de uma instituição que se basta a si própria foi continuada por Goffman (1961) que concebeu a prisão como uma “instituição total” onde um conjunto de indivíduos separados da sociedade por um “considerável período de tempo, levam uma vida fechada e formalmente administrada” (p. 11). No clássico estudo sociológico “Manicômios, prisões e conventos”, o autor reforçou a dimensão totalitária da prisão simbolizada “pela barreira à relação social com o mundo externo”, sejam barreiras físicas, sociais e/ou simbólicas que delimitam as fronteiras entre o interior e o exterior do meio prisional. (Goffman, 1961, p. 16). Na perspetiva de Goffman (1961), a rutura de aspetos associados às principais esferas da vida quotidiana revelou-se uma característica primordial destas instituições, onde o “controle de muitas necessidades humanas pela organização burocrática de grupos completos de pessoas _ seja ou não urna necessidade ou meio eficiente de organização social nas circunstâncias - é o fato básico das instituições totais” (p. 18). Benelli (2004) sistematiza o referencial sobre a análise institucional de Goffman (1961) com a

certeza empírica de que há no poder “uma microssociologia dos estabelecimentos totalitários que explicita toda uma tecnologia de poder altamente criativa” (p. 239).

Por sua vez, Cunha (1994) perspetiva a prisão não como uma instituição “totalizante”, mas como “um intervalo na vida dos indivíduos e é vivida como tal, como uma suspensão ou um parêntese no seu percurso, como um tempo de outra natureza” (p. 3). Algumas abordagens mais recentes, seguiram as linhas de pensamento de Clemmer (1950) e Foucault (1987), como é o caso de Loureiro e Chaves (2009) e Loeffler (2013). Na perspetiva daqueles, o meio prisional é associado a uma instituição fechada que “tem por objetivo modificar a pessoa através do ajustamento de seu comportamento ao padrão desejável ou, ao menos, aceitável socialmente” (Loureiro & Chaves, 2009, p. 182). Por outras palavras, Loeffler (2013) reconhece que o ambiente prisional,

transforma os reclusos de duas formas - socializando-os num ambiente institucional que os deixa mal equipados para a reentrada na sociedade convencional ou reforçando o seu empenho na atividade criminosa e nos pares (p. 140).

Não obstante, a visão clássica foi deturpada por uma procura sistemática de abordagens capazes de explicar o impacto do esbatimento das fronteiras prisionais. Ao longo de décadas, a noção que trespassa pelos inúmeros estudos prisionais nesta matéria, é a de que a prisão é concebida como um “mundo à parte” (Cunha, 2003, p. 4). Mallart (2019) ressalva que a experiência prisional faz parte de um “continuum carcerário”, ampliado além da questão penal, estando relacionado com mecanismos variados focados no tratamento, cura e educação (p. 64).

2.3. Sistema prisional, políticas criminais e diagnóstico de fragilidades

2.3.1. O modelo português

Todo o período de evolução na conceção da pena e das suas finalidades no ordenamento jurídico português, sempre assumiu uma posição de garantia “e de respeito pelos direitos individuais que constituíram património inalienável do Iluminismo e do Liberalismo penais e da chamada Escola Clássica” (Dias, 2019, p. 83). A questão fulcral era o alcance de uma compatibilização entre a conceção ético-retributiva da pena e a necessidade de prevenção especial positiva orientada na reparação do delinquente. Esta luta permitiu-se ao longo de séculos de políticas histórico-criminais pela transmeabilidade da ciência e da legislação jurídico-penal. A conclusão a retirar do quanto se expôs relativamente à longa época do Direito Penal português é a de que a metamorfose dos sistemas punitivos e, particularmente, “do objeto da ação punitiva” assumiu uma posição condescendente (Foucault, 1987, p. 20). A partir da segunda metade do séc. XIX e início do séc. XX, a “dogmática processual penal” conformou-se com as novas conceções filosóficas e políticas, ultrapassando os tradicionais debates sobre os ideais contratualistas (Carvalho, 2015, p. 162).

No histórico do sistema penal português é indubitável isolarmos os atos nefastos e as condições humanas e materiais associadas à privação da liberdade e as consequências que daí advêm. Em Portugal, as questões em torno do sistema prisional resultaram de um pressuposto base a que cada sistema jurídico-social deve dar resposta: “qual a finalidade das penas e, em especial, da pena de prisão” (Santos, 2003, p. 58). O programa político-criminal português na sua extensão normativa consubstancia-se nas proposições elencadas nos n.ºs 1 e 2 do art.º 40.º do Código Penal e no n.º 2 do art.º 18.º da Constituição da República Portuguesa (CRP). Ora, decorre do Código Penal Português no n.º 1 do art.º 40, que a aplicação de penas e medidas de segurança visa a “proteção de bens jurídicos e a reintegração do agente na sociedade”¹⁵; já o n.º 2 declara que “em caso algum a pena pode ultrapassar a medida da

¹⁵ Art.º 40.º n.º 1 do CP.

culpa”¹⁶. Do mesmo modo procede o CEP, que estatui igualmente no n.º 1 do art.º 2.º a “reinserção do agente na sociedade”, a “proteção de bens jurídicos” e a “defesa da sociedade”. Nesta matéria, o Código Penal reconhece a natureza exclusivamente preventiva dos fins da pena democraticamente legitimados em exigências de prevenção geral e exigências de prevenção especial. Daqui resultou o total abandono de concepções “ético-retributivas da pena” outrora em vigor (Santos, 2003, p. 190). Os modelos preventivos – gerais e especiais – orientados por propósitos de prevenção e intervenção são largamente incorporados em planos analíticos (Agra e Kuhn, 2010). Tomando como ponto de partida as exigências de prevenção geral, Dias (2019) reconhece a “necessidade de tutela da confiança (...) e das expectativas da comunidade na manutenção da vigência da norma violada” – prevenção geral positiva – contrariamente a uma ideologia de “elevação da pena em nome de exigências de prevenção geral negativa ou prevenção de intimidação da generalidade” (p. 90). Por sua vez, nas exigências de prevenção especial, a pena atribuída afeta o autor do crime, criando condições de atuação com objetivos de reabilitação e recuperação de modo a evitar que o agente volte a delinquir (Freitas, 2021, p. 186). De acordo com Dias (2019), o pensamento preventivo especial realiza não só uma “função positiva de socialização”, como uma função negativa “subordinada de advertência individual ou de segurança ou inocuização” (p. 93).

A execução de penas e medidas privativas da liberdade obedece ao cumprimento de princípios gerais, de entre os quais “o respeito pela dignidade da pessoa humana e pelos demais princípios fundamentais consagrados na Constituição da República Portuguesa, nos instrumentos de direito internacional e nas leis”¹⁷. A Constituição da República Portuguesa, é a lei soberana que define a organização e os princípios da sociedade portuguesa em conteúdo de direitos, liberdades e garantias dos cidadãos. Na interpretação de normas que subsumem critérios legais, as penas e medidas aplicáveis a pessoas coletivas ou entes equiparados, estão subordinadas como em muitos outros aspetos, ao princípio da legalidade.¹⁸ A garantia processual é assim concretizada, não

¹⁶ Art.º 40.º n.º 2 do CP.

¹⁷ Art.º 3.º do CEP.

¹⁸ Art.º 29.º n.ºs 1 a 4 da CRP.

podendo existir um facto tipificado na lei como crime ao qual lhe é atribuído uma pena, sem ambos gozarem de uma previsão legal expressa. Neste sentido, a culpa constitui o pressuposto base da pena¹⁹, sendo o seu conteúdo um “limite inultrapassável”²⁰ e com direta correlação ao princípio da proporcionalidade²¹ (Monteiro, 2015, p. 16). Assim entendida como pressuposto e limite da pena, a função da culpa é “a de estabelecer o máximo de pena ainda compatível com as exigências de preservação da dignidade da pessoa e de garantia do livre desenvolvimento da sua personalidade” (Dias, 2019, p. 94). Ao sistema sancionatório português acresce a noção básica de que as penas privativas da liberdade constituem a *ultima ratio* no quadro político-criminal, dando observância aos princípios constitucionais consagrados no n.º 2 do art.º 18 da CRP. A par destes preceitos, o princípio da dignidade da pessoa humana²² detém várias expressões regulamentares na CRP, desde logo, na proibição da pena de morte²³, na ausência de tortura, penas cruéis, desumanas e degradantes²⁴ e, ainda, na proibição de penas ilimitadas/indefinidas e perpétuas²⁵. Ainda na afirmação do princípio da proporcionalidade, a “titularidade dos direitos fundamentais”²⁶ surge na dimensão executiva do cumprimento das penas. No que concerne à responsabilização penal, o princípio da pessoalidade das penas, concretiza o ideal de insusceptibilidade de transmissão²⁷. No decurso deste último, ressalva-se por um lado, a garantia de uma total ausência de aplicação automática²⁸ e, por outro, a subordinação ao princípio da jurisdicionalidade²⁹. Aos demais princípios constitucionais não escritos, acresce o princípio da socialização dos condenados, estando ao Estado incumbida “a tarefa de proporcionar as condições necessárias para a sua reintegração na sociedade”³⁰ (Antunes, 2013, p. 18). Neste mesmo plano, o Código de Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade, estabelece o princípio da mínima

¹⁹ Art.º 40.º n.º 2 do CP.

²⁰ Art.º 71.º do CP.

²¹ Art.º 18.º n.ºs 2 e 3 da CRP.

²² Art.º 1.º e Art.º 25.º n.º 1 da CRP.

²³ Art.º 24.º n.º 2 da CRP.

²⁴ Art.º 25.º n.º 2 da CRP.

²⁵ Art.º 30.º n.º 1 da CRP.

²⁶ Art.º 30.º n.º 5 da CRP.

²⁷ Art.º 30.º n.º 3 da CRP.

²⁸ Art.º 30.º n.º 4 da CRP e Art.º 65.º n.º 1 da CRP.

²⁹ Art.º 27.º n.º 2 da CRP.

³⁰ Art.º 1.º, 2.º, 9.º al. d) e 18.º da CRP.

intervenção na esfera jurídica do condenado, expressão direta da sua dignidade enquanto sujeito titular de direitos³¹.

a) Instrumentos Internacionais

Procurámos trazer para o debate interno, o primeiro instrumento normativo internacional que, nesta matéria, nos parece relevante: as *Regras Mínimas para o Tratamento dos Reclusos* da Organização das Nações Unidas³² (ONU) sobre a prevenção do crime e o tratamento dos delinquentes, realizado em Genebra em 1995, aprovadas pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas através das suas resoluções 663 C (XXIV), de 31 de julho de 1957, e 2076 (LXII), de 13 de maio de 1977, e resolução 663 C (XXIV) do Conselho Económico e Social. As Regras Mínimas da ONU foram revistas em 2015, tendo aliás sido rebatizadas como *Regras de Nelson Mandela*³³. Tal denominação pretendeu honrar “a luta pelos direitos humanos, igualdade, democracia e promoção de uma cultura de paz” do falecido Presidente da África do Sul³⁴ (ONU, 2015, p. 5). De acordo com as *Regras de Nelson Mandela*, as finalidades de uma pena ou medida privativa da liberdade são “a proteção da sociedade contra a criminalidade e a redução da reincidência”³⁵ (ONU, 2015, p. 8). Não obstante, o mesmo preceito consagra que:

Estes objetivos só podem ser alcançados se o período de prisão for utilizado para assegurar, na medida do possível, a reintegração dessas pessoas na sociedade após a sua libertação, para que possam levar uma vida respeitadora da lei e autónoma³⁶ (ONU, 2015, p. 8).

Neste quadro, o documento reconhece que antes do termo da execução de uma pena, é “desejável que sejam tomadas as medidas necessárias para

³¹ Art.º 2.º n.º 1 e Art.º 3.º do CEP.

³² Tradução livre da autora. No original: “United Nations Standard Minimum Rules for the Treatment of Prisoners”.

³³ Tradução livre da autora. No original: “Nelson Mandela Rules”.

³⁴ Tradução livre da autora. No original: “to honour the legacy of the late President of South Africa, Nelson Rolihlahla Mandela, who spent 27 years in prison in the course of his struggle for global human rights, equality, democracy and the promotion of a culture of peace” (ONU, 2015 p. 5).

³⁵ Tradução livre da autora. No original: “to protect society against crime and to reduce Recidivism” (ONU, 2015, p. 8).

³⁶ Tradução livre da autora. No original: “Those purposes can be achieved only if the period of imprisonment is used to ensure, so far as possible, the reintegration of such persons into society upon release so that they can lead a law-abiding and self-supporting life” (ONU, 2015, p. 8).

assegurar ao recluso um regresso progressivo à vida em sociedade”³⁷ (ONU, 2015, p. 27). Neste sentido, a libertação de um recluso não pressupõe uma condição de obrigatoriedade de termo dos deveres da sociedade, pelo contrário:

Deverão por isso existir organismos governamentais ou privados capazes de garantir ao recluso libertado uma assistência pós-penitenciária eficaz, destinada a diminuir os preconceitos contra a sua pessoa e a facilitar a sua reabilitação social³⁸ (ONU, 2015, p. 27).

Este instrumento normativo internacional, de génese e âmbito relacionados à administração geral dos estabelecimentos penitenciários e normas aplicáveis aos reclusos, impulsionou o surgimento de outros documentos internacionais como a Resolução (73) 5, de 19 de janeiro, que estabelece as *Regras Mínimas Europeias para o Tratamento de Reclusos*, e da Recomendação (87) 3, adotada em 12 de fevereiro de 1987, que regula as *Regras Penitenciárias Europeias*, ambas adotadas pelo Comité de Ministros dos Estados Membros do Conselho da Europa (Santos, 2003). As últimas foram substituídas pelas regras contidas no anexo à “Recomendação Rec(2006)2 – rev do Comité de Ministros aos Estados Membros sobre as Regras Penitenciárias Europeias”³⁹, adotada pelo “Comité de Ministros a 11 de janeiro de 2006, na 952^o reunião de Delegados de Ministros e revista e aprovada pelo Comité de Ministros a 1 de julho de 2020 na 1380^a reunião de Delegados dos Ministros”⁴⁰ (Conselho da Europa, 2020).

³⁷ Tradução livre da autora. No original: “Before the completion of the sentence, it is desirable that the necessary steps be taken to ensure for the prisoner a gradual return to life in society” (ONU, 2015, p. 27).

³⁸ Tradução livre da autora. No original: “There should, therefore, be governmental or private agencies capable of lending the released prisoner efficient aftercare directed towards the lessening of prejudice against him or her and towards his or her social rehabilitation” (ONU, 2015, p. 27).

³⁹ Tradução livre da autora. No original: “Recommendation Rec(2006)2-rev of the Committee of Ministers to member States on the European Prison Rules”

⁴⁰ Tradução livre da autora. No original: “Adopted by the Committee of Ministers on 11 January 2006, at the 952nd meeting of the Ministers' Deputies and revised and amended by the Committee of Ministers on 1 July 2020 at the 1380th meeting of the Ministers' Deputies” (Rec(2006)2-ver).

b) Consequências jurídico-penais: a pena privativa da liberdade

O ordenamento jurídico-penal português consagra o denominado sistema binário ou duplo binário – penas e medidas de segurança – no âmbito das consequências jurídico-penais. As primeiras restringem a liberdade do sujeito e assentam na culpa, contrariamente às últimas ditadas pela sua perigosidade (Monteiro, 2015). O programa político-criminal consagra como princípio orientador, no âmbito das consequências jurídicas do crime, a primazia pelas “reações criminais não privativas da liberdade em face das privativas, sempre que as primeiras realizem de forma adequada e suficiente as finalidades da punição” (Antunes, 2023, p. 18). Em matéria jurídico-constitucional, as exigências de proporcionalidade da sanção penal e a necessidade de intervenção penal concretizam algumas das regras às quais os programas político-criminais devem obedecer. As penas regulamentadas no Código Penal são concentradas em três tipologias: penas principais, penas acessórias e penas de substituição. As primeiras são dotadas de “autonomia própria”, ainda que não absoluta, não necessitando de quaisquer outras penas para subsistir, ao invés das penas acessórias que se caracterizam “por se aplicarem forçosamente em ligação com uma pena principal” (Monteiro, 2015, p. 12).

No entendimento de Antunes (2023), as penas principais “estão expressamente previstas para sancionamento dos tipos de crime e podem ser fixadas pelo juiz na sentença independentemente de quaisquer outras” (p. 25). Nesta categorização o legislador enquadró a pena de prisão e a pena de multa no que concerne às pessoas singulares⁴¹ e a pena de multa e a pena de dissolução, no que se refere às pessoas coletivas ou entidades equiparadas⁴². No que concerne às penas acessórias “cuja aplicação pressupõe a fixação na sentença condenatória de uma pena principal ou de substituição” e relativamente às pessoas singulares, correspondem a esta caracterização as penas previstas no art.º 66.º - proibição do exercício de função – art.º 69.º - proibição de conduzir veículos com motor – art.º 69-B – proibição do exercício de funções por crime contra a autodeterminação sexual e liberdade sexual – art.º 69.º-C – proibição de confiança de menores e inibição de responsabilidades

⁴¹ Art.º 131.º e ss. do CP e legislação extravagante.

⁴² Art.º 90.º-A, n.º 1; art.º 90.º-B e art.º 90.º-F do CP.

parentais – n.ºs 4 e 5 do art.º 152.º - proibição de contacto com a vítima, proibição de uso e porte de arma e obrigação de frequência de programas específicos de prevenção da violência doméstica – n.º6 do art.º 152.º - inibição do exercício de responsabilidades parentais, da tutela ou do exercício de medidas relativas a maior acompanhado – n.ºs 3 e 4 do art.º 154.º-A – proibição de contacto com a vítima do crime de perseguição e obrigação de frequência de programas específicos de prevenção de condutas típicas de perseguição – art.º 246.º - incapacidade eleitoral ativa e passiva e incapacidade para ser jurado – art.º 346.º - incapacidade eleitoral ativa e passiva e incapacidade para ser jurado – art.º 388.º-A – penas acessórias pela prática de crimes contra animais de companhia do Código Penal (Antunes, 2023, p. 26). No que respeita às pessoas coletivas e entidades equiparadas correspondem as penas previstas no n.º 2 do artigo 90.º-A do CP. Já na legislação extravagante, surgem as penas previstas no art.º 8.º do Decreto-Lei n.º 28/84, de 20 de janeiro, relativo às infrações contra a economia e saúde pública; no art.º 16.º da Lei n.º 15/2001, de 5 de junho relativa ao regime geral das infrações tributárias; no art.º 19.º da Lei n.º 31/2004, de 22 de julho, relativo às violações do direito internacional humanitário; nos artigos 90.º, 91.º e 92.º da Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, relativo ao regime jurídico das armas e das suas munições; no art.º 4.º da Lei n.º 50/2007, de 31 de agosto, relativo à responsabilidade penal por comportamentos antidesportivos; art.º 151.º da Lei n.º 23/2007, de 4 de julho relativo ao regime de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiro do território nacional e no art.º 27.º-A da Lei n.º 34/87, de 16 de julho, relativo à responsabilidade de titulares de cargos políticos. Nas palavras de Antunes (2023), às penas de substituição, aplicadas “em vez de uma pena principal”, correspondem os artigos 45.º – multa – art.º 46.º – proibição do exercício de profissão, função ou atividade – artigos 50.º, 51.º, 52.º e 53.º – suspensão da execução da pena de prisão – art.º 58.º – prestação de trabalho a favor da comunidade – art.º 60 – admoestação do Código Penal, no que se refere às pessoas singulares (p. 27). No que respeita às pessoas coletivas e entidades equiparadas correspondem as penas previstas no art.º 90.º-C – admoestação – art.º 90.º -D – caução de boa conduta – art.º 90.º-E – vigilância judiciária do Código Penal. Tendo por base conteúdos estruturais, focamos a nossa atenção no estudo das características gerais da pena mais “emblemática” existente no ordenamento jurídico-penal português: a

pena privativa da liberdade.

Em termos de aplicação concreta, a pena de prisão⁴³ é uma pena principal aplicada no âmbito de um processo penal, que consiste na privação da liberdade do condenado cumprida num estabelecimento prisional designado para o efeito⁴⁴. Surgida de um contexto histórico-político como penal fundamental, no período do Iluminismo liberal, esta perspetiva mantém-se, embora reestruturada e subordinada aos princípios de um Estado de Direito Democrático⁴⁵. No âmbito da funcionalidade do sistema, constitui-se como uma “pena única, simples e temporária” (Silva, 2000, p. 407). Atualmente, a pena de prisão é apenas uma – “princípio da unicidade” – contrariamente à pena múltipla com duração maior ou menor como outrora aconteceu (Monteiro, 2015, p. 21). É considerada sem distinções e vale independentemente dos crimes cometidos, para a generalidade da população alvo. É igualmente simples, uma vez que, os seus efeitos não extrapolam para além do estritamente implícito na sua execução⁴⁶. Já o critério de temporalidade funde-se na definição de um concreto período de duração⁴⁷. A pena de prisão é consequência e expressão do princípio da pessoalidade, intimamente relacionado ao princípio da culpa, cuja aplicação se sustenta na avaliação da atuação concreta do agente do crime⁴⁸ que ditará a sua responsabilidade, não havendo lugar, no caso português, a penas perpétuas⁴⁹. Em todo o caso, existe uma limitação temporal concretizada num mínimo e máximo de 1 mês e 20 anos, respetivamente. Porém, admite-se, excecionalmente, que sejam fixados limites distintos como se sucede com o limite máximo de 25 anos aplicado nos casos expressamente previstos na lei, ressalvando-se que “em caso algum pode ser excedido” este limite⁵⁰. No que respeita ao limite mínimo fixado em 1 mês, Monteiro (2015) refere que “Para isto concorreu naturalmente a ideia de que abaixo deste limite não teria sentido, face às coordenadas político-criminais em vigor, a aplicação de uma pena privativa da liberdade”, reservando-se a sua aplicação dominante para a “criminalidade

⁴³ Art.º 40.º do CP.

⁴⁴ Art.º 2.º n.º 2 do CEP.

⁴⁵ Art.º 2.º da CRP.

⁴⁶ Art.º 30.º n.º 4 da CRP a Art.º 65.º n.º 1 do CP.

⁴⁷ Art.º 30 n.º 1 da CRP.

⁴⁸ Art.º 40.º n.º 1 e 2 do CP.

⁴⁹ Art.º 30.º n.º 1 da CRP.

⁵⁰ Art.º 41.º do CP.

de maior significado” (p. 23). Na legislação atual registam-se algumas exceções, designadamente: a proibição do exercício de profissão, função ou atividade⁵¹, a revogação do regime de permanência na habitação⁵², a pena de multa⁵³ e trabalho a favor da comunidade⁵⁴.

O sistema prisional tem sido tema central no debate político-social na tentativa de reclamar a “atenção das políticas públicas de justiça em diferentes domínios” (Gomes et al. 2021, p. 23). Interligado à vertente de reação penal, surgiram dois conceitos que conceptualizam, em maior ou menor grau, as ações e efeitos do modelo de atuação penal: a reinserção social e a reincidência criminal. No plano doutrinal, Rijo (2016) define o conceito de reinserção social como o “ato ou efeito de reinserir na sociedade” (p. 421). A individualização da execução da pena concretizada num tratamento penitenciário adaptado ao caso concreto reforça os propósitos do processo de reintegração na sociedade por meio de um conjunto de atividades e programas desenvolvidos em contexto interno e, em alguns casos, externo ao estabelecimento prisional⁵⁵. A perspectiva de prevenção do crime mantém-se como um “conceito aberto”, ainda que englobe alguns critérios idênticos como a identificação de fatores de risco e ações a tomar para a sua remoção (Calhau, 2009, p. 91). De igual forma, Cunha (2016) reforça que “a prevenção criminal assume uma abordagem baseada no risco, a qual implica o conhecimento e a compreensão de fatores de risco específicos, bem como da sua importância relativa” (p. 374).

c) Modalidades de Prevenção

A fundamentação dos modelos preventivos baseia-se numa distinção conceptual. Filho (2020) compreende de modo distinto as modalidades de prevenção abordadas na literatura, ao considerar a prevenção geral negativa pelo seu carácter intimidatório; a prevenção geral positiva pela sua dimensão integradora; a prevenção especial negativa pela sua vertente neutralizadora e, por fim, a prevenção especial positiva pelo seu “carácter ressocializador” (p. 138).

⁵¹ Art.º 46.º do CP.

⁵² Art.º 44.º do CP.

⁵³ Art.º 47.º do CP.

⁵⁴ Art.º 48.º do CP.

⁵⁵ Art.º 5.º do CEP.

Agra e Kuhn (2010) reforçam tal perspectiva ao conceberem na modalidade de prevenção especial, a atribuição de uma sanção pelo juiz, um critério plausível na tomada de consciência do delinquente de tal modo que lhe retire “toda a vontade de recomeçar”, contrariamente à modalidade de prevenção geral conceptualizada como um potencial critério de dissuasão geral (p. 79).

O modelo português, do ponto de vista político-criminal e no âmbito de um princípio de reintegração social, assentou, essencialmente numa “concreta modalidade de prevenção especial positiva” (Freitas, 2021, p. 186). Perspetivada a partir de uma ideia de socialização enquanto processo inerente à aplicação de sanções, resumiu-se à finalidade de reintegrar o delinquente na sociedade ou, em última via, evitar o caráter (des)socializador das sanções de âmbito jurídico-penal. Embora o sucesso da reinserção social seja largamente dependente do plano individual de readaptação ⁵⁶ definido para o recluso, compete à “administração penitenciária implementar regimes e programas eficazes no apoio à reinserção social dos ex-reclusos” (Rijo, 2016, p. 422). Proporcionar “condições que deem lastro à concretização dos objetivos de reinserção social” é a premissa que dita o envolvimento de entidades internas e/ou externas ao sistema de justiça (Gomes et al. 2021, p. 43). De acordo com Freitas (2021), compete ao aparelho estatal conceder os meios necessários à reintegração do agente na sociedade, não podendo, para tal, em momento algum violar os “princípios jurídico-constitucionais” (p. 189). O modelo socializador, atualmente considerado na execução de uma pena de prisão, no contexto jurídico-penal português distingue-se dos demais modelos (correcional e terapêutico), por respeitar os valores basilares

constitucionalmente consagrados, de entre eles se elevando como princípio maximus da dignidade da pessoa humana, promover práticas socialmente integradoras e, quando necessário, assisti-lo inclusivamente no cessamento ou no controlo de tendências crimínicas (Freitas, 2021, p. 188).

Partindo de um ponto de vista complementar, “a prevenção especial, ela é geralmente avaliada pela taxa de reincidência após uma condenação” (Agra & Kuhn, 2010, p. 75). Antes de desconstruirmos tal afirmação, convém que

⁵⁶ Art.º 21.º do CEP.

clarifiquemos o que se entende por “reincidência criminal”. Decorre do Código Penal Português, que a reincidência é computada a quem:

cometer um crime doloso que deva ser punido com prisão efectiva superior a 6 meses, depois de ter sido condenado por sentença transitada em julgado em pena de prisão efectiva superior a 6 meses por outro crime doloso, se, de acordo com as circunstâncias do caso, o agente for de censurar por a condenação ou as condenações anteriores não lhe terem servido de suficiente advertência contra o crime⁵⁷.

Não obstante, o indivíduo que praticou uma nova infração nos cinco anos que se seguiram ao término da execução da pena, é considerado reincidente nos termos do Código Penal Português, ressalvando-se o disposto na parte final do n.º 2 do seu art.º 75⁵⁸. Maltz (2001) considera reincidente “aquele que, depois de sair da prisão por ter cometido um crime, não é reabilitado. Em vez disso, ele ou ela volta a cair, ou recai, em padrões de comportamento anteriores e comete mais crimes”⁵⁹ (p. 54). A reincidência é um indicador óbvio do fracasso do sistema penitenciário português e dos efeitos nefastos que recaem repetidamente sob a personalidade dos reclusos (Bitencourt, 2020). O ideal de socialização é corroborado por uma “marca de estigmatização social” que “complexifica o processo de reintegração” (Freitas, 2021, p. 189). Os resultados desalentadores de um constante trabalho na recuperação de alguém para a vida em sociedade, quando esse processo se deu em condições privativas da liberdade, foi uma das críticas apontadas por Bitencourt (2020). O que transpareceu foi uma imagem de um “arquipélago e as suas múltiplas ilhas”, nas quais a segregação e a aprendizagem grupal de novos delitos foram critério de exclusão de um modo de vida idealmente socializador (Mallart, 2019, p. 62). Tal como tem acontecido em edições anterior, na sexta edição do *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics*, que abrangeu os anos 2011-2016 em 41 países europeus, quando nos debruçamos sob o domínio estatístico, não foram apresentados dados sobre a reincidência criminal (Aebi et

⁵⁷ Art.º 75.º n.º 1 do CP.

⁵⁸ Todavia, neste período não se engloba o tempo em que o agente se encontre privado da liberdade, pelo que na globalidade dos casos apenas se dá início a contagem de tal prazo após a execução da reação criminal.

⁵⁹ Tradução livre da autora. No original “recidivist is one who, after release from custody for having committed a crime, is not rehabilitated. Instead, he or she falls back, or relapses, into former behavior patterns and commits more crimes” (Maltz, 2001, p. 54).

al. 2021). Tal ausência não deixa de ser comutada como um problema metodológico, uma vez que, a “metodologia aplicada para medir a reincidência difere consideravelmente de um país para outro”⁶⁰ (Aebi et al. 2021, p. 284). Na prática, as dificuldades apresentadas são “decorrentes do facto da medida de reincidência ser pouco estandardizada entre países” (Neves, 2016, p. 421).

As questões de ressocialização e não reincidência dependem, em larga medida, dos Programas do Governo e, em particular, das “políticas definidas e executadas para os diversos setores do sistema prisional” (Santos, 2003, p. 57). O cumprimento de uma medida privativa da liberdade – pena de prisão – “constitui um período de maior ou menor isolamento da vida social”, pelo que, “importa preparar o sujeito para a saída em liberdade” e garantir o sucesso no processo de reintegração na sociedade (Rijo, 2016, p. 421). Todavia, Portugal não reportando “dados oficiais sobre taxas de reincidência” cf. alerta Neves (2016, p. 421), torna difícil operacionalizar medidas preventivas vocacionadas para a efetiva minimização/resolução dos “problemas sociais que geram e mantêm o fenómeno delitivo” (Bitencourt, 2020, p. 604).

2.3.2. Políticas criminais

Diagnósticos sobre o sistema prisional, designadamente realizados pelo Observatório Permanente da Justiça no âmbito da reinserção social (Gomes et al. 2003) e sobre a justiça penal (Gomes et al. 2009) e a investigação desenvolvida pela Comissão de Estudo e Debate da Reforma do Sistema Prisional em 2004, reforçaram o forte contributo do desenvolvimento de políticas integradas e estruturadas nas “várias dimensões do sistema prisional” (Gomes et al. 2021, p. 41). Essa perspetiva é fundamental não só pelo impacto transformador como também pela criação de condições propícias, no seio do sistema prisional, ao alcance do objetivo estratégico de reinserção social do recluso. O conceito “política criminal” é complexo pela variedade de definições e funções que tem vindo a assumir no decurso dos tempos. Pereira (2016) clarifica que o propósito da política criminal é “assegurar a coesão e sobrevivência do

⁶⁰ Tradução livre da autora. No original “because the methodology applied to measure recidivism differs considerably from one country to another” (Aebi et al. 2021, p. 284).

corpo social, respondendo à necessidade de segurança das pessoas e dos bens” (p. 371). Deste modo, o equilíbrio do sistema de justiça é alcançado por meio de políticas criminais que permitem aos governos assegurar esse bem público (Mendes, 2005). Rodríguez (2001) associa a “política criminal” à “disciplina que faz a mediação entre o conhecimento empírico da criminologia e o conhecimento normativo do direito penal”⁶¹ (p. 154). Machado (2008a) define-a como “um programa de objetivos, de métodos, de procedimentos e de resultados que o Ministério Público e as autoridades de polícia criminal prosseguem na prevenção e repressão da criminalidade” (p. 117). Na perspectiva de Borja Jiménez (2011), a “política criminal” engloba:

o conjunto de medidas e critérios de natureza jurídica, social, educativa, económica e análoga, estabelecidos pelas autoridades públicas para prevenir e reagir ao fenómeno criminal, a fim de manter baixos os limites toleráveis dos índices de criminalidade numa determinada sociedade⁶² (p. 9).

Pereira (2016) afirma que a “política criminal” exprime “um conjunto de estratégias, instrumentos ou modelos para a consecução de determinado fim e, como qualquer outro tipo de política pública, aspira a ser um agente de transformação social” (p. 371). Com efeito, visa o fenómeno criminal no seu todo, ou seja, os crimes numa perspectiva teórica e prática, o agente do crime, a criminalidade e, por fim, as respostas sociais e políticas a esta globalidade de fenómenos. Por sua vez, a Lei n.º 17/2006, de 23 de maio, aprovou a Lei-Quadro da Política Criminal, que prevê os objetivos, prioridades e orientações da política criminal⁶³. Esta assenta num duplo pilar: preventivo e repressivo. O primeiro é concretizado num apelo sistemático às dimensões prioritárias de intervenção e à especial necessidade de colaboração da sociedade no combate ao fenómeno criminal. Em oposição, o segundo é exercido “por via da actuação e autoridade do Ministério Público, polícia, tribunais e sistema prisional, surgindo

⁶¹ Tradução livre da autora. No original “La disciplina que ejerce el papel de mediador entre los conocimientos empíricos de la Criminología y los normativos del Derecho Penal, es la Política Criminal” (Rodríguez, 2001, p. 154).

⁶² Tradução livre da autora. No original “conjunto de medidas y criterios de carácter jurídico, social, educativo, económico y de índole similar, establecidos por los poderes públicos para prevenir y reaccionar frente al fenómeno criminal, con el fin de mantener bajo límites tolerables los índices de criminalidad en una determinada sociedad” (Borja Jiménez, 2011, p. 9).

⁶³ Art.º 4.º da Lei-Quadro da Política Criminal.

objectivamente pela aplicação de penas aos criminosos”⁶⁴ (Machado, 2008, p. 117). A Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto, dá cumprimento à Lei n.º 17/2006 e define os objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2020-2022. As prioridades e orientações da política criminal são múltiplas, no entanto, ressaltamos a inclusão do crime de condução de veículo sem habilitação legal na criminalidade de prevenção prioritária⁶⁵. Mais recentemente, a Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto, em cumprimento da Lei n.º 17/2006, definiu os objetivos, prioridades e orientações da política criminal para o biénio de 2023-2025. No âmbito da legislação avulsa, a condução sem habilitação legal, mantém-se na lista dos crimes de prevenção prioritária⁶⁶. Atendendo à gravidade dos crimes e à necessidade de prevenir a sua prática futura, é criada uma lista onde constam os crimes de investigação prioritária⁶⁷. Contudo, à semelhança do biénio anterior, o crime de condução de veículo sem habilitação legal tende a permanecer oculto das prioridades de investigação criminal.

Para Borja Jiménez (2011) a política criminal é “disciplina normativa que trata de estabelecer as medidas e estratégias adequadas para fazer face à criminalidade”⁶⁸ (p. 48). As grandes políticas criminais elaboradas ao longo das últimas décadas têm um objetivo imediato: melhorar o desempenho do “sistema de justiça criminal no seu todo, particularmente os subsistemas penal e prisional” (Mendes, 2005, p. 11). Para melhor compreender o desfazamento “entre os objetivos das políticas públicas e a relevância do sistema prisional”, por um lado, e a pertinência de uma perspetiva sistémica nesta matéria, por outro, optámos por explorar sucintamente as “principais dimensões emergentes nos programas dos governos constitucionais” (Gomes et al. 2021, p. 42). Na tentativa de resposta a pressões internas, o Observatório Permanente da Justiça do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, clarificou as quatro áreas mais relevantes no âmbito do sistema prisional e que constam nos programas de governo⁶⁹: a) “a ressocialização como objetivo estratégico da execução da pena

⁶⁴ Art.º 11.º da Lei-Quadro da Política Criminal.

⁶⁵ Art.º 4.º al. s) da Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto.

⁶⁶ Art.º 4.º al. f) da Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto.

⁶⁷ Art.º 5.º da Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto.

⁶⁸ Tradução livre da autora. No original “Es una disciplina normativa que trata de establecer las medidas y estrategias adecuadas para hacer frente a la criminalidade” (Borja Jiménez, 2011, p. 48).

⁶⁹ Foram consultados e analisados todos os programas dos governos constitucionais (do I

de prisão”; b) “a prisão última resposta”; c) “o parque prisional e os critérios de distribuição dos reclusos” e d) “o modelo organizacional e funcional dos estabelecimentos prisionais” (Gomes et al. 2021, p. 43).

A ressocialização dos reclusos emergiu, desde o primeiro Governo⁷⁰, como uma dimensão relevante da execução da pena de prisão, uma premissa reiterada até aos nossos dias. Como orientação estratégica da execução da pena de prisão, a reintegração social opera em quatro campos: ocupação e formação profissional do recluso; saúde em contexto prisional; (i)legitimidade de intervenção do poder judicial e, por fim, condições para a saída do recluso. Desde o III Governo (1978) foi preconizada a necessidade de ocupação e formação profissional dos reclusos, uma proposta legislativa destacada novamente no XI Governo (1987-1991). Assim se manteve até final da década de 90, com o XIV Governo (1999-2002) a apostar na educação, formação e trabalho dos reclusos, com ênfase igualmente no programa do XVIII Governo (2009-2011) e do XXI Governo (2015-2019) em que se realça a importância da qualificação dos reclusos no processo de reintegração social⁷¹. No mesmo sentido, o Código da Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade⁷² assinalou a importância do ensino, formação profissional, trabalho e desenvolvimento de programas e atividades orientados por uma função legitimamente ressocializadora. A saúde foi uma dimensão igualmente relevante

Governo Constitucional ao XXIII Governo Constitucional), constantes do portal do Governo, consultado em 15/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁷⁰ I Governo (1976-1978); IV Governo (1978-1979); V Governo (1979-1980); IX Governo (1983-1985); X Governo (1985-1987); XI Governo (1987-1991); XVII Governo (2005-2009); XVIII Governo (2009-2011); XXI Governo (2015-2019); XXIII (2022-2026). Consultado a 15/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁷¹ Os programas assinalam a área de ação de ocupação e formação profissional do recluso, como evidenciam os seguintes excertos: III Governo (1978): “estão organizados projectos de diplomas sobre a ocupação e formação profissional dos reclusos”; XI Governo (1987-1991): “A extensão das atividades de formação profissional de reclusos”; XIV Governo (1999-2002): “Na área dos serviços prisionais dar-se-á prioridade à resolução problema da sobrelotação das cadeias e ao reforço da saúde, formação, educação e trabalho”; XVIII Governo (2009-2011): “A situação de reclusão deve ser entendida como uma oportunidade para criar melhores condições de reintegração, através da qualificação dos reclusos, para um retorno ao mercado de trabalho com mais oportunidades”; XXI Governo (2015-2019): “Assegurar a educação e a formação compatível com os níveis de escolaridade e de vocação dos reclusos”. , em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁷² Título VIII do CEP.

nesta matéria, à qual os programas de governo conceberam uma resposta, particularmente, na vertente das doenças infetocontagiosas e contextos de toxicodependência. No programa do XII Governo (2005-2009) e do XIII Governo (2009-2011) foi avançada a ideia de priorizar medidas orientadas na prevenção e tratamento de comportamentos relacionados com o consumo de drogas. Nesta matéria seguiram-se os programas do XV, XVI e XVII Governos na promoção de medidas vocacionadas para o tratamento de fenómenos aditivos (e.g. álcool, drogas, etc.). Mais recentemente, o XXI Governo (2015-2019), o XXII Governo (2019-2023) e o XXIII Governo (2022-2026) voltaram a incluir nos programas a importância dos cuidados de saúde num plano geral⁷³. No plano legal, o CEP, consagrou como direito fundamental do recluso “o acesso e a prestação de cuidados de saúde”⁷⁴. Seguiram-se algumas resoluções do Conselho de Ministros na tentativa de criar algumas condições para a efetivação desse direito⁷⁵. O terceiro campo de ação fundiu-se na intervenção do poder judicial na execução da pena de prisão, de modo, a garantir o acesso a uma entidade independente e, nessa medida o destaque emergiu no programa do XI Governo (1987-1991). Uma temática forçosamente reiterada no XIII Governo (1995-1999)⁷⁶. Quase uma década depois foi publicado o Código da Execução das

⁷³ Os programas assinalam a área da saúde em meio prisional, como evidenciam os seguintes excertos: XII Governo (2005-2009): “melhorar os serviços prisionais, incluindo em matéria de quantidade e qualidade das instalações e dos serviços nelas prestados, reforçando a prevenção e o tratamento da toxicodependência e de outras doenças graves frequentes entre os reclusos”; XIII Governo (2009-2011): “adoção de medidas de prevenção da toxicodependência”; XV Governo (2002-2004): “ficando adstrita ao Ministério da Saúde a responsabilidade de uma política integrada assente na prevenção, tratamento e reinserção”; XVI Governo (2004-2005): “adotar um Programa Nacional de Prevenção ao Alcoolismo, com meios humanos, técnicos e financeiros reforçados, para a informação, o aconselhamento, a formação profissional, e tratamento e reabilitação e a reinserção social” e “definir uma política de intervenção nas prisões, com complementaridade de estratégias”; XVII Governo (2005-2009): “Reforçar a prevenção, tratamento e redução de riscos e minimização de danos em meio prisional, revendo as medidas em curso”; XXI Governo (2015-2019): “Assegurar os cuidados de saúde, em especial nas situações de toxicodependência, doenças infecciosas e doenças do foro da saúde mental”; XXII Governo (2019-2023): “Investir...no acesso a cuidados de saúde da população reclusa, designadamente ao nível da saúde mental”; XXIII Governo (2022-2026): “Aumentar os modelos alternativos ao cumprimento de pena privativa da liberdade em estabelecimento prisional, em especial para condenados aos quais se recomende uma especial atenção do ponto de vista social, de saúde ou familiar”. Consultado a 16/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁷⁴ Art.º 32.º n.º 3 do Título VII do CEP.

⁷⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2012, de 15 de outubro e a Resolução n.º 51/2014, de 24 de agosto, ambas relativas à contratação de serviços de saúde.

⁷⁶ Os programas assinalam a área da intervenção do poder judicial na execução da pena de prisão, como evidenciam os seguintes excertos: XI Governo (1987-1991): “Urge, pois, assegurar um sistema gradualmente renovado, respeitador do ser humano e da sua inviolável dignidade,

Penas e Medidas Privativas da Liberdade, reiterando o seguinte:

“A execução das penas e medidas de segurança privativas da liberdade visa a reinserção do agente na sociedade, preparando-o para conduzir a sua vida de modo socialmente responsável, sem cometer crimes, a protecção de bens jurídicos e a defesa da sociedade”⁷⁷.

Ao recluso foi reconhecido o direito “a ser ouvido, a apresentar pedidos, reclamações, queixas e recursos e a impugnar perante o tribunal de execução das penas a legalidade de decisões dos serviços prisionais”⁷⁸. Por último, o campo da criação de condições para a saída dos reclusos teve a sua primeira referência no programa do XX Governo (2015) com a respetiva menção às “casas de saída”, medidas de apoio reforçadas no programa do XXI Governo (2015-2019) não só na saída do estabelecimento prisional, mas no período que procede essa saída⁷⁹.

No que concerne à segunda dimensão – “a prisão como última resposta” - envolveram-se duas vertentes na sua análise: “o aprofundamento das penas e medidas alternativas à prisão” e as “políticas de descriminalização de condutas, nas molduras penais e nos procedimentos e condições de flexibilização da execução da pena de prisão” (Gomes et al. 2021, p. 50). A incorporação desse debate nas agendas políticas ocorreu logo no I Governo (1976-1978), onde o programa apontou para alternativas como a semidetenção, liberdade condicional, etc. Na década de 90 do séc. XX os programas de governo reconheceram a preocupação com a sobrelotação das prisões, o que motivou a

no qual o condenado e/ou o desadaptado poderá beneficiar de condições que lhe são facultadas para facilitar a futura reintegração”; XIII Governo (1995-1999): “Proceder à revisão da legislação relativa aos tribunais de execução das penas e da legislação atinente à execução das medidas e penas detentivas”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁷⁷ Art.º 2.º n.º 1 do CEP.

⁷⁸ Art.º 7.º n.º 1 al. m) do CEP.

⁷⁹ Os programas assinalam a área da criação de condições para a saída dos reclusos, como evidenciam os seguintes excertos: XX Governo (2015): “beneficiação e ampliação dos Estabelecimentos Prisionais, bem como o desenvolvimento das casas de saída”; XXI Governo (2015-2019): “Promover a prestação de apoio aos ex-reclusos, nos primeiros tempos de liberdade, designadamente sob a forma de casas de saída, de acesso ao rendimento social de inserção e de ajuda à procura de trabalho”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

aposta em critérios e condições de aplicação de sanções alternativas à prisão⁸⁰.

A terceira dimensão relativa ao melhoramento do parque prisional e dos critérios de distribuição dos reclusos, em particular, das condições de reclusão, foram igualmente reconhecidos na concretização dos objetivos de reintegração social e, por essa via, alvo de destaque nos programas do governo. Essa perspetiva destacou-se no XI Governo (1987-1991)⁸¹ na relevância atribuída à reestruturação dos estabelecimentos prisionais, de modo a dar resposta às problemáticas específicas e individuais dos reclusos⁸². Por sua vez, o XIII Governo (1995-1999)⁸³ e o XV Governo (2002-2004)⁸⁴ colocaram a tónica numa política de separação dos reclusos garantindo uma plenitude entre os objetivos de ressocialização e a segurança da sociedade. A preocupação com as condições estruturais e funcionais dos estabelecimentos prisionais dominaram algumas agendas políticas, onde se reconheceram soluções de melhoria

⁸⁰ Os programas assinalam a área da prisão como última resposta do sistema penal, como evidenciam os seguintes excertos: I Governo (1976-1978): “A actual escala penal carece de maleabilidade e imaginação: as sentenças condicionais, a liberdade condicional, a semidetenção, a liberdade vigiada, a prisão de fim de semana, a obrigação de sujeição a tratamento, etc.”; XIII Governo (1995-1999): “A execução das sanções não detentivas deverá permitir o recurso à experimentação de novos métodos de intervenção, ao mesmo tempo que serão criadas as condições legais necessárias à aplicação e ao incremento da prestação de trabalho a favor da comunidade”; XIV Governo (1999-2002): “Serão prosseguidas as orientações destinadas a reduzir o recurso à prisão preventiva, ou a substituí-la, designadamente pelo controlo electrónico, o acompanhamento em meio livre e a preparação da liberdade, esta última em estreita colaboração com os serviços prisionais”; XVII Governo (2005-2009): “Serão também reforçadas as medidas de coacção alternativas à prisão preventiva, intensificando-se o recurso aos meios de vigilância electrónica”; XXI Governo (2015-2019): “Reforçar a resposta do sistema nacional de vigilância eletrónica, particularmente na execução das sentenças de prisão de curta duração, nas condições de aplicação da liberdade condicional associadas, se necessário, a outro tipo de intervenções”; XXII Governo (2019-2023) e XXIII Governo (2022-2026): “Aumentar os modelos alternativos ao cumprimento de pena privativa da liberdade em estabelecimento prisional”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁸¹ Programa do XI Governo (1987-1991): “reestruturação dos estabelecimentos prisionais, através de uma especialização que, visando a respectiva reinserção social, atenda à periculosidade e condições específicas dos diferentes detidos e lhes salvede a dignidade humana”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁸² Art.º 5.º n.º 1 do CEP.

⁸³ Programa do XIII Governo (1995-1999): “exigir um programa urgente de construção de novos estabelecimentos e adaptação de edifícios existentes”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁸⁴ Programa do XV Governo (2002-2004): “O sistema prisional será melhorado através da construção de novas prisões, projectadas em moldes que tenham em atenção a eficácia dos fins a que se destinam e a humanização da vida dos reclusos”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

assentes na renovação e/ou construção de novos edifícios. O programa do XI Governo (1987-1991) avançou com a “proposta de alargamento do parque prisional, anunciando, então, o início da construção de novos estabelecimentos prisionais: Lisboa, Faro, Funchal e Ponta Delgada” (Gomes et al. 2021, p. 53). A questão da sobrelotação tem ganho visibilidade ao longo das últimas décadas nos programas de governo, uma premissa que nos nossos dias ainda se aplica em matéria de diagnóstico de dificuldades de cumprimento da agenda política programada. No mesmo sentido, os programas do XIII Governo (1995-1999) e do XIV Governo (1999-2002) reconheceram um diagnóstico óbvio de uma profunda crise no sistema prisional. A construção de novos edifícios é uma proposta que se mantém nas agendas políticas nos últimos tempos⁸⁵.

Por fim, o modelo organizacional e funcional dos estabelecimentos prisionais foi questionado não só nas competências e funcionamento, mas também na sua orgânica. Os programas do II Governo (1978) e do III Governo (1978) apontaram para a necessidade de uma reestruturação do sistema prisional e do sistema penitenciário, conseguida por meio da publicação da Lei Orgânica dos Serviços Prisionais e da Lei Orgânica Penitenciária. O tema voltou a ser integrado no programa do VIII Governo (1981-1983)⁸⁶ no ponto intitulado

⁸⁵Os programas assinalam a área do parque prisional e dos critérios de distribuição dos reclusos, como evidenciam os seguintes excertos: XI Governo (1987-1991): “alargamento das estruturas prisionais, iniciando-se, a curto prazo, a construção dos novos estabelecimentos prisionais de Lisboa, Faro, Funchal e Ponta Delgada”; XIII Governo (1995-1999): “no que respeita ao sistema prisional há que fazer face prioritariamente à crise profunda que este atravessa, com uma população prisional nunca antes atingida e que coloca em alguns estabelecimentos problemas sérios de sobrelotação”; XIV Governo (1999-2002): “Na área dos serviços prisionais dar-se-á prioridade à resolução problema da sobrelotação das cadeias. O objectivo é atingir no decurso da Legislatura uma lotação de 15.000 lugares que possibilitem uma gestão adequada do sistema e a amortização de vários estabelecimentos que já não têm condições de funcionamento”; XV Governo (2002-2004): “O sistema prisional será melhorado através da construção de novas prisões, projectadas em moldes que tenham em atenção a eficácia dos fins a que se destinam e a humanização da vida dos reclusos, devendo, igualmente, ser reforçados os meios dos centros penitenciários de alta segurança”. XXI Governo (2015-2019): “racionalizar e modernizar a rede de estabelecimentos prisionais e ajustar a rede nacional de centros educativos”; XXII Governo (2019-2023): “Investir na requalificação e modernização das infraestruturas prisionais e de reinserção social”; XXIII Governo (2022-2026): “Investir na requalificação e modernização das infraestruturas da justiça, designadamente, prisionais e de reinserção social”. Consultado a 17/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁸⁶ Os programas assinalam a área do modelo organizacional e funcional dos estabelecimentos prisionais, como evidenciam os seguintes excertos: II Governo (1978): “Reforma do sistema prisional e penitenciário — Lei Orgânica dos Serviços Prisionais e Lei Orgânica Penitenciária — ... com vista a alcançar, em melhores condições, os objetivos de reintegração social do delinquente, em conjugação de esforços com as restantes instituições de profilaxia social e de prevenção criminal”; III Governo (1978): “Prosseguirão os trabalhos preparatórios da reforma dos

“Serviços Modernos e eficientes”, exigindo-se uma reorganização do sistema prisional, posteriormente concretizada por meio da publicação do Decreto-Lei n.º 268/81, de 16 de setembro⁸⁷. O Decreto-Lei n.º 215/2012, de 28 de setembro, determinou uma nova estrutura do sistema prisional, embora com reduzido impacto na organização e funcionamento do estabelecimento prisional, concretizada na fusão da Direção-Geral dos Serviços Prisionais e da Direção de Reinserção Social, dando origem à atual Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais⁸⁸.

2.3.3. Sistema prisional: diagnóstico de fragilidades

As perspetivas legais sobre o sistema prisional, acima analisadas de forma sucinta, confirmaram a premissa de que o sistema prisional se confronta, desde há várias décadas, com fragilidades materiais, humanas e de infraestrutura que condicionam a concretização prática do objetivo estratégico que deve nortear o cumprimento de uma pena privativa da liberdade: a reintegração social do recluso. Ainda que os inúmeros esforços de reformas do sistema prisional tenham tido lugar no quadro político, particularmente, o CEP, o Regulamento Geral dos Estabelecimentos Prisionais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 51/2011, de 11 de abril e a Lei Orgânica da Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais, aprovada Decreto-Lei n.º 215/2012, de 28 de setembro, não se coadunam com os critérios de inovação e renovação. Contrariamente, no panorama dos estabelecimentos prisionais mantêm-se algumas fragilidades.

sistemas prisional e penitenciário (Lei Orgânica dos Serviços Prisionais e Lei Orgânica Penitenciária)”; VIII Governo (1981-1983): “se não se conseguir reformar a organização prisional, o que exigirá, designadamente, a criação de um Serviço de Reinserção Social”. Consultado a 20/02/2024, em <https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais.aspx>

⁸⁷ Este diploma referente à orgânica dos serviços prisionais foi alterado pelos seguintes decretos: Decreto-Lei n.º 10/97, de 14 de janeiro; Decreto-Lei n.º 257/99, de 7 de julho; Decreto-Lei n.º 125/2007, de 27 de abril, posteriormente revogado pelo Decreto-Lei n.º 215/2012, de 28 de setembro.

⁸⁸ O preâmbulo do diploma consagra o seguinte: “Com a integração num mesmo serviço da execução das políticas de prevenção criminal e de reinserção social, pela execução tanto das penas e medidas privativas da liberdade como das alternativas à prisão, concretiza-se igualmente um modelo de intervenção que potencia o conhecimento e experiência acumulada pelos serviços de reinserção social e prisionais, permitindo uma atuação integrada e coerente em áreas conexas”.

A pena privativa da liberdade pode ser executada nos seguintes regimes: regime aberto⁸⁹, regime comum⁹⁰ e regime de segurança⁹¹. Privilegia-se, na medida do possível, a modalidade que mais favoreça a reinserção social do agente, considerando à avaliação feita ao recluso e à sua evolução⁹². Segundo os dados da DGRSP, a 31 de dezembro de 2023, os cidadãos a cumprir medidas privativas da liberdade correspondiam a um total de 12 193, valor que inclui 347 inimputáveis, 166 em instituições psiquiátricas não prisionais, contabilizados no grupo dos condenados, e 181 inimputáveis internados em instituições psiquiátricas prisionais, igualmente contabilizados no grupo dos condenados (DGRSP, 2023). Em 2023, a taxa de ocupação das prisões era de 96,3% (PORDATA, 2024) (Gráfico1).

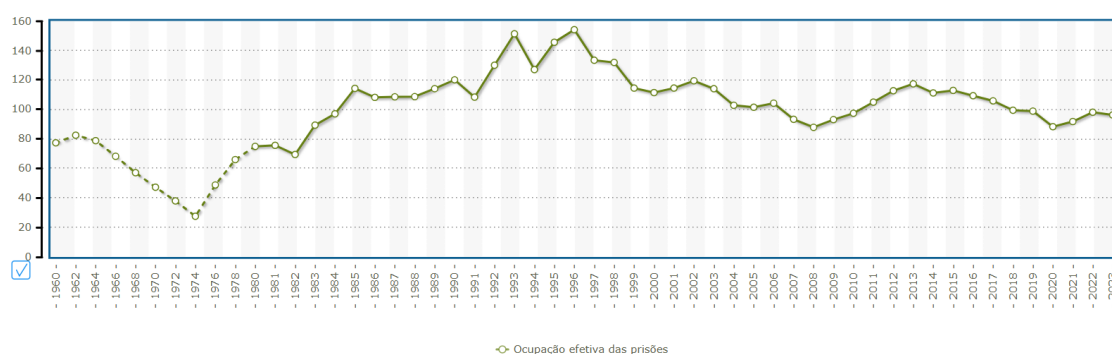


Gráfico 1 - Ocupação efetiva das prisões (%). Fonte: PORDATA (2024).

Comparativamente com 2021, no total, verificou-se um acréscimo de 795 cidadãos reclusos. Para uma análise sistemática e aprofundada dos dados acima expostos e, tendo por base, a informação disponibilizada pela base de dados PORDATA, a Tabela 1 apresenta a população prisional no período de 2015 a 2023, sendo consideradas três variáveis: o total geral dos reclusos existentes, a lotação oficial e a taxa de ocupação ao longo dos últimos 9 anos.

⁸⁹ Art.º 14.º do CEP.

⁹⁰ Art.º 13.º do CEP.

⁹¹ Art.º 15.º do CEP.

⁹² Art.º 12.º do CEP.

Ano	Total geral da população reclusa	Lotação prisional oficial	Ocupação efetiva das prisões (%)
2015	14 222	12 591	113,0
2016	13 779	12 600	109,4
2017	13 440	12 694	105,9
2018	12 867	12 934	99,5
2019	12 793	12 934	98,9
2020	11 412	12 923	88,3
2021	11 588	12 618	91,8
2022	12 383	12 618	98,1
2023	12 193	12 663	96,3%

Tabela 1 - Evolução da população reclusa, lotação e taxa de ocupação efetiva a nível nacional (2015-2023).

Independentemente da relevância inegável que a DGRSP assume no que diz respeito à população reclusa, este é um instrumento do qual podemos extrair dados no plano nacional. Por esse motivo, parece-nos relevante considerar outros instrumentos, nomeadamente a base de dados do *World Prison Brief* (WPB). No que concerne ao total da população prisional⁹³, os dados indicaram que em junho de 2024 foram identificados 12 301 reclusos⁹⁴, o que equivaleu a uma taxa de 117 por 100 mil habitantes (WPB, 2024). Em junho de 2024, a capacidade oficial do sistema prisional era de 12 526 reclusos, o que face aos dados apresentados relativos à população prisional atual, se refletiu num nível de ocupação de 96,7%⁹⁵ (WPB, 2024).

Na moldura política, destacámos o Relatório sobre o Sistema Prisional e Tutelar de 2017, intitulado “Olhar para o futuro para guiar a ação presente. Uma estratégia plurianual de requalificação e modernização do sistema de execução de penas e medidas tutelares educativas” (Ministério da Justiça, 2017). Nele, constam algumas fragilidades do sistema prisional português, nomeadamente, a

⁹³ Incluindo os presos preventivos.

⁹⁴ Inclui 185 em instituições psiquiátricas.

⁹⁵ Não inclui reclusos em instituições psiquiátricas.

sobrelotação prisional⁹⁶, as dificuldades na oferta de resposta diferenciada⁹⁷, a escassez de programas de prevenção da reincidência⁹⁸ e, por fim, as infraestruturas e recursos humanos e/ou materiais⁹⁹. Em termos gerais, subsistem como as questões mais sensíveis do sistema prisional, que o Mecanismo Nacional de Prevenção (MNP) tem apontado anualmente nos seus relatórios.

Maurício (2018) reforça a perspectiva de uma ocupação efetiva dos estabelecimentos prisionais, traduzida num excesso absoluto que ultrapassou a capacidade oficial dos 49 estabelecimentos e/ou instituições prisionais. Esta realidade conjugada com o número de reclusos por alojamento são temas reiteradamente identificados nos relatórios do MNP¹⁰⁰. Segundo as Estatísticas

⁹⁶ O relatório assinala a dimensão da sobrelotação, como evidencia o seguinte excerto: “o sistema esteve sempre em sobrelotação, sendo esta situação mais acentuada nos estabelecimentos prisionais com grau de complexidade de gestão média, i.e., os ex-estabelecimentos prisionais regionais”.

⁹⁷ O relatório assinala a dimensão das dificuldades na oferta de resposta diferenciada, como evidencia o seguinte excerto: “Na generalidade do sistema prisional não tem sido possível aprofundar uma política de especialização no que concerne à situação de reclusão em prisão preventiva...nem à situação de reclusão dos jovens delinquentes (16 aos 21 anos) cuja intervenção necessita de programas e atividades específicas dirigidas à desistência criminal; nem à situação de reclusão dos cidadãos com mais de 65 anos de idade cuja intervenção necessita de ser revista, face à maior frequência de fragilidades no plano da saúde que afeta esta população”.

⁹⁸ O relatório assinala a dimensão de escassez de programas de prevenção da reincidência, como evidencia o seguinte excerto: “...garantir a sustentabilidade das respostas estruturadas de reabilitação e de reinserção, designadamente através do aumento do número de arguidos e condenados integrados em Programas específicos de reabilitação dirigidos a necessidades criminógenas, prevendo-se o desenvolvimento de um modelo de especialização da intervenção...”.

⁹⁹ O relatório assinala a dimensão das infraestruturas e recursos humanos e/ou materiais, como evidencia o seguinte excerto: “O Sistema Prisional ressent-se de um continuado desinvestimento na área dos equipamentos de segurança...bem como de uma depauperização dos seus recursos humanos e materiais adequados para fazer face às necessidades atuais”.

¹⁰⁰ Os relatórios assinalam a dimensão da sobrelotação, como evidenciam os seguintes excertos: Relatório à Assembleia da República 2014: “...tem um estabelecimento sobrelotado...”; Relatório à Assembleia da República 2015: “Quer nos espaços de alojamento, quer nas instalações sanitárias, foi visível a degradação agravada pela sobrelotação existente.”; Relatório à Assembleia da República 2016: “Dada a existência de sobrelotação...”; Relatório à Assembleia da República 2017: “...havendo um problema de acomodação dos detidos (sobrelotação)...”; Relatório à Assembleia da República 2018: “O Tribunal Europeu dos Direitos Humanos (TEDH) tem vindo a dar ênfase a esta questão, associando as condições materiais de detenção, com foco para a sobrelotação, a tratamentos cruéis e degradantes...”; Relatório à Assembleia da República 2019: “As queixas centraram-se nas condições de reclusão, em particular devidas à sobrelotação e efeitos na higiene e salubridade.”; Relatório à Assembleia da República 2020: “Em Portugal, o regime e as condições materiais das prisões e de outros locais de detenção são, muitas vezes, inadequados, caracterizando-se pela sobrelotação de espaços, pela insalubridade...”; Relatório à Assembleia da República 2021: “...sobrelotação, a exiguidade de espaços, a insuficiência de meios técnicos e/ou humanos ou a ausência de parcerias com entidades externas.”; Relatório à Assembleia da República 2022: “...frequentes situações de

Penais Anuais do Conselho da Europa - *SPACE I 2022* - Portugal registava em janeiro de 2022, uma população prisional de 114 reclusos por 100 mil habitantes, ainda que sejam valores abaixo da média europeia que à data registava 117 reclusos por 100 mil habitantes¹⁰¹ (Aebi et al. 2023, p. 31). Em termos analíticos, o número de reclusos e a duração média das penas de prisão aplicadas no contexto português, foram mais elevadas quando comparados com a média europeia. Portugal é o país europeu com a média mais elevada de duração das penas de prisão, valores que rondaram os 30,6 meses no ano de 2021¹⁰². Em termos comparativos, Portugal ultrapassou em dobro a média europeia registada de 11, 2 meses, de acordo com os dados divulgados no relatório. No extremo oposto, o Chipre registou uma duração média de 1,3 meses¹⁰³. Segundo os dados do relatório, em 2022, a densidade populacional registou 91 reclusos para 100 lugares, num total de valores que rapidamente se alteraram para uma situação de sobrelotação prisional no ano de 2023. Neste sentido, de acordo com a base de dados da PORDATA (2023a), entre 2020 e 2022 o número de reclusos nos estabelecimentos prisionais aumentou de 11 412, em 2020, para 11 588, em 2021 e 12 383, em 2022 (Tabela 1). A este respeito, o Comité para a Prevenção da Tortura do Conselho da Europa (CPT), pronunciou-se pelo seguinte:

A sobrelotação pode transformar uma prisão num depósito humano e prejudicar quaisquer esforços para dar relevância prática à proibição da tortura e de outras formas de maus-tratos. A resultante falta de espaço pessoal e de privacidade coloca todos os reclusos em risco, especialmente os mais vulneráveis¹⁰⁴ (Conselho da Europa, 2021, p. 24).

O MNP lembrou a “posição expressa pelo Conselho da Europa no Livro Branco acerca da sobrelotação das Prisões, segundo a qual uma ocupação superior a 90% da lotação de um estabelecimento prisional corresponde a uma situação de alto risco” (Provedor de Justiça, 2023, p. 34). À sobrelotação

sobrelotação e a ocupação excessiva dos alojamentos...”. Consultado a 21/02/2024, em <https://www.provedor-jus.pt/documentos/relatorio-a-assembleia-da-republica-2022-mecanismo-nacional-de-prevencao/>

¹⁰¹ Relatório SPACE I 2022, tabela 3.

¹⁰² Idem, tabela 31, p. 122.

¹⁰³ Idem, tabela 31, p. 121.

¹⁰⁴ Tradução livre da autora. No original: “Overcrowding can turn a prison into a human warehouse and undermine any efforts to give practical meaning to the prohibition of torture and other forms of ill-treatment. The resultant lack of personal space and privacy puts all prisoners at risk, especially the most vulnerable (Conselho da Europa, 2021, p. 24).

acresceu outro fenómeno, igualmente relevante: as condições de alojamento. Nos termos da lei, o recluso goza do direito a ser instalado numa cela individual¹⁰⁵. No entanto, o alojamento em espaços coletivos, igualmente regulado na lei, parece prevalecer em alguns estabelecimentos prisionais conforme demonstra a tabela apresentada de seguida (Tabela 2).

EP	Lotação	Celas Individuais	% de celas individuais
PJ Porto	46	32	69,6%
Torres Novas	38	14	36,8%
Viana do Castelo	42	0	0%
Elvas	53	3	5,7%
Chaves	56	18	32,1%
Bragança	78	30	38,5%
Vila Real	64	18	28,1%
Monsanto	100	100	100%
Covilhã	101	0	0%
Montijo	148	20	13,5%
Castelo Branco	141	4	2,5%
Setúbal	162	0	0%
Caxias	286	0	0%
Tires	459	116	25,3%
Vale de Judeus	560	504	90%
Custóias	675	0	0%
Lisboa	837	97	11,6%
Total	3846	956	24,9%

Tabela 2 - Alojamentos individuais em EP visitados pelo MNP (2022). Fonte: Adaptado de Provedor de Justiça (2023, p. 35).

Atendendo ao parâmetro do espaço disponível, o Tribunal Europeu dos Direitos Humanos (TEDH) “tem vindo a condenar o Estado português por violação do artigo 3.º da Convenção Europeia dos Direitos do Homem (CEDH)¹⁰⁶, em virtude das condições de alojamento do sistema penitenciário” (Provedor de Justiça, 2023, p. 36). A respeito destas condições são conhecidas

¹⁰⁵ Art.º 34.º n.º 1 do RGEp.

¹⁰⁶ Art.º 3.º da CEDH refere o seguinte: “Ninguém pode ser submetido a torturas, nem a penas ou tratamentos desumanos ou degradantes”.

algumas condenações nos casos Petrescu¹⁰⁷ (2020), Bădulescu¹⁰⁸ (2020) e, mais recentemente, no caso Jevdokimovs v. Portugal¹⁰⁹ (2022), Santos v. Portugal¹¹⁰ (2022), Cardoso v. Portugal (2023)¹¹¹ e Nieuwolt v. Portugal (2023)¹¹². A este respeito, o MNP reiterou o recurso a medidas alternativas à detenção como “o regime de permanência na habitação com pulseira eletrónica, a liberdade condicional, a fiança, a mediação, a prestação de trabalho a favor da comunidade ou a pena suspensa” e, se tal se revelar necessário, a promoção de “alterações legislativas tendentes à diminuição da sobrelotação prisional, como, por exemplo, a abolição da prisão para certos crimes como o de condução de veículo automóvel sem habilitação legal” (Provedor de Justiça, 2023, p. 38). Nesta matéria e ao nível das políticas criminais, “o debate em torno dos processos de descriminalização e de neocriminalização” têm sido constantes, possibilitando ao Estado promover novas “formas de controlo mais eficazes e menos onerosas” (Machado, 2008a, p. 117). É justamente nesse sentido que surgiu a Lei n.º 94/2017, de 23 de agosto, que instituiu a possibilidade de execução de penas de prisão até dois anos em regime de permanência na habitação com vigilância eletrónica (art.º 5.º, art.º 6.º e art.º 7.º). Esta lei veio alterar o Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, o CEP, a Lei n.º 33/2010, de 2 de setembro, que regula a utilização de meios técnicos de controlo à distância (vigilância eletrónica) e a Lei da Organização do Sistema Judiciário, aprovada pela Lei n.º 62/2013, de 26 de agosto.

Mantém-se a necessidade de melhoria das condições do edificado, de respostas diferenciadas e programas de prevenção. O discurso sobre a necessidade de renovar o parque prisional relaciona-se com a evidência de que os estabelecimentos prisionais estão condicionados com a problemática da sobrelotação. Dos programas do Governo a relevância ao nível dos objetivos de ressocialização é concretizada nas políticas de saúde, nos ambientes laborais e, ainda, nas políticas de formação que devem contemplar os reclusos nestes

¹⁰⁷ Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

¹⁰⁸ Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

¹⁰⁹ Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

¹¹⁰ Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

¹¹¹ Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

¹¹² Acessível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/faq/acordaos-relativos-portugal>

contextos. Todavia, estas práticas não têm tido uma concretização positiva (Gomes et al. 2021). Atualmente, as características estruturais dos estabelecimentos prisionais revelam algumas limitações,¹¹³ nomeadamente quando vocacionados para penas de curta duração, não contemplam espaços destinados a necessidades específicas “como por exemplo, salas para ensino e formação profissional ou oficinas” e, nessa medida, não compatíveis com longos períodos de reclusão (Provedor de Justiça, 2023, p. 40). Outro aspeto que vem sendo reconhecido ao longo das últimas décadas é o investimento nas infraestruturas e nos recursos materiais com o intuito de pôr termo às frequentes situações degradantes e graves denunciadas ao TEDH. Contudo, o investimento político ficou aquém do espetável como foi evidenciado em alguns relatórios (Ministério da Justiça 2017; Provedor de Justiça, 2023). Relativamente aos recursos materiais, o MNP dedicou especial atenção ao sistema de videovigilância, repudiando o caráter obsoleto de alguns dispositivos eletrónicos e promovendo a segurança e a dissuasão de comportamentos violentos (Provedor de Justiça, 2023). A este respeito, o relatório do Ministério da Justiça (2017) sinalizou a degradação da frota automóvel dos estabelecimentos prisionais, pelo que propôs a sua renovação. Na vertente dos recursos humanos, os relatórios providenciaram a sua atenção ao reduzido número de elementos do Corpo da Guarda Prisional (CGP) e dos técnicos (Ministério da Justiça, 2017; Provedor de Justiça, 2023). O envolvimento em programas de resposta a necessidades criminógenas específicas, tendo por base os princípios de individualização e personalização das penas concorreram na busca da “readaptação do delinquente” (Bitencourt, 2020, p. 610). A ausência de programas de reabilitação específicos¹¹⁴ e condignos com as necessidades dos

¹¹³ Sobre o assunto: Regra 25 das Regras de Nelson Mandela, que regulamenta o seguinte: “Cada estabelecimento prisional deve dispor de um serviço de saúde encarregado de avaliar promover, proteger e melhorar a saúde física e mental dos reclusos, prestando especial atenção aos reclusos com necessidades especiais de cuidados de saúde ou com problemas de saúde que dificultem a sua reabilitação” (Tradução livre da autora. No original: “Every prison shall have in place a health-care service tasked with evaluating, promoting, protecting and improving the physical and mental health of prisoners, paying particular attention to prisoners with special health-care needs or with health issues that hamper their rehabilitation”).

¹¹⁴ Sobre o assunto: Regra 94 das Regras de Nelson Mandela que regulamenta o seguinte: “Logo que possível após a admissão e após um estudo da personalidade de cada recluso condenado a uma pena de duração adequada, é elaborado um programa de tratamento, tendo em conta os conhecimentos obtidos sobre as suas necessidades, capacidades e disposições individuais” (Tradução livre da autora. No original: “As soon as possible after admission and after a study of

reclusos providenciou uma visão díspar com as práticas de cada estabelecimento prisional (Ministério da Justiça, 2017). A modernização do funcionamento do sistema de justiça a nível penal necessita de uma mobilização multidimensional de esforços que ofereçam soluções aplicáveis às atuais dificuldades de resposta diferenciada nas áreas do alojamento, dos recursos materiais e humanos. De um modo geral, Gomes et al. (2021) concluem o seguinte:

Entre os atores do sistema prisional entrevistados predominam as percepções de infraestruturas e de recursos materiais desadequados, degradados e insuficientes. Esta percepção de insuficiência também se estende aos recursos humanos (p. 111).

Nesta matéria, foi recentemente aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2023, de 9 de outubro relativa ao Plano Plurianual de Investimentos na Área da Justiça 2023-2027, “autorizando a respetiva despesa e a assunção dos encargos plurianuais”. No diploma legal estão previstas obras de requalificação em vários estabelecimentos prisionais e a aquisição de recursos materiais como os “veículos especiais de segurança prisional”¹¹⁵. Não obstante, são inúmeras as disjunções entre políticas, direitos e condições (físicas, materiais, infraestruturais, etc.), num ciclo de desencontros entre as intenções programáticas e as mudanças estruturais. Nesta matéria a nossa atenção direcionou-se para os constantes debates políticos sobre estes temas que têm sido alvo de pouco reparo, sistematicamente considerado, no entanto, adiado.

the personality of each prisoner with a sentence of suitable length, a programme of treatment shall be prepared for him or her in the light of the knowledge obtained about his or her individual needs, capacities and dispositions”).

¹¹⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2023, de 09 de outubro.

3. CRIMINALIDADE RODOVIÁRIA: O CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO LEGAL

3.1. Código da estrada: exigência legal para a condução. Evolução histórico-legal.

A história do veículo automóvel e da legislação rodoviária em Portugal consta de sequências e incidências que remontam ao período da Revolução Industrial (séc. XVIII-XIX). As transformações nos vários domínios (económico, social e industrial) e as permanentes inovações tecnológicas, nomeadamente em matéria de veículos e infraestruturas, requereram respostas regulamentares, por meio de legislação própria para que fosse possível codificar a informação em matéria de trânsito e circulação automóvel. Assim, a busca contínua por novas regulamentações que possam permitir a coexistência na via pública de pessoas, veículos motorizados e velocípedes foi concretizada por meio de atualizações profícuas do documento oficial nacional que estatui a circulação rodoviária: o Código da Estrada.

Há leis que parecem acompanhar os cidadãos nas tarefas do quotidiano desde o início dos tempos. O Código da Estrada (CE) é um exemplo disso. Em finais do séc. XIX deu-se início à entrada em Portugal dos primeiros automóveis e foi nesse contexto que surgiu o primeiro diploma legal sobre circulação automóvel, o Decreto de 3 de outubro de 1901, que regulamentou a circulação de automóveis nas estradas. O diploma definiu o conceito de automóvel¹¹⁶, condições gerais para a sua circulação e as sanções aplicadas aos condutores que não as cumprissem¹¹⁷. Das condições legais para a circulação automóvel concedemos particular relevância à obrigatoriedade de o condutor ter na sua posse a respetiva licença¹¹⁸, a qual dependia da realização de exame que incidia sobre as manobras a efetuar e as características técnicas do veículo¹¹⁹. A idade mínima legal para aquisição da licença de condução era de 18 anos “e a submissão a exame dependia da apresentação de atestado de bom comportamento moral e civil do requerente”¹²⁰ (Maurício, 2018, p. 249). No

¹¹⁶ Art.º 2.º do Capítulo I do Decreto de 03 de outubro de 1901.

¹¹⁷ Capítulo V do Decreto de 03 de outubro de 1901.

¹¹⁸ Art.º 26.º da secção III do Capítulo I, do Decreto de 03 de outubro de 1901.

¹¹⁹ Art.º 29.º da secção III do Capítulo I, do Decreto de 03 de outubro de 1901.

¹²⁰ Art.º 27.º da secção III do Capítulo I, do Decreto de 03 de outubro de 1901.

Capítulo V do diploma legal de 1901 eram regulamentadas as penalidades associadas à circulação automóvel, particularmente no âmbito da condução de automóvel sem licença, punível com pena de multa nos termos do art.º 46.º. Nos casos de reincidência, a pena de multa podia ser agravada com pena correccional de 1 a 5 anos nos termos do art.º 47.º do preceito legal. Em junho de 1911 foi publicada uma nova versão do regulamento, com novas alterações ao panorama legal anterior. Maurício (2018) aponta o aumento da idade mínima para a obtenção da licença de condução fixada em 21 anos; a obrigatoriedade de o candidato “saber ler e escrever e ter que juntar atestado médico comprovativo de não ter perturbação visual, auditiva, doença contagiosa ou aleijão ou deformidade que perturbasse a condução nem temperamento nervoso” e, por fim, a possibilidade “de as sanções impostas por determinadas infrações passarem a poder ser averbadas na licença do condutor” (p. 249).

A utilização do termo Código surgiu, pela primeira vez, em 1928 com a publicação do primeiro Código da Estrada Português, aprovado pelo Decreto n.º 14 988, de 6 de fevereiro de 1928, mais tarde atualizado pelo Decreto n.º 15 536, de 31 de maio de 1928, num período histórico-político de Ditadura Militar. No Decreto n.º 14 988, o termo licença foi substituído pela denominação “carta”; instituiu-se a “regra de circulação pela direita e a regra de cedência de passagem ao veículo que se apresentasse pela direita”; ao nível da “circulação pedonal” criaram-se as “passagens para peões” e estabeleceu-se o “sinal rodoviário de perigo” (Silva, 2014, p. 1). A idade mínima regressou aos 18 anos e a condução sem a carta passou a ser punível com 15 dias de prisão “não remíveis, e multa”, embora nesse mesmo ano tenha sido publicada uma nova versão do Código da Estrada que “aumentou o montante da pena de multa aplicável à condução sem carta” (Maurício, 2018, p. 249). Os diplomas legais que lhe procederam – o Decreto n.º 18 405, de 31 de maio de 1930 e o Decreto n.º 19 545, de 31 de março de 1931 – introduziram novas regras como “a obrigatoriedade do uso de pneumáticos nos veículos automóveis”; o limite máximo de velocidade dentro das localidades aumentou para 50 km/h e no âmbito da sinalização rodoviária, distinguiram-se “mais 12 sinais de trânsito” (Silva, 2014 p. 1). O art.º 85.º do Decreto n.º 18 405 instituiu a proibição de condução de qualquer automóvel sem a reconhecida carta, cuja violação era punível “com prisão até 15 dias de multa”,

sendo o “proprietário do automóvel” responsável pelo pagamento da mesma, a menos que desse como provado “que não tinha consentido no uso do veículo” (Maurício, 2018, pp. 249-250). Os casos de reincidência permaneceram visíveis no normativo legal.

O crime de condução de veículo sem habilitação legal (CVSHL), atualmente previsto no Decreto-Lei n.º 2/98, de 03 de janeiro, nem sempre teve o reconhecido enquadramento penal e a dignidade jurídica que atualmente lhe são conferidos. As primeiras referências a condutas com pertinência penal e catalogadas com o exercício da condução surgiram a 20 de maio de 1954, com a publicação do novo Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672 de 20 de maio de 1954. No entendimento do legislador, foi necessário compilar num único diploma a legislação respeitante ao “tráfego rodoviário”¹²¹. A regulamentação das normas que regem um setor da atividade humana justificam o reconhecimento da relevância de matérias que pela sua complexidade exigem uma sistematização que atenda à “realização dos fins da sociedade”¹²². Na base de tal premissa foi elaborado o novo CE que incorporou as seguintes alterações: a velocidade máxima dentro das localidades aumentou para 60 km/h, com a ressalva da inexistência de um limite estipulado fora delas¹²³; estabeleceu-se uma previsão expressa do regime de prioridade de passagem a “veículos automóveis”¹²⁴, e assistiu-se a um “acolhimento de normas decorrentes do direito internacional, nomeadamente da Convenção de Genebra de 1949¹²⁵ sobre trânsito rodoviário” (Silva, 2014, p. 1). O novo CE acolheu o art.º 10.º e o art.º 11.º da Convenção no seu art.º 8.º; o art.º 13.º da Convenção no seu art.º 14.º; o art.º 15.º da Convenção no seu art.º 20.º etc. A publicação do Código da Estrada de 1954 trouxe um importante avanço não só nas disposições gerais aplicadas a veículos motorizados e condutores, como em matéria de habilitação legal, com a criação de um artigo especificamente direcionado nesta área: o artigo 46.º, intitulado “Habilitação legal para conduzir”. No referido artigo 46.º, o

¹²¹ Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de maio de 1954.

¹²² Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de maio de 1954.

¹²³ Art.º 7.º, n.º 3 do Código da Estrada de 1954.

¹²⁴ Art.º 8.º, n.º 4 do Código da Estrada de 1954.

¹²⁵ Substituída, nas suas relações entre os Estados Contratantes, pela Convenção sobre a Circulação Rodoviária adotada em Viena em 8 de novembro de 1968 (aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, DR I, n.º 178, de 13/09/2010).

legislador consagrou os pressupostos exigidos ao titular da carta de condução¹²⁶ para que pudesse executar tal tarefa na sua plenitude e fixou em prisão até 1 mês e multa de 1.000\$ a 2.000\$. Os casos de reincidência eram punidos com a multa de 2.000\$ a 5.000\$ e prisão até 6 meses¹²⁷. Os seus artigos 48.º e 49.º regulamentaram, respetivamente, a informação relativa à admissão aos exames¹²⁸ e o formato dos mesmos¹²⁹. Ainda em 1954, foi publicado o Decreto n.º 39 987, de 22 de dezembro de 1954 que veio revogar o Decreto-Lei n.º 19 545, o Decreto-Lei n.º 32 110 e as Portarias n.ºs 9504, 9964, 12 056, 12 447 e 12 592 e que aprovou o Regulamento do Código da Estrada.

A década de 90 assumiu particular relevância histórica para o direito rodoviário no âmbito português, face ao número de diplomas aprovados e publicados nesta matéria. O Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril, estabeleceu um novo regime sancionatório da condução sob influência do álcool¹³⁰ ao instituir como ilícito de carácter penal, a condução com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,20 g/l¹³¹. Outra novidade surgiu nesse mesmo ano com a publicação do Decreto-Lei n.º 123/90, de 14 de abril que estabeleceu as medidas sancionadas no âmbito da circulação automóvel. A norma teve a seguinte redação:

Artigo 1.º

Quem conduzir veículos automóveis ligeiros ou pesados sem para tal estar habilitado, nos termos do artigo 46.º do Código da Estrada, será punido com prisão até um ano ou multa até 120 dias.

Uma das disposições legais expressa referente à aplicabilidade prática de uma pena privativa da liberdade no âmbito da condução sem habilitação legal surgiu com a publicação do Decreto-Lei n.º 123/90, de 14 de abril, que veio alterar o Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei nº 39 672 de 20 de maio de 1954, à semelhança do respetivo regulamento aprovado pelo Decreto-Lei nº

¹²⁶ Art.º 47.º do Código da Estrada de 1954.

¹²⁷ Art.º 46.º do Código da Estrada de 1954.

¹²⁸ Art.º 48.º do Código da Estrada de 1954.

¹²⁹ Art.º 49.º do Código da Estrada de 1954.

¹³⁰ A Lei n.º 3/82, de 29 de março, foi o primeiro diploma que versou sobre a condução sob a influência do álcool.

¹³¹ Art.º 1.º e art.º 2.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril.

39 987 de 22 de dezembro de 1954. Em 1994 foi publicado o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, que revogou os decretos anteriormente publicados e aprovou o atual Código da Estrada, um “diploma que sujeita ao regime contraordenacional todas as infrações dele constantes” (Silva, 2014, p. 2). O art.º 124.º, na sua versão original, fez constar o seguinte:

Artigo 124.º

Habilitação legal para conduzir

1 – Só pode conduzir um veículo automóvel ou um ciclomotor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito. 2 – O disposto não é aplicável aos instruendos e aos examinandos, desde que estes conduzam com obediência às regras que lhes são especialmente aplicáveis. 3 – Quem conduzir veículo automóvel, ciclomotor, tractor ou máquina agrícola sem para tal estar habilitado será punido com coima de 50000\$00 a 200000\$00 (Decreto-Lei n.º 114/94).

Com a revisão do Código Penal em 1995, as condutas merecedoras de incriminação penal foram remetidas para o Código Penal (ex: condução perigosa de veículo rodoviário – art.º 291.º do atual CP), à exceção do crime de condução de veículo sem habilitação legal. A norma supra teve a sua cessação de vigência com a previsão expressa da al. a) do art.º 6.º da Lei n.º 28/2021, de 18 de maio.

3.1.1. Contraordenações e crime: breve contextualização

O desenvolvimento do sistema jurídico-penal e contraordenacional acompanharam ao longo dos tempos as constantes mudanças políticas e sociais. Nas palavras de Vieira (2007), o “surgimento do direito de mera ordenação social e por conseguinte da contraordenação ficou a dever-se à necessidade de se dar uma resposta efetiva às transformações a que se vinha a assistir na sociedade portuguesa” (p. 33). A necessidade de punir determinados comportamentos nos domínios da segurança rodoviária, economia e do ambiente potenciou a criação de “regimes sancionatórios de natureza contraordenacional” (Martins, 2014, p. 74). O conceito “contraordenação” surgiu na Alemanha motivado pelas seguintes razões:

retirar do direito penal as infrações que até então faziam parte e não tinham conteúdo ético para fazerem parte do direito penal; dignificar o sentido ético das infrações penais e por conseguinte guardá-las para situações eticamente relevantes e por fim, criar um processo específico para este tipo de infrações (Martins, 2014, p. 74).

Assim, iniciou-se por meio da publicação do Decreto-Lei n.º 232/79, de 24 de julho, o processo de passagem das contravenções e transgressões, à época categorias de violações, em contraordenações¹³². Motivado pela “necessidade de dispor de um ordenamento sancionatório alternativo e diferente do direito criminal”, o universo jurídico foi substancialmente alterado com a Lei n.º 30/2006, de 11 de julho que veio eliminar as contravenções e transgressões, previstas no Decreto-Lei n.º 232/79. Assistimos a uma tendência de transformação das infrações rodoviárias em contraordenações dotadas de uma sanção acessória conforme a tipologia. Não obstante, Martins (2014) evoca um problema de distinção de critérios entre o ilícito criminal e/ou contraordenacional. Refere o Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro, que aprova o Código de Processo Penal, na al. a) do artigo 1.º que crime é o “conjunto de pressupostos de que depende a aplicação ao agente de uma pena ou de uma medida de segurança criminais”. Por sua vez, menciona o Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro que institui o ilícito de mera ordenação social e respetivo processo, no artigo 1.º que uma contraordenação é “todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal no qual se comine uma coima”. Em cominação analítica, o crime prevê penas privativas da liberdade (e.g. prisão) e as contraordenações não. Todavia, as necessidades de índole político-criminal e social não se coadunam com os diplomas que se procederam no panorama português. Em 1998 foi publicado o Regulamento da Sinalização Rodoviária, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro, que introduziu alterações no significado e características da sinalização rodoviária. Também nesse ano surgiram as primeiras alterações ao Código da Estrada de 1994, particularmente com a publicação do Decreto-Lei n.º 2/98, de 03 de janeiro. A consequente análise e reflexão da adequação das suas normas levou à introdução de algumas alterações e correções de modo a torná-lo mais adequado à realidade social. A carência de soluções, no plano processual, que respondessem às necessidades

¹³² O Código da Estrada de 1954 prevê no seu art.º 46.º a respetiva “contravenção” no âmbito da não habilitação legal para conduzir.

de segurança rodoviária; o reajustamento das possibilidades de verificação da aptidão dos condutores reincidentes em comportamentos lesivos dos princípios inerentes à condução rodoviária; o controlo institucional da circulação rodoviária e, as necessidades de preservação do meio ambiente são algumas das linhas orientadores da revisão do Código¹³³. Do conjunto das alterações ao referente diploma legal, vejamos o que prevê o seu sumário:

A necessidade de prevenção de condutas que, por colocarem frequentemente em causa valores de particular relevo, como a vida, a integridade física, a liberdade e o património, se revestem de acentuada perigosidade impõe a criminalização do exercício da condução por quem não esteja legalmente habilitado para o efeito¹³⁴.

De uma contravenção sumida nos seus propósitos, evoluímos para uma contraordenação ilusória que rapidamente se subsumiu numa prática criminosa punida com uma pena privativa da liberdade. Atualmente, o seu regime jurídico-penal consta do art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro, que alterou o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, aprovado mediante autorização legislativa concedida pela Lei n.º 97/97, de 23 de agosto, no seguimento da Proposta de Lei do Governo, n.º 110/VII de 21 de maio de 1997. A Declaração de Retificação n.º 1-A/98, de 31 de janeiro retificou o diploma, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, tendo entrado em vigor em 31 de março de 1998. A habilitação legal para conduzir foi tema recorrente ao longo dos tempos, tendo ganho acuidade nos séculos XX e XXI. Nesta matéria, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho¹³⁵ aprovou o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução, na redação dada pela Diretiva n.º 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro. Da entrada em vigor deste diploma, resultou a estatuição das normas relativas à carta de condução, prazos de validade, requisitos de aptidão física e mental e os requisitos para obtenção dos títulos de

¹³³ Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro.

¹³⁴ Idem.

¹³⁵ Posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 37/2014, de 14 de março; Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho; Decreto-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro; Decreto-Lei n.º 2/2020, de 14 de janeiro; Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro e, mais recentemente, pelo Decreto-Lei n.º 121/2021, de 24 de dezembro.

condução emitidos pelos diversos Estados membros da União Europeia e do espaço económico europeu. Assim, o legislador optou por reunir num diploma só as normas relativas ao documento que habilita o seu titular ao exercício da condução.

3.2. Tipificação legal

Enquadrado na Criminalidade Rodoviária, o crime de condução de veículo sem habilitação legal está previsto e punido no art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 03 de janeiro com a seguinte redação:

Artigo 3.º

1 – Quem conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada sem para tal estar habilitado nos termos do Código da Estrada é punido com prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias. 2 – Se o agente conduzir, nos termos do número anterior, motociclo ou automóvel a pena é de prisão até 2 anos ou multa até 240 dias.

Tal ilícito, preenche uma previsão normativa distinta dos demais crimes rodoviários como o crime de condução perigosa de veículo rodoviário previsto e punível no art.º 291.º do CP, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas previsto e punível no art.º 292 do CP etc. Contrariamente aos dois últimos crimes, a condução de veículo sem habilitação legal não tem uma disposição legal semelhante na legislação contraordenacional, tratando-se de um comportamento ilícito punível com pena de prisão¹³⁶. Associado a esta prática criminosa importa incluir em termos de enquadramento jurídico-penal o disposto no art.º 256.º do CP relativo ao crime de falsificação ou contrafação de documento. Tomando como exemplo, o agente que na sequência de uma ação de fiscalização, apresente à autoridade o título de condução, com o intuito de fazer prova da sua habilitação para conduzir veículos automóveis na via pública, incorre na prática do crime infra. A abordagem que apresentamos insere-se

¹³⁶ Contrariamente ao disposto nos artigos 123.º e 124.º do CE referentes à habilitação insuficiente. Daqui se depreende que o indivíduo é portador de um título que o habilita à condução, podendo tratar-se de uma carta de condução – art.º 123.º do CE – ou, conforme a situação concreta, de uma licença de condução – art.º 124.º do CE. Nestes casos, o indivíduo conduz um veículo para o qual não possui a adequada categoria.

numa reflexão histórico-política acerca desta temática com nuances resultantes da aplicação (ou não) nos tribunais portugueses da pena de prisão efetiva no âmbito do crime de condução de veículo sem habilitação legal.

3.2.1. O bem jurídico

Um aspeto essencial nesta matéria prendeu-se com as considerações sobre os elementos do tipo de ilícito em estudo. Todavia, importa apurar qual o bem jurídico protegido por tal incriminação. De acordo com Leal (2007), o legislador entendeu que “o bem jurídico protegido com a incriminação da condução sem habilitação legal é, *prima facie*, a segurança rodoviária” (p. 110). Na literatura científica, vários autores assemelham a sua opinião no que respeita à proteção de outros bens jurídicos como a vida, a integridade física, a liberdade e o património (Albuquerque & Branco, 2010; Faria, 1999; Leal, 2007; Martins, 2014). A norma que concretiza o crime versado no artigo 3.º do RHLC tipifica um comportamento que origina:

situações em que se torna possível a lesão dos bens como a vida, a integridade física de outrem e bens patrimoniais alheios e valor elevado, ou seja, onde há forte possibilidade de um evento danoso criar a situação de perigo e o agente do crime admitir essa possibilidade (Martins, 2014, p. 77).

A prática da conduta ilícita atende a determinados pressupostos, nomeadamente “à forma como o bem jurídico é posto em causa pela atuação do agente”, o que permitirá a distinção entre um crime de dano e um crime de perigo (Dias, 2019, p. 359). O Código Penal de 1982 acompanhou as tendências de neocriminalização que se impuseram ao longo dos tempos e estabeleceu a criminalização de condutas perigosas, nos termos do Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março. A figura do crime de perigo assumiu uma profunda alteração no Direito Penal Clássico materializada na incriminação de “condutas sem que elas tenham efetivamente produzido qualquer dano na esfera jurídica de terceiros, devido à sua perigosidade potencial” (Maurício, 2018, p. 251). Nos crimes de dano “a realização do tipo incriminador tem como consequência uma *lesão* efetiva do bem jurídico”, contrariamente aos crimes de perigo, em que a

“realização do tipo não pressupõe a lesão, mas antes se basta com a mera *colocação em perigo* do bem jurídico” (Dias, 2019, p. 360). A propósito, Vieira (2007) considera que nos crimes de perigo se prevê “uma potencial lesão” e uma “forte possibilidade de um evento danoso vir a ocorrer” (p. 172). Para alguns autores, os crimes de perigo assumem uma dualidade: crimes de perigo concreto e crimes de perigo abstrato (Dias, 2019; Martins, 2014; Silva, 1996; Vieira, 2007). A nível processual, “o perigo faz parte do tipo”, ou seja, no caso dos crimes de perigo concreto, exige-se a prova de que o bem jurídico é efetivamente posto em perigo, como é o caso do crime de condução perigosa de veículo¹³⁷ (Dias, 2019, p. 360). O mesmo não se verifica nos crimes de perigo abstrato. Nestes casos, a conduta é objetivamente “adequada a colocar em perigo a segurança da circulação rodoviária” (Pinto, 2010, p. 409). O aumento da circulação rodoviária direcionou o radar do legislador para os crimes de perigo. Neste sentido, a constitucionalidade do crime de condução sem habilitação legal foi “afirmada devido à razoabilidade da antecipação da tutela” e por não carecer “de uma punição pesada, por apenas estar em causa um perigo” (Maurício, 2018, p, 252).

3.2.2. O tipo objetivo

Para que possamos ter uma noção mais aprofundada da extensão do crime de condução sem habilitação legal particularmente nesse âmbito, considerámos pertinente, analisar os seguintes conceitos: “condução”; “veículo a motor”; “automóvel ou motociclo”; “via pública ou equiparada” e “habilitação legal”.

a) Condução

Segundo a perspetiva etimológica, o conceito de condução deriva do latim *conducere* e significa “levar por determinado caminho”; “levar a um local”; “fazer ir ter a determinado lugar” e/ou “controlar um veículo, um meio de transporte ou de locomoção, de modo a fazê-lo mover-se e dirigir-se para o local que se pretende”¹³⁸. Desta forma, autores como Leal (2007) entendem que a ação de

¹³⁷ Art.º 291.º do Código Penal.

¹³⁸ Cfr. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Academia das Ciências de Lisboa.

condução consiste num “conjunto de operações técnicas e adequadas a pôr e manter em circulação o veículo”, pelo que não se trata de um ato físico isolado, mas sim um “ato humano complexo” (p. 111). Para além disso, Pinto (2010) afirma ainda que não se enquadra no ilícito de condução de veículo sem habilitação legal, “quem se limita a empurrá-lo”, ressalvando, as situações em que “o agente em causa, para além do mero impulso, muda a trajetória do veículo mediante a manipulação do(s) comando(s) de direção” (p. 409).

No âmbito político-criminal, “mais importante do que averiguar a distância ou o tempo percorrido, será avaliar de facto que tipo de condução é que foi efetivamente realizada” e, assim apurar “que perigo é que foi produzido para o bem jurídico tutelado” (Vieira, 2007, p. 100). Nas palavras de Martins (2014) conduzir “é o ato de colocar em marcha, fazer deslocar ou parar o veículo” (p. 64). Daqui se depreende que a ação de condução engloba “o controlo de um determinado veículo, enquanto o mesmo se desloca, quer tenha o respetivo motor em funcionamento quer não o tenha em tal situação” (Pinto, 2010, p. 410)¹³⁹.

b) Automóvel, motociclo ou veículo a motor

No preenchimento dos elementos deste tipo de crime, considerámos as noções apresentadas pelo próprio legislador e que constam, atualmente, no artigo 105.º e seguintes do capítulo I, título V do Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 09 de dezembro. Face ao disposto, a norma tem a seguinte redação:

Artigo 105.º

Automóveis

Automóvel é o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h, que se destina, pela sua função, a transitar normalmente na via pública, sem sujeição a carris.

Os veículos automóveis subdividem-se em classes – automóveis ligeiros (al. a) do n.º 1 do art.º 106.º) e/ou pesados (al. b) do n.º 1 do art.º 106.º) – e em

¹³⁹ Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 6 de dezembro de 2006 (Proc. n.º 0512055).

tipos – de passageiros (al. a) do n.º 2 do art.º 106.º), de mercadorias (al. b) do n.º 2 do art.º 106.º) e, em determinadas situações, veículos especiais (n.º 3 do art.º 106.º). Relativamente ao motociclo, vejamos a norma constante do artigo 107.º do CE na redação em vigor:

Artigo 107.º

Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

1 - Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

O legislador não expôs o conceito de veículo a motor. Assim, autores como Uclés (2003) afirmam que “um veículo a motor é qualquer aparelho apto para comunicações, destinado ao transporte de pessoas ou de mercadorias, dotado de uma propulsão mecânica própria e para cuja condução se requer a posse da carta de condução”¹⁴⁰ (p. 27). Do mesmo modo, Leal (2007) afirma que “um veículo a motor é um veículo de tração mecânica destinado a transitar pelos seus próprios meios” (p. 112). No decurso do normativo legal, podemos ainda enquadrar os restantes previstos no CE: ciclomotores (art.º 107.º n.º 2), velocípedes (art.º 112 n.º 3 al. a)) e outros veículos a motor (art.º 109).

c) Via pública ou equiparada

Exige o tipo legal de crime que a conduta seja praticada em via pública ou equiparada. Assim, para o preenchimento destes elementos recorreremos novamente à legislação, que aufere da definição dos termos no art.º 1.º do Código da Estrada, por meio da seguinte distinção: via equiparada a via pública é a “via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público” (al. v)) e, via pública é a “via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público” (al. x)). No entendimento de Martins (2014), a definição dos conceitos deve englobar os caminhos destinados ao trânsito rodoviário em meio rural, as autoestradas, os parques de estacionamento e as vias em obras. Da conjugação do n.º 1 e o n.º 2 do art.º 2.º do CE, decorre que o termo via pública engloba

¹⁴⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original: “vehículo a motor es todo artefacto apto para las comunicaciones, destinado al transporte de personas o cosas, dotado de propulsión mecánica propia y para cuya conducción se requiere estar en posesión del correspondiente permiso” (Uclés, 2003, p. 27).

aquela que, mesmo pertencendo a um qualquer privado, está aberta ao trânsito público. Ora, o critério base da classificação de uma via pública foi a liberdade de trânsito, concretizada por meio da livre circulação de peões, “veículos automóveis ou outros veículos” (Pinto, 2010, p. 412). De outro modo, a classificação das vias públicas ou equiparadas obedeceu a dois critérios: a afetação e a abertura, ainda que ocasional, ao trânsito público (e.g. parques de estacionamento). Para efeitos das disposições apuradas, o indivíduo praticou o crime de condução sem habilitação legal ao conduzir um veículo a motor numa das vias acima referidas atendendo aos condicionalismos elencados.

d) Habilitação legal

A ação de conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada exige habilitação legal para o efeito nos termos do n.º 1 do art.º 121.º do CE. Sobre esta matéria, importa distinguir o “documento que titula a habilitação legal para conduzir ciclomotores, motociclos, triciclos, quadriciclos pesados e automóveis” (n.º 4 do art.º 121.º e art.º 123.º do CE) – carta de condução – e o “documento que titula a habilitação legal para conduzir outros veículos a motor diferentes dos mencionados no número anterior” (n.º 5 do art.º 121.º e art.º 124.º do CE) – licença de condução. A emissão de nova carta ou título de condução implica a revogação do anterior (n.º 2 do art.º 2.º do RHLC), uma vez que, o condutor apenas pode ser titular de um único título de condução emitido por um qualquer Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu (n.º 8 do art.º 121.º do CE). Na eventualidade de o condutor estar na posse de dois ou mais títulos de condução, terá lugar a apreensão dos mesmos pelas autoridades competentes (n.º 5 do art.º 2.º do RHLC). No âmbito da segurança do trânsito rodoviário internacional, Portugal aprovou, para adesão, a Convenção sobre o Trânsito Rodoviário de 23 de agosto de 1949, pelo Decreto-Lei n.º 39 904, de 13 de novembro de 1954 e a Convenção sobre Circulação Rodoviária de Viena, de 8 de novembro de 1968, ratificada pela Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, de 13 de setembro. Compete ao IMT, I.P. ou ao Automóvel Club de Portugal, a emissão de licenças internacionais de condução “aos condutores titulares de carta de condução nacional ou emitida por outros Estados membros da União Europeia ou do espaço económico europeu que a requeiram” (n.º 1 do

art.º 8 do RHLC). Assim, um “cidadão mexicano ainda que detenha carta de condução válida emitida pelo seu país de origem não se encontra habilitado a conduzir em Portugal, exceto se possuir Licença Internacional de Condução” (Lume, 2019, p. 116). Deste modo, está habilitado a conduzir, mas por um período máximo de um ano contado da data em que foi emitida a licença internacional, “sem prejuízo de lhe ser fixado um período mais curto sempre que o termo da validade da carta de condução que a suporta ocorra em data anterior” (n.º 3 do art.º 8.º do RHLC).

Atualmente, a habilitação dos condutores da Guarda Nacional Republicana (GNR) e da Polícia de Segurança Pública (PSP) é regulada por medidas legislativas no âmbito da instrução, realização de exames e emissão de certificados de condução, sendo estes aprovados por despacho do Ministro da Administração Interna. Consagram o Decreto-Lei n.º 21/95, de 07 de fevereiro e o Decreto-Lei n.º 297/95, de 18 de novembro, que os condutores aprovados ficam habilitados a conduzir exclusivamente veículos automóveis ou ciclomotores afetos ao serviço da GNR e da PSP. Também a Força Aérea e a Marinha, através do Decreto-Lei n.º 44 882, de 14 de fevereiro de 1963 e do Decreto-Lei n.º 44 949, de 30 de março de 1963, podem “ministrar o ensino da condução automóvel e habilitar com certificado de condução os militares do respetivo ramo”, cf. regulamenta o Decreto-Lei n.º 264/94, de 25 de outubro.

3.2.3. O tipo subjetivo

Atendendo ao disposto no art.º 13.º do Código Penal Português, a condução negligente de veículo a motor, motociclo ou automóvel na via pública ou equiparada sem para tal estar habilitado, não é uma conduta punível. Na condução sem habilitação legal, “o tipo subjetivo basta-se com o dolo” independentemente da sua natureza: “direto, necessário ou eventual” (Pinto, 2010, p. 413). Importa mencionar que o dolo, enquanto elemento subjetivo do tipo e sendo um instituto jurídico do direito penal, consiste na ação/omissão consciente e manifestada do ser humano de realizar uma conduta que preenche um tipo legal. Assim sendo, o exercício da condução sem o respetivo título

enquadra-se nesta categoria. Neste âmbito, o Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 22 de janeiro de 2014 fundamentou o seguinte:

A estrutura do dolo comporta um elemento intelectual e um elemento volitivo. O elemento intelectual consiste na representação pelo agente de todos os elementos que integram o facto ilícito – o tipo objetivo de ilícito – e na consciência de que esse facto é ilícito e a sua prática censurável. O elemento volitivo consiste na especial direção da vontade do agente na realização do facto ilícito, sendo em função da diversidade de atitude que nascem as diversas espécies de dolo¹⁴¹.

De um modo geral, Dias (2019) estabelece uma distinção entre os casos de dolo direto “em que a realização do tipo objetivo de ilícito surge como o *verdadeiro fim da conduta*”¹⁴², dolo eventual em que “a realização do tipo objetivo de ilícito” é conformada como “consequência possível da conduta” do agente¹⁴³ e, dolo necessário em que “a realização do facto surge não como pressuposto ou degrau intermédio para alcançar a finalidade da conduta, mas como sua consequência necessária”¹⁴⁴ (p. 427).

3.3. Consequências jurídico-penais

Incorporado no movimento de neocriminalização, o Decreto-Lei n.º 2/98, que criminaliza a condução sem habilitação legal, emana de uma conclusão lógica: o condutor não encartado não sabe, à priori, conduzir, o que provoca um perigo potencial para bens jurídicos de particular relevo. O preenchimento deste tipo legal não prescinde de uma sanção. Ora, a punição correspondente aos modos de atuação descritos no normativo legal prevê o seguinte: se o comportamento do agente englobar a condução de “veículo a motor na via pública ou equiparada”, o n.º 1 do art.º 3.º do RHLC prevê a aplicação de uma pena de prisão até 1 ano ou pena de multa até 120 dias. Todavia, se ao agente for imputada a condução “nos termos do número anterior” de “motociclo ou automóvel”, o n.º 2 prevê a aplicação de uma pena de prisão até 2 anos ou pena

¹⁴¹ Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 22 de janeiro de 2014 (Proc. 2572/10.2TALRA.C1).

¹⁴² Art.º 14.º, n.º 1 do CP.

¹⁴³ Art.º 14.º, n.º 3 do CP.

¹⁴⁴ Art.º 14.º, n.º 2 do CP.

de multa até 240 dias. A pena principal deste crime é a pena de prisão que varia de 1 a 2 anos e que pode ser atenuada ou agravada. De acordo com o estabelecido no n.º 2 do art.º 3 do RHLC, as circunstâncias agravantes dispõem de um elemento comum: a condução de veículos. Nas palavras de Vieira (2007), a “agravação da censura terá em conta (...) o tipo de veículo utilizado” (p. 206).

As penas acessórias são “verdadeiras penas” que estão implicitamente ligadas à “culpa do agente” e que são justificadas pelas exigências de prevenção (Antunes, 2023, p. 43). Foram vários os autores (Leal, 2007; Pinto, 2010; Silva, 1996) que refletiram sobre a aplicação da pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados no crime de condução sem habilitação legal. A comissão que procedeu à revisão de 1995 do Código Penal desconstruiu o problema lógico inicialmente colocado relativamente à aplicação da pena acessória de proibição de conduzir a quem não seja titular da respetiva licença:

O Senhor Professor FIGUEIREDO DIAS justificou a necessidade de tal pena acessória para os não titulares, para obviar a um tratamento desigual que adviria da sua não punição. (Santos & Freitas, 2018, p. 82).

Podemos frisar que a versão revista do Código Penal em 1995 fez corresponder esta medida a uma concreta necessidade de política criminal para um tratamento igualitário. Do ponto de vista jurídico-legal, o art.º 69.º do CP prevê a proibição de conduzir veículos com motor e de pilotar aeronaves com ou sem motor, embora não estabeleça uma distinção entre condutores habilitados ou não habilitados com tal título. O legislador admitiu a possibilidade de aplicação da medida a quem não possua título de condução ao impedir, nos termos da al. e) do n.º 1 do art.º 18º do RHLC, a obtenção desse título a quem esteja a cumprir “sanção acessória de proibição ou de inibição de conduzir ou medida de segurança de interdição de concessão de carta de condução determinada por autoridade judicial ou administrativa portuguesa”. Em termos práticos, de acordo com o disposto no n.º 2 do art.º 69.º do CP, “A proibição produz efeito a partir do trânsito em julgado da decisão e pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria (...)”. Em matéria processual penal, o n.º 1 do art.º 467.º do CPP dispõe que “As decisões penais condenatórias transitadas em julgado têm força executiva em todo o território português (...)”. Ademais,

estabelece o n.º 2 do art.º 500 do CPP que o condenado deve entregar “(...) na secretaria do tribunal, ou em qualquer posto policial, que a remete àquela, a licença de condução, se a mesma não se encontrar já apreendida no processo”. Ora, tal solução pressupõe *à priori* que o agente é titular de carta de condução. Nos casos em que o condenado não é portador desse título, o legislador consagra no n.º 4 do art.º 101.º do CP que o “tribunal limita-se a decretar a interdição de concessão de título ou licença”. Não existindo uma norma condigna nessa matéria, Leal (2007) entende que “a execução de tal pena acessória começa com o trânsito em julgado da decisão que a aplicou, não sendo necessário ao condenado qualquer tipo de comportamento para a tornar exequível” (p. 122). Tal como argumenta Silva (1996), a pena acessória não se aplica de modo restrito aos crimes rodoviários previstos nos artigos 291.º e 292.º do CP, mas sim aos demais crimes rodoviários, desde que se verifiquem os pressupostos previstos no n.º 1 do art.º 69.º do CP.

A pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor e de pilotar aeronaves com ou sem motor tem um afloramento explícito no atual art.º 69.º do CP. Podemos encontrar em sentido diverso algumas alterações ao referido preceito legal, nomeadamente: o Decreto-Lei n.º 44/95, de 15 de março que aprovou a versão originária do art.º 69.º, posteriormente alterado pela Lei n.º 77/2001, de 13 de julho, pela Lei n.º 19/2013, de 21 de fevereiro e pela Lei n.º 54/2023, de 04 de setembro¹⁴⁵. A alteração registou-se na al. a) e no âmbito do período de proibição que passou de 1 mês e 1 ano, na sua redação original, para 3 meses e 3 anos na sua redação atual¹⁴⁶. Ora, o legislador fixou os crimes previstos nos artigos 289.º, 291.º, 292.º e 292.º-A do mesmo diploma legal e alterou a al. b) que passou a albergar os crimes cometidos “com utilização de

¹⁴⁵ Na sua redação original a al. a) do n.º 1 do art.º 69.º do CP dispôs o seguinte: “Por crime cometido no exercício da condução de veículo motorizado com grave violação das regras do trânsito rodoviário”. A Lei n.º 77/2001, alterou a al. a) do n.º 1 do art.º 69.º para a seguinte redação: “Por crime previsto nos artigos 291.º ou 292.º”. Por conseguinte, a Lei n.º 19/2023, procedeu a uma nova alteração à al. a): “Por crimes de homicídio ou de ofensa à integridade física cometidos no exercício da condução de veículo motorizado com violação das regras de trânsito rodoviário e por crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º”. Por fim, a Lei n.º 54/2023, concebe a atual redação da mesma alínea: “Por crimes de homicídio ou de ofensa à integridade física cometidos, no exercício da condução de veículo com motor ou no exercício da pilotagem de aeronave com ou sem motor, com violação das regras de trânsito rodoviário ou das regras do ar, respetivamente, e por crimes previstos nos artigos 289.º, 291.º, 292.º e 292.º-A”.

¹⁴⁶ Lei n.º 15/2024, de 29 de janeiro, que procedeu à última alteração ao Decreto-Lei n.º 44/95, de 15 de março.

aeronave com ou sem motor”. Todavia, a alteração não se verificou na parte final da norma, permanecendo a seguinte premissa: “cuja execução tiver sido por estes facilitada de forma relevante”. Ora, a redação do art.º 69 do CP determina o seguinte:

Artigo 69.º

Proibição de conduzir veículos com motor e de pilotar aeronaves com ou sem motor

1 - É condenado na proibição de conduzir veículos com motor ou na proibição de pilotar aeronaves com ou sem motor, consoante os casos, por um período fixado entre 3 meses e 3 anos quem for punido: (...) b) Por crime cometido com utilização de veículo ou de aeronave com ou sem motor e cuja execução tiver sido por estes facilitada de forma relevante;

Dos elementos constituintes do preceito legal, na al. b) são exigidos dois pressupostos cumulativos para a aplicação da pena acessória. A primeira fração da norma, pressupõe uma exigência legal de utilização de veículo ou de aeronave com ou sem motor. Ora, o termo utilização remete para a ação ou resultado de utilizar outrem ou alguma coisa, em função do fim que pretendemos¹⁴⁷. Na senda do referido, para o preenchimento da 1ª parte do preceito legal basta que o agente pratique um crime em que faça uso de um veículo ou aeronave. O segundo segmento da norma exige que a execução do crime tenha sido facilitada pelo veículo/aeronave de modo relevante. Nesta matéria, Silva (1996) refere o seguinte

A lei não exige que o uso do veículo tenha sido condição necessária de prática do crime, basta-se com que esse uso tenha sido instrumento relevante, i.e., tenha contribuído de modo importante para a sua prática (p. 31).

Se nos regemos neste sentido, faz sentido punir com uma pena acessória os casos em que o uso de veículo/aeronave é condição necessária da prática do crime de condução sem habilitação legal. Contudo, esta solução não se revelou consensual na doutrina e na jurisprudência¹⁴⁸. Pinto (2010) não enquadra no

¹⁴⁷ Cfr. *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea*. Academia das Ciências de Lisboa.

¹⁴⁸ Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 24 de janeiro de 2011 (Proc. n.º 377/10.0GDGMR.G1) Acórdão do Tribunal da Relação de Évora, de 21 de fevereiro de 2017 (Proc. n.º 410/13.3PACTX.E1); Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 07 de junho de 2017 (Proc. n.º 399/13.9GCVIS.C1); Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 08 de setembro de 2021 (Proc. n.º 181/20.7GACNF.C1).

crime de condução sem habilitação legal a premissa prevista na al. b) do n.º 1 do art.º 69.º e argumenta que “a utilização de veículo, naquele crime, constitui elemento essencial do respetivo tipo legal e não um meio de execução do crime” (p. 413). Leal (2007) entende “que não existe razão para que não se aplique a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor, prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea b) do Código Penal, a quem pratica o crime de condução sem habilitação legal” (p. 129).

3.4. Estatísticas da Justiça

No âmbito do presente trabalho, e atendendo às noções legais, considerámos importante analisar os dados estatísticos sobre a realidade em análise. A dimensão da população prisional e da criminalidade participada não pode ser afastada das múltiplas variáveis que determinam o seu aumento ou diminuição.

No que respeita à realidade portuguesa, o RASI é um dos instrumentos essenciais a ter em consideração no âmbito das estatísticas criminais, dado o seu alcance generalizado e estratificado da criminalidade participada. O RASI assume pertinência na medida em que reúne um reportório de informação oficial de carácter diverso que permite não só uma aferição dos quadros de política criminal, como a identificação de propensões e modelos observáveis, tanto a nível das zonas territoriais, como das vítimas e dos ofensores (RASI, 2019). A informação que congrega o RASI tem por base os dados da criminalidade participada entre janeiro e dezembro do respetivo ano concedidos pelas várias entidades que “concorrem para a Segurança Interna em Portugal” (RASI, 2022, p. 1). Das referidas entidades figuram oito Órgãos de Polícia Criminal (OPC), particularmente a Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícia Judiciária (PJ), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Polícia Marítima (PM), Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) e, ainda, a Polícia Judiciária Militar (PJM) (RASI, 2019).

No âmbito da criminalidade geral, foi registado um total de 301 394 participações criminais, das quais 14 511 relativas à falta de habilitação legal para a condução (4,8%). A categoria dos crimes previstos em legislação avulsa foi a quarta categoria com maior frequência relativa (9,6%), com destaque para os crimes de condução sem habilitação legal (50,1%) e tráfico de estupefacientes (14,7%). No que respeita à distribuição geográfica, os distritos de Lisboa, Porto, Setúbal e Faro registaram maior incidência de participações no que respeita ao crime de condução sem habilitação legal (RASI, 2021).

Os dados relativos ao ano de 2021 demonstraram um aumento da criminalidade rodoviária comparativamente ao ano anterior. Em 2020 foram registados 27 949 crimes rodoviários, dos quais 12 897 por condução sem habilitação legal ($\approx 46\%$) (RASI, 2020). O RASI (2021) indicou que, nesse mesmo ano, foram registados 31 315 crimes rodoviários, o que correspondeu a um aumento de 12,4% (RASI, 2021). Pela análise do RASI (2020) e do RASI (2021), foi possível verificar uma subida na percentagem da categoria de crimes previstos em legislação avulsa (+13,5%). Da mesma forma, podemos apurar um acréscimo significativo do número de ações de fiscalização rodoviária, no âmbito da prevenção de comportamentos de risco e deteção de infrações, que resultaram na identificação em 2020 de 16 082 infrações por falta de habilitação legal para a condução e em 2021 de 17 484 infrações (RASI 2021).

Considerando os crimes rodoviários previstos na lei e de acordo com a informação disponibilizada pelo RASI (2023), de entre as tipologias criminais com maior incidência nas comparações observadas entre 2020 e 2023, e no que concerne à condução sem habilitação legal, registou-se um acréscimo de 2 682 (+20,8%) novos crimes desta natureza. Relativamente à análise da categoria de crimes previstos em legislação avulsa, o destaque permaneceu na condução sem habilitação legal com 41,8% segundo os dados do RASI (2023), embora com uma ligeira diminuição (-9,7%) face ao ano de 2022 (RASI, 2022). De entre os crimes com maior índice de participação, em 2023 evidenciou-se um acréscimo (+9,2%) relativo à falta de habilitação legal para a condução com 15.579 casos face ao ano de 2022 em que se registaram 14 265 casos (RASI, 2023).

Em matéria de fiscalização rodoviária, as forças de segurança (GNR e PSP) identificaram 16 628 infrações por falta de habilitação legal no ano de 2022 e 17 759 no ano de 2023, o que correspondeu a um aumento de 6,8% (RASI, 2023). Tendo por base os dados divulgados, podemos afirmar que se manteve inalterada a tendência de os ofensores exercerem a tarefa da condução sem a devida habilitação legal (RASI 2020 e 2023). A influência do confinamento geral decretado pelo governo português entre 2021 e 2022 por força da situação pandémica (coronavírus SARS-CoV-2) que o país atravessou, notou-se num decréscimo (-6,9%) entre 2020 e 2021 na criminalidade violenta. Tal se refletiu em similitude de entre as tipologias que integram a criminalidade rodoviária, designadamente a condução sem habilitação legal, desde logo, pela ligeira diminuição (-1,7%) verificada entre 2021 e 2022 (Gráfico 2). O RASI não estabeleceu uma possível ligação entre a diminuição do número de crimes de condução sem habilitação legal e a situação de confinamento geral, no entanto, podemos impelir nesse sentido. No seguimento da publicação do Decreto do Presidente da República n.º 51-U/2020, de 6 de novembro que declarou o estado de emergência pela verificação de uma situação de calamidade pública, foi publicado o Decreto n.º 3-A/2021, de 14 de janeiro, que regulamentou o estado de emergência decretado e levou à adoção de “medidas restritivas adicionais”, nas quais se incluíram os condicionalismos inerentes à circulação rodoviária. Contudo, os dados oficiais não comprovam a possível relação que invocamos entre tais factuais, pelo que permanece assim ausente de uma comprovação empírica.



Gráfico 2 - Tipologias que integram a criminalidade rodoviária. Fonte: RASI (2023).

Independentemente da extrema importância que o RASI adquire no quadro da criminalidade nacional e europeia, este é apenas um instrumento de onde podemos extrair informações relativas ao número de crimes rodoviários, criminalidade participada e ações de fiscalização no âmbito da condução sem habilitação, não havendo menção ao número de ofensores condenados. Ainda neste sentido, o RASI apenas divulga uma pequena parcela da criminalidade real, deixando de parte as cifras negras e os crimes semipúblicos e particulares que, na maioria das vezes, não são contabilizados. O estudo científico do crime deve ser associado a uma radiografia objetiva do panorama criminal que acontece em Portugal (Cunha, 2019a). Por esses mesmos motivos, recorreremos a outros instrumentos metodológicos, nomeadamente os relatórios divulgados pela Direção-Geral da Política de Justiça (DGPJ) e pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e, ainda, as Estatísticas Penais Anuais do Conselho da Europa, divulgadas por meio do Relatório *SPACE I 2022*. No âmbito da criminalidade registada, as ocorrências de foro criminal denunciadas aos OPC ou chegadas ao seu conhecimento por outro meio, tratando-se de vários crimes numa mesma ocorrência, apenas é contabilizado aquele que se revele mais grave atendendo à sua previsão legal. Por este motivo, na análise estatística não podemos afirmar que os números correspondem à realidade criminal.

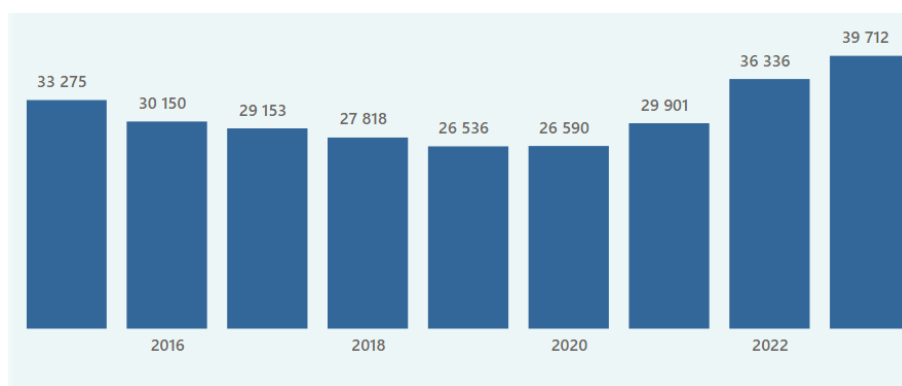


Gráfico 3 - Crimes rodoviários registados, por ano. Fonte: DGPJ (2023).

No que concerne aos crimes rodoviários, por exemplo, a DGPJ (2023) registou em Portugal no ano 2015 33.275 crimes desta natureza¹⁴⁹. Após mais de uma década, verificamos um acréscimo de aproximadamente +19,34% de crimes rodoviários entre 2015/2023 (Gráfico 3). Os números relativos ao crime de condução sem habilitação legal, por sua vez, demonstram ser consideravelmente elevados. Neste sentido, de acordo com a DGPJ, entre 2019 e 2023 registaram-se algumas oscilações, sendo que 2023 registou o maior número de crimes desta natureza – 15 579 - e 2019 o menor número – 9 664 (Gráfico 4).

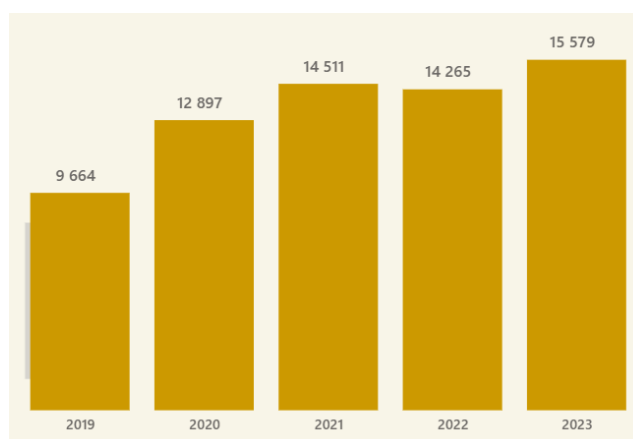


Gráfico 4 - Número de crimes de condução sem habilitação legal registados, por ano. Fonte: DGPJ (2023a).

Em termos de criminalidade rodoviária, medida em número total de detenções, o Relatório de Sinistralidade a 24 horas e fiscalização rodoviária maio

¹⁴⁹ O número de crimes rodoviários registados apenas corresponde ao número de ocorrências identificadas ou levadas ao conhecimento das autoridades policiais.

de 2024 da ANSR¹⁵⁰, registou uma diminuição de 41,2% em comparação com 2023, afetando 8,9 mil condutores (ANSR, 2024). Do total, 56,0% das detenções decorreram na sequência da condução sob o efeito de álcool e 34,1% por falta de habilitação legal para a condução, o que equivaleu a uma redução de -44,7% face ao ano anterior (Tabela 3).

Janeiro-maio		Detenções		
Tipo de infração		2022	2023	Δ (%) 23/22
Condução sob influência de álcool		8 211	4 994	-39,2%
Falta de habilitação legal para condução		5 503	3 042	-44,7%
Outras		1 454	876	-39,8%
Total		15 168	8 912	-41,2%

Tabela 3 - Detenções por infrações rodoviárias 2023 vs 2024. Fonte: Adaptado de ANSR (2024, p. 35).

Em janeiro de 2022, Portugal deteve 9 439 reclusos condenados, dos quais 764 foram sentenciados por crimes rodoviários (8,1%) (SPACE I, 2022)¹⁵¹. Em termos analíticos, foi um valor muito elevado quando comparado com a média europeia (4,6%)¹⁵². De acordo com as estatísticas da DGRSP, nas comparações observadas entre 2019/2022, registou-se um decréscimo de 401 casos ($\approx -49,14\%$) de 2019 para 2020; um acréscimo de 63 novos casos ($\approx 15,22\%$) entre 2020/2021 e, por fim, de 99 casos ($\approx 20,73\%$) entre 2021/2022 (DGRSP, 2019, 2020, 2021 e 2022).

Também nesta matéria, destacamos o Relatório Final (Processo V-3/2023) sobre a “Caracterização dos Cidadãos em Cumprimento de Pena de Prisão por Crimes de Condução sem Habilitação Legal (CVSHL)”, uma ação determinada por despacho do Inspetor-Geral dos Serviços de Justiça, comunicada ao Gabinete de SE e Secretário de Estado Adjunto e da Justiça¹⁵³ (IGSJ, 2023). Tal relatório assumiu uma especial centralidade no âmbito desta investigação por ordem dos seus objetivos específicos, designadamente: a) a

¹⁵⁰ Entidade com competências em matéria de segurança rodoviária e aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

¹⁵¹ Relatório *Space I 2022*, tabela 9, p. 50.

¹⁵² O relatório não desagrega por tipo legal, a criminalidade rodoviária registada.

¹⁵³ A ação enquadra-se nos termos da al. b) do art.º 3.º do Decreto Regulamentar n.º 46/2012, de 31 de julho.

caracterização socioeconómica e criminológica da população reclusa em causa; b) a reiteração criminosa e o concurso de crimes; c) o impacto da Lei de Perdão e Amnistia e d) medidas legislativas ou administrativas sobre o fenómeno. Conforme os dados compilados pela DGRSP, a 31 de dezembro de 2022 havia 893 reclusos a cumprir pena de prisão pela prática de crimes rodoviários como “crime principal”, o que correspondeu a aproximadamente 9% do total de 9 913 reclusos “condenados a cumprir pena de prisão efetiva no sistema prisional nacional” (IGSJ, 2023, p. 77). A média anual entre 2018 e 2022 de reclusos, conforme registado nas estatísticas oficiais a 31 de dezembro de cada ano, atendendo à análise específica de cada tipo legal de crime foi a seguinte: condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (134 reclusos); condução de veículo sem habilitação legal (578) e condução perigosa de veículo rodoviário (125 reclusos) (IGSJ, 2023).

Da análise dos propósitos da ação propusemos uma sùmula analítica dos resultados obtidos, suscetíveis de complementaridade com os dados recolhidos desta investigação. Vejamos seguidamente a informação disponibilizada no relatório. Da análise da informação do Sistema de Informação Prisional (SIP), extraída pela DGRSP, em julho de 2023¹⁵⁴ encontravam-se no sistema prisional:

1.615 em relação efetiva com CVSHL, isoladamente ou em concurso com outros crimes, no computo global de 2.574 crimes de condução sem título, 356 outros crimes rodoviários e 4.931 crimes de outra natureza, que não rodoviária (IGSJ, 2023, p. 5).

Do estudo particularizado, conseguimos apurar o seguinte: “*Exclusivamente por CVSHL*”, 215 indivíduos responderam globalmente por 317 crimes de condução sem título; por “*CVSHL e outros crimes rodoviários (e outros crimes)*”, 330 indivíduos responderam por “632 crimes de condução sem título 356 outros crimes rodoviários e 1 160 crimes de outra natureza” e por “*CVSHL e outros crimes*, 1 061 indivíduos responderam por 1 625 crimes de CVSHL e 3 771 outros crimes”.

¹⁵⁴ Informação complementada com as fichas biográficas e processos individuais dos reclusos.

a) Caracterização socioeconómica e criminológica da população reclusa

Focando a análise exclusivamente no conjunto de CVSHL, conforme o objetivo da presente ação, constatámos que, no grupo composto por 224 indivíduos, era predominante o cidadão masculino, português (82%), sendo que 66 encontravam-se em “1.º ingresso e a maioria, 118 indivíduos, em reingresso”¹⁵⁵. Os outros 35 homens (16% do total de 224) eram de outras nacionalidades, na sua maioria de “países de língua portuguesa com expressão migratória, a saber, o Brasil (11), Cabo Verde (9), Guiné-Bissau (4), São Tomé e Príncipe (4), Angola (3) e Moçambique (1)”. A nível etário, os cidadãos tinham maioritariamente entre 20 e 40 anos, destacando-se a faixa etária dos 20 anos, “no 1.º ingresso e a dos 30, nos reingressos”. Estes incluíam ainda 10 cidadãos com idades compreendidas entre os 60 e os 69 anos, o que remeteu para a perceção da persistência da prática de CVSHL até idades avançadas. Relativamente ao estado civil, a maioria era solteiro (78%) na globalidade dos escalões etários. Aquando da entrada no sistema prisional os 224 indivíduos detinham na sua generalidade habilitações literárias consideradas “formalmente suficientes para a aquisição do título de condução”, sendo que “216 (96%) indivíduos tinham literacia e, mais de 1/3 (81), escolaridade ao nível do 3.º ciclo”. No que respeitou à atividade profissional, a sua ausência, “prévia à reclusão, é relevante, ocorrendo em 57% dos ingressados pela 1.ª vez e em 36% dos reingressados”. A variedade de profissões, nos demais casos, foi vasta e mais associada a “qualificações técnico-profissionais”, a saber: “servente da construção civil, pedreiro, vendedor ambulante, mecânico de automóveis”. Atendendo à significativa falta de trabalho e à singularidade das profissões elencadas, não podemos ignorar possíveis dificuldades financeiras que restrinjam o acesso à habilitação para conduzir. Ademais, algumas das atividades profissionais podem requerer a utilização de veículo, o que torna mais incisiva a necessidade de posse do título de condução. O fenómeno da CVSHL detém um cariz urbano e periurbano, no que respeita à sua distribuição

¹⁵⁵ A ação abrangeu a população reclusa feminina, pelo que “Existiam cinco cidadãs (2% do total), todas em 1.º ingresso, portuguesas respondendo por sete crimes de CVSHL” (IGSJ, 2023, p. 81).

demográfica, relevando-se a residência dos cidadãos “nos concelhos de Sintra (8%), Lisboa (7%), Porto (6%), Amadora (5%), Almada, Vila Nova de Gaia, Leiria, Setúbal, Cascais, Loures, Palmela, Portimão, Seixal, Oeiras e Vila Nova de Famalicão” (IGSJ, 2023, pp 6-7).

b) Reiteração criminosa e concurso de crimes

A análise dos processos e informações adicionais do SIP apurou uma reiteração na prática do crime de CVSHL como uma situação registada com significativa frequência, em número de 116 dos 224 (52%). Vejamos:

A maioria dos 224 cidadãos tem antecedentes de condução sem título, punidos com pena de multa ou de prisão, com execução suspensa e revogada ou amnistiada. Pelo que, embora aplicada como *ultima ratio*, chegam a ter 17 crimes punidos com a pena privativa da liberdade (ou substituta) e entre duas a 5-10 prisões (59 em 2.^a prisão, 51 em 3.^a-4.^a prisões e 21 na 5.^a-10.^a prisões) (IGSJ, 2023, p. 7).

Enquadrado na categoria de crime de perigo abstrato, nos termos do qual o perigo não faz parte do tipo, não há dano e não há vítima sendo “o auto de notícia lavrado após verificação documental”, remetemos para o disposto no Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 5 de dezembro de 2022¹⁵⁶:

IV - A existência de antecedentes criminais rodoviários não obsta, só por si, à formulação do juízo de prognose favorável e à consequente suspensão da execução da pena.

VI - Quem infringe reiteradamente as normas básicas da condução rodoviária não está socialmente integrado.

VII - A recaída sucessiva na prática de crimes rodoviários, bem como a total impermeabilidade às advertências solenes inerentes às penas de multa e à pena de substituição já sofridas, inculcam, definitivamente, a ideia de que já não é possível formular um prognóstico favorável de que a simples censura do facto e a ameaça da prisão realizam de forma adequada e suficiente as finalidades da punição.

Ademais, no seu conjunto os autores concluíram que o fenómeno da CVSHL está mais relacionado com a prática de outros crimes de natureza não rodoviária, designadamente o furto (art.º 203.º do CP); furto qualificado (art.º 204.º do CP); roubo (art.º 210.º do CP); detenção de arma proibida (art.º 86.º da

¹⁵⁶ Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 5 de dezembro de 2022 (Processo n.º: 87/21.2GBVVD.G1).

Lei n.º 5/2006); tráfico e outras atividades ilícitas (art.º 21.º do Decreto-Lei n.º 15/93); tráfico de menor quantidade (art.º 25.º do Decreto-Lei n.º 15/93) e violência doméstica (art.º 152.º CP). Além disso, o relatório aponta para 50 indivíduos envolvidos na “prática de CVSHL em concurso com crimes de menor gravidade”, os quais passíveis de relação com a falta de título de condução, “em circunstâncias de flagrante delito e confronto com as autoridades, como os de ofensa à integridade física simples, resistência e coação sobre funcionário, desobediência e de violação de imposições, proibições ou interdições, previstos no CP” (IGSJ, 2023).

c) Impacto da Lei de Perdão e Amnistia

No âmbito da Lei n.º 38-A/2023, de 2 de agosto, que “estabeleceu um perdão de penas e uma amnistia de infrações” em virtude da Jornada Mundial da Juventude, realizada em Portugal, o seu impacto foi perspectivado de um modo não congruente com o expectável. Vejamos o que dispõe o relatório da IGSJ sobre esta matéria:

O impacto da Lei n.º 38-A/2023, de 2 de agosto, que estabeleceu um perdão de penas e uma amnistia de infrações, na realidade em apreço, pode ser considerado marginal, eventualmente por via da inaplicabilidade da Lei aos casos em que tenha havido reincidência; em outros casos, o perdão de um ano da pena irá produzindo efeitos concretos na libertação assim antecipada, ao longo dos próximos meses (IGSJ, 2023, p. 5).

No decurso da sua aplicação e em conformidade com os dados disponibilizados pela DGRSP, até 30/10/2023, foram colocados em liberdade 54 reclusos condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de CVSHL (IGSJ, 2023).

d) Medidas legislativas ou administrativas sobre o fenómeno

No plano da reabilitação e, particularmente na esfera da DGRSP, foram delineados três programas dirigidos a autores de crimes rodoviários, designadamente o programa Estrada Segura, o programa STOP e o projeto BriSaR (“Bringing Safety on the Roads”), em versão experimental. A aquisição da habilitação legal afigurou-se como um fator fundamental na prevenção da

reincidência da CVSHL. Contudo, tal possibilidade revelou-se inexistente na generalidade dos estabelecimentos prisionais, sendo presenteada somente em cinco: “Porto, Caldas da Rainha, Torres Novas e Funchal, onde residiram, em 10/07/2023, 51 (23%) dos 224 cidadãos reclusos” (IGSJ, 2023, p. 75).

3.5. Programas de intervenção

A importância do estudo de indivíduos que perpetraram o crime de condução sem habilitação legal é relativamente recente. Além de compreendermos as motivações, características e fatores de risco dos ofensores rodoviários, notou-se um progresso na implementação de estratégias e técnicas avaliadas em contexto de prevenção na área da segurança rodoviária, como já vimos¹⁵⁷, plasmadas nos programas dos vários Governos Constitucionais. Foi justamente neste campo que alguns programas específicos ganharam parte da sua expressão, uma vez que, potenciaram não só a prevenção do crime, como a redução de custos sociais e económicos e a promoção da segurança rodoviária. As parcerias, protocolos e programas específicos de reabilitação para autores de crimes rodoviários foram precisamente os pontos-chave que nortearam a investigação.

3.5.1. Programas e atividades direcionados a necessidades criminógenas específicas

A reabilitação de autores de crimes rodoviários tem vindo, ao longo das últimas décadas, a constituir uma referência primordial ao nível da prevenção rodoviária. Estas ações “enquadram-se numa medida geral de segurança rodoviária, englobando as vertentes individuais e coletiva” (Silva, 2005, p. 37). Integrado nos instrumentos de gestão de programas e projetos, a DGRSP dispõe de um Relatório de Atividades e Autoavaliação que encerra precisamente o ciclo

¹⁵⁷ Ver Capítulo 2.

de gestão anual onde são descritos os procedimentos e resultados atingidos pelo respetivo organismo e, ainda, os recursos utilizados.

A partir de 2014 frequentaram programas específicos de reabilitação e de reinserção social cerca de 4.034 utentes por ano, dos quais 2 152 em contexto prisional e 1 882 em contexto comunitário (DGRSP, 2014-2021). O Relatório de Atividades e Autoavaliação 2014 indica que foram implementados 8 programas diferenciados, num total de 209 aplicações, com destaque para o “Programa de Intervenção dirigido a autores de Delitos Estradais – Estrada Segura (ES)¹⁵⁸” que registou 45 programas por 26 estabelecimentos prisionais, como veremos de seguida pela análise do Gráfico 5 (DGRSP, 2014).

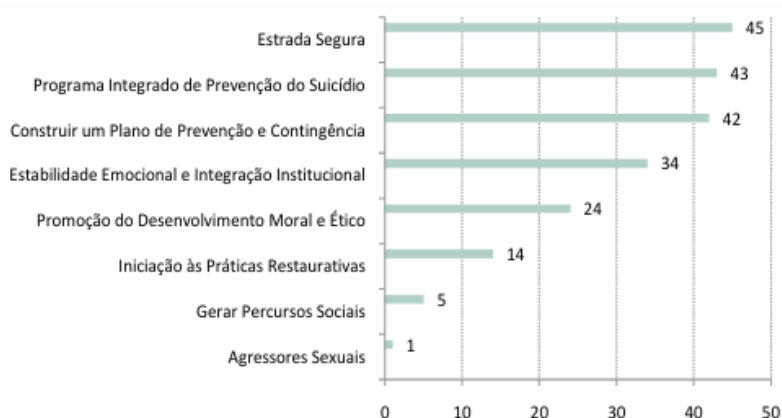


Gráfico 5 - Tipo de programas dirigidos a necessidades criminógenas específicas aplicados em contexto prisional em 2014. Fonte: (DGRSP, 2014).

Tomando parte da vertente criminal, em contexto prisional apenas 1 738 reclusos beneficiaram de programas orientados para o tratamento de necessidades criminógenas específicas (DGRSP, 2014). Em meio prisional, o Programa Estrada Segura procura que o “recluso/utente adote um comportamento juridicamente integrado, responsável e consequente (...) quando se encontra na condução de um veículo motorizado (...) promovendo a prevenção da reincidência” (DGRSP, 2014, p. 44). Os destinatários são precisamente os reclusos condenados por crimes rodoviários, na tentativa de desenvolver o pensamento crítico e moral promovendo a responsabilidade cívica

¹⁵⁸ Em 2010 o Programa Estrada Segura foi submetido para aprovação do Ministro da Justiça. Só a partir de 2014 foi implementado enquanto programa específico de reabilitação e reinserção social, com dados comprovativos da sua frequência.

por meio da tomada de consciência das consequências do consumo de álcool e estupefacientes na condução, da falta de habilitação legal para a mesma e outros comportamentos. É um programa composto por 18 sessões de grupo, com uma duração aproximada de 90 minutos, na qual se recorre a uma metodologia ativa, nomeadamente através de dinâmicas de grupo, conferindo especial ênfase na mudança de comportamentos, a partir da reestruturação cognitiva (IGSJ, 2023). As estratégias adotadas pelos técnicos são adaptadas conforme a problemática em concreto. Assim, nos casos de condução sem habilitação legal, o programa é descrito do seguinte modo:

uma estratégia interventiva simultânea englobando a vertente escolar (nos casos em que o sujeito não disponha da escolaridade obrigatória para efeitos de habilitação legal, integrá-lo no contexto escolar letivo, no âmbito do Programa Educação e Formação para Adultos, proporcionando a oportunidade de, através do modelo de ensino de Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências, adquirir a escolaridade mínima obrigatória para se propor à habilitação legal para conduzir veículos motorizados) (DGRSP, 2014, p. 44).

No ano 2014 o programa ES envolveu um total de 461 pessoas privadas da liberdade (Figura 1).



Figura 1 - N.º de reclusos que frequentaram programas (n=1.738).
Fonte: (DGRSP, 2014).

No que concerne à aplicação de programas dirigidos a necessidades criminógenas concretas aplicadas em contexto comunitário, designadamente autores de crimes rodoviários, o Relatório de Atividades e Autoavaliação 2014 relatou um total de 1 126 arguidos/condenados que frequentaram programas de execução na comunidade (DGRSP, 2014). Dos programas regulamentados –

Programa STOP, Programa para Agressores de Violência Doméstica e o Programa Contigo – o destaque foi conferido ao Programa STOP – Responsabilidade e Segurança, direcionado exclusivamente a “arguidos/condenados pelo crime de condução de veículos em estado de embriaguez” cuja intervenção se sustentou na prevenção da reincidência, sendo um instrumento alternativo à pena de prisão (DGRSP, 2014, p. 128).

Mais recentemente, o Relatório de Atividades e Autoavaliação 2021 contabilizou 1 650 pessoas reclusas que frequentaram e beneficiaram de programas direcionados a necessidades criminógenas específicas, com a implementação de 17 programas diferenciados, perfazendo um total de 143 aplicações (DGRSP, 2021). Evidenciaram-se, de forma tabelada, os programas aplicados em contexto prisional, salientando-se com uma das maiores expressões quantitativas, o Programa Estrada Segura com 22 aplicações para autores de crimes rodoviários, envolvendo 165 pessoas reclusas. Quanto ao número total de reclusos beneficiários, o destaque foi conferido ao referido programa que registou um total de 178 pessoas, o que correspondeu a um decréscimo (-61,39%) face a 2014. Por sua vez, na sua versão reformulada (versão 2), foram realizadas 9 aplicações do programa, envolvendo 72 pessoas reclusas. Comparativamente a 2014, os destinatários do Programa Estrada Segura foram semelhantes, com o acréscimo da condição de não serem “portadoras de psicopatologia grave, défice cognitivo acentuado e em fase ativa de consumo de substâncias” (DGRSP, 2014, p. 91).

Por sua vez, o Relatório de Atividades e Autoavaliação 2021 mencionou que nesse mesmo ano 2 281 ofensores iniciaram “programas ou respostas estruturadas para problemáticas criminais específicas” em meio comunitário, designadamente “o programa para agressores de violência doméstica (PAVD)”, casos de condução em estado de embriaguez ou que tenham beneficiado de respostas de Reinserção Social, Taxa.zero e Licença.com (DGRSP, 2021, p. 237).

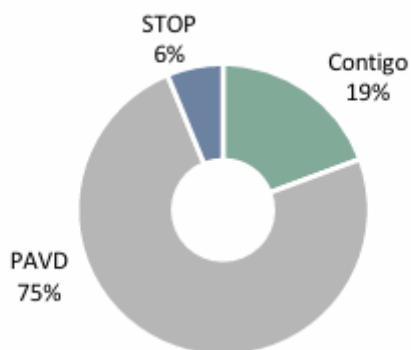


Gráfico 6 - % de ofensores integrados em programas. Fonte: (DGRSP, 2021, p. 237).



Gráfico 7 - % de ofensores que beneficiaram de RRS. Fonte: (DGRSP, 2021, p. 237).

Ora, englobado nos programas direcionados a autores de crimes rodoviários, apenas foi referido o Programa STOP cujas formalidades se mantiveram idênticas comparativamente a 2014. Todavia, o destaque foi atribuído a uma nova modalidade denominada Respostas de Reinserção Social (RRS) que integrou as atividades Taxa.Zero e o Licença.com. Assim, no âmbito das Respostas de Reinserção Social, o programa Taxa.zero integrou o maior número de ofensores (Gráfico 7). Já nos restantes programas, a predominância foi conferida ao PAVD. A diferença relativamente aos programas acima enumerados respeita ao público-alvo. Nestes casos, os destinatários foram os arguidos indiciados/condenados, prevalecendo uma atitude proeminentemente reflexiva, no caso da Taxa.Zero, sobre a prática do crime de condução de veículo em estado de embriaguez. Uma atividade que beneficiou um número significativo de indivíduos nas condições acima referidas. Já a Licença.com foi uma “atividade estruturada, com cariz cognitivo-comportamental” de carácter experimental que teve como finalidade aumentar a eficácia das respostas da DGRSP ao Tribunal

competente respeitantes ao crime de condução sem habilitação legal, “no âmbito da suspensão provisória do processo¹⁵⁹, suspensão da execução da pena de prisão¹⁶⁰ e liberdade condicional¹⁶¹” (DGRSP, 2021, p. 241). Neste âmbito, o objetivo da intervenção foi consciencializar e, posteriormente motivar os indivíduos para a mudança de atitudes e comportamentos associados à condução de veículo sem a respetiva habilitação legal, desenvolvendo e promovendo competências que previnam/evitem a reincidência. Os destinatários foram os arguidos indiciados/condenados pela prática do referido crime. Foi uma atividade que englobou “4 componentes obrigatórias”, sendo elas: a(s) entrevista(s) com o técnico de reinserção social previamente nomeado para o efeito, com o intento de “informar, orientar e motivar o arguido/condenado para a execução da atividade”; a segunda componente englobou uma sessão estruturada de sensibilização para a condução responsável que abrangeu uma condução habilitada, “ministrada por técnicos da DGRSP, visando influenciar as intenções dos arguidos/condenados” relativamente à falta da habilitação legal; a terceira componente pressupôs a realização/preenchimento de um questionário “de auto-avaliação e ponderação comportamental” e, por fim, a quarta componente remeteu para a verificação de indicadores de reincidência por meio da “articulação com órgãos de polícia criminal da zona de residência do arguido/condenado” (DGRSP, 2021, p. 241).

Em 2021 foi ponderada a possibilidade de integrar a lista de programas da DGRSP, o designado *Projeto BriSaR* (“Bringing Safety on the Roads”), “financiado pelo Programa Erasmus+ da União Europeia” (IGSJ, 2023, p. 73). A relevância da sua menção neste trabalho de investigação adveio precisamente do reforço da segurança rodoviária na União Europeia, reduzindo a reincidência entre os condenados por infrações rodoviárias como: a CVSHL, a condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência do consumo de estupefacientes, condução perigosa etc. O projeto foi implementado em três jurisdições europeias (Portugal, Roménia e Turquia) em contexto prisional e de reinserção social. Segundo o relatório da IGSJ (2023):

¹⁵⁹ Art.º 281.º e art.º 282.º do CPP.

¹⁶⁰ Art.º 50 a 57.º do CP.

¹⁶¹ Art.º 61 a 64.º do CP.

Tendo em conta que o Programa BRISAR está de momento a ser finalizado na sua versão experimental, será posteriormente experimental em projeto-piloto, devidamente monitorizado e avaliado, para que no final da aplicação o mesmo possa ser homologado superiormente e assim integrar o “Catálogo de Programas” da DGRSP (p. 74).

3.5.2. Protocolos e Parcerias

Planeados para uma “intervenção grupal”, os protocolos e parcerias orientados pelo princípio basilar da reabilitação de “condutores infratores” foram alvo de constantes inovações e adaptações conforme os contextos, para uma “maior flexibilidade, evoluindo no sentido de uma vertente mais dinâmica” (Silva, 2005, p. 41). Neste âmbito, em 2017 foi celebrado o Protocolo de Colaboração entre a Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais, o Automóvel Club de Portugal¹⁶² (ACP) e, a Associação Para Ajuda à População Reclusa¹⁶³ (A DAR A MÃO), orientado na prossecução de interesses comuns, como a “diminuição dos índices de reincidência criminal” e a promoção da “reintegração social dos reclusos” (DGRSP, 2017, p. 3). Dispõe o Protocolo na sua cláusula 1.^a do seguinte:

O Presente Protocolo tem por objeto, em cada ano de vigência, habilitar com carta de condução da categoria B, até 5 (cinco) reclusos que satisfaçam os requisitos legais para a obtenção de carta de condução e se encontrem a cumprir pena de prisão pela prática do crime de condução sem habilitação legal (DGRSP, 2017, p. 4).

Depreendeu-se pelo acima exposto, que os destinatários foram precisamente os reclusos afetos, particularmente, aos Estabelecimentos Prisionais situados na zona de Lisboa que se encontravam a cumprir pena de prisão efetiva pela prática do referido crime, tendo sido avaliados pela Instituição Particular de Solidariedade Social (IPSS), autorizados pela DGRSP a frequentar a Escola de Condução do ACP, tratando-se de reclusos colocados em Regime Aberto no Exterior (RAE)¹⁶⁴ (DGRSP, 2017). O processo de seleção requereu

¹⁶² Instituição de utilidade pública orientada na promoção do automobilismo por meio do desenvolvimento e facilitação de competências na utilização do automóvel.

¹⁶³ Instituição Particular de Solidariedade Social reservada à prestação de ajuda, designadamente na zona de Lisboa à população reclusa durante o cumprimento da pena e mesmo após o cumprimento da mesma.

¹⁶⁴ Cláusula 2.^a.

uma análise do Plano Individual de Readaptação do recluso que justificou uma personalização da intervenção orientada na obtenção da carta de condução¹⁶⁵. Os custos de deslocação de e para a escola de condução foram da completa responsabilidade dos reclusos, à exceção das despesas relacionadas com a “documentação pessoal necessária à inscrição na Escola de Condução e à obtenção da carta de condução”, asseguradas pela A DAR A MÃO¹⁶⁶ (DGRSP, 2017, p. 5). Nestes casos, a institucionalização propicia efeitos altamente positivos, conseguidos unicamente pelo acesso facilitado dos reclusos à Escola de Condução para que pudessem obter a carta de condução. Verificou-se uma evidente “personalização da intervenção” materializada nesta possibilidade que condiz com as necessidades de alguns reclusos afetos aos Estabelecimentos Prisionais da zona de Lisboa (Agra & Kuhn, 2010, p. 93).

Por força de um momento histórico marcado, como já vimos, por um elevadíssimo número de reclusos em Portugal pela prática de crimes de condução sem habilitação legal e face aos inúmeros processos que deram entrada nos Tribunais Portugueses, em 2014 foi publicada a Lei n.º 14/2014, de 18 de março que regulamentou o regime jurídico do ensino da condução. Na tentativa de dar resposta às problemáticas expostas, o diploma legal supra previu o ensino teórico da condução à população reclusa em estabelecimentos prisionais nos seguintes termos

Artigo 11.º

Ensino teórico da condução à população reclusa em estabelecimentos prisionais

- 1 - É permitido o ensino teórico da condução em estabelecimentos prisionais em território nacional, mediante as condições fixadas na portaria referida no n.º 2 do artigo 69.º.
- 2 - Os encargos inerentes à frequência do ensino teórico da condução em estabelecimento prisional são suportados pelo recluso candidato a condutor¹⁶⁷.

Face aos termos acima apresentados, dispôs o art.º 69 do preceito legal sobre a necessidade de ser efetuada uma regulamentação do disposto no art.º 11.º por meio de uma “portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da justiça e dos transportes”. Ainda que algumas medidas de capacitação

¹⁶⁵ Cláusula 3.ª, n.º 4.

¹⁶⁶ Cláusula 3.ª, n.º 6 e Cláusula 5.ª.

¹⁶⁷ Art.º 11.º da Lei n.º 14/2014, de 18 de março.

e de qualificação em termos escolares dirigidas a reclusos, única e exclusivamente, a cumprir pena por falta de habilitação legal para a condução tenham sido propostas, foi publicada a Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho, ausente de qualquer medida nesta matéria.

Sendo a DGRSP, uma entidade nacional responsável não só pela gestão do sistema prisional, como da execução das penas e medidas privativas da liberdade, rege-se por princípios que promovem o envolvimento do recluso em programas e ações direcionadas ao tratamento das suas problemáticas e prevenção de comportamento criminoso. Tendo por base a informação disponibilizada pela DGRSP, constatámos que a possibilidade de aquisição do título de condução, apesar de na sua larga maioria ser desejada pelos reclusos, apenas é existente em cinco estabelecimentos prisionais: EP de Torres Novas, EP de Caldas da Rainha, EP do Porto, EP de Lisboa e EP do Funchal. O relatório da IGSJ (2023) alerta para o facto de a 10 de julho de 2023 residirem nestes estabelecimentos prisionais “51 (23%) dos 224 cidadãos reclusos” (p. 74). Atualmente em alguns EP existe um número significativo de indivíduos reclusos por CVSHL, designadamente: EP de Pinheiro da Cruz, EP de Sintra, EP de Coimbra etc. No EP de Lisboa permanece ativo o protocolo supra com o ACP (IGSJ, 2023).

No EP de Torres Novas, dentro das suas competências e atribuições, existe uma parceria com uma Escola de Condução local que se dispõe a colaborar no ensino do Código da Estrada nomeadamente aos reclusos afetos ao EP, desprovidos de cartas de condução. Inicialmente, estavam envolvidos os reclusos em Regime Aberto no Interior (RAI), um panorama que rapidamente se alterou face ao universo significativo de reclusos colocados em RAE, passando as aulas teóricas a ser lecionadas no período pós-laboral. As deslocações para as aulas teóricas são da exclusiva competência do EP (2x por semana), sendo que nas aulas práticas a competência passa para o instrutor da Escola de Condução (IGSJ, 2023).

No EP de Caldas da Rainha existe uma parceria com uma Escola de Condução local, a qual se propõe, desde 2015, a deslocar docentes para lecionarem as aulas teóricas de código, sendo da competência do EP a

disponibilização das suas instalações para o efeito. As aulas práticas apenas são acessíveis aos reclusos colocados em regime aberto no exterior e, devidamente autorizados para o efeito (IGSJ, 2023).

No EP do Porto e no âmbito do “Mestrado de Educação e Intervenção Social da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto, e em parceria com uma escola de condução, o Projeto Condução Habilitada pretende desenvolver várias atividades”, particularmente a lecionação de duas aulas teóricas por semana na presença do instrutor da Escola de Condução, o visionamento de aulas em formato online, a disponibilização de meios informáticos (e.g. computador) para a realização de exercícios práticos semelhantes ao exame teórico de condução e, ainda, a realização de aulas práticas para a execução de manobras comumente ordenadas pelo examinador, no espaço exterior, mas intramuros do EP (IGSJ, 2023, pp. 74-75).

No EP do Funchal existe um protocolo celebrado com uma Escola de Condução local em resposta à necessidade de colmatar despesas públicas envolvidas na condução de veículo sem habilitação legal, que de outro poderiam ser evitadas por meio da aquisição do respetivo documento legal. Os restantes estabelecimentos prisionais não dispõem de protocolos/parceiras firmados com escolas de condução, todavia “disponibilizam a modalidade de apoio ao ensino teórico do Código da Estrada”, particularmente: no EP da Covilhã, EP de Guimarães, Anexo à PJ do Porto, EP de Ponta Delgada, EP de Santa Cruz do Bispo (Feminino) e Ep de Vale do Sousa (IGSJ, 2023, pp. 74-75).

4. REQUISITOS E ADAPTAÇÕES NA REALIZAÇÃO DE PROVAS DOS EXAMES DE CONDUÇÃO PARA OBTENÇÃO DOS TÍTULOS DE CONDUÇÃO EMITIDOS PELOS ESTADOS MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA

4.1. A política comum de transportes e a segurança rodoviária

O tema da segurança rodoviária tem sido, nos últimos anos, uma preocupação não só em Portugal, como em toda a Europa e no mundo. A evolução e prosperidade que a investigação e a ciência proporcionaram às sociedades modernas, contribuindo para um crescimento significativo no desenvolvimento geracional, muitas vezes foram contrariadas pelas atitudes e comportamentos de cada cidadão nas estradas. Nas últimas décadas, a Europa foi um “espaço de desenvolvimento económico e social que permitiu uma progressiva melhoria das condições de vida aos seus cidadãos”, justamente no “acesso a bens que à pouco mais de cinquenta anos eram inacessíveis à esmagadora maioria dos seus habitantes”¹⁶⁸. O fenómeno da globalização inicialmente resultado da “necessidade de trocas comerciais entre os países” assentou numa matriz económica que incrementou um investimento profundo “na construção e na melhoria das vias de comunicação”, maioritariamente “a partir de meados da década de 80 do séc. XX”¹⁶⁹. Este desenvolvimento propiciou não só benefícios, mas também graves efeitos colaterais no ambiente rodoviário, maioritariamente nos domínios da sinistralidade e criminalidade rodoviária. Ancorados no panorama global da prevenção e segurança rodoviárias, foram mobilizados recursos para uma atuação eficaz na diminuição dos custos de um desenvolvimento sem fronteiras.

O relatório publicado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) divulgou que entre janeiro e maio de 2024, registaram-se no Continente e nas Regiões Autónomas “14.658 acidentes com vítimas, 182 vítimas mortais, 1.020 feridos graves e 17.006 feridos leves” (ANSR, 2024, p. 4). A atual necessidade de reforçar o controlo institucional da circulação rodoviária impõe que se dê particular atenção na regulamentação de políticas nesta área de

¹⁶⁸ Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, secção “Preâmbulo”.

¹⁶⁹ *Idem*.

intervenção. Com o propósito claro de harmonizar os requisitos para obtenção dos títulos de condução emitidos pelos diversos Estados-Membros da União Europeia (UE) e do Espaço Económico Europeu (EEE) foi desenvolvido um instrumento indispensável à política comum de transportes¹⁷⁰. O propósito foi o melhoramento da segurança rodoviária e a facilitação da “circulação de pessoas que fixam residência em Estado membro diferente do emissor do título de condução”¹⁷¹. Mantendo como sede legislativa as regras básicas relativas à obtenção de carta de condução previstas no título V do Código da Estrada, adaptaram-se as suas disposições às novas diligências da diretiva transposta e aprovou-se um novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir que permitiu concentrar todo o regime legal aplicável aos condutores, bem como aos candidatos a condutores¹⁷². Foram definidos “novos mínimos de requisitos físicos, mentais e psicológicos exigíveis aos condutores”, à semelhança dos “conteúdos programáticos das provas que constituem o exame de condução” e revistas as “características dos veículos licenciados para a realização dos exames de condução”¹⁷³.

A estatuição igualitária de disposições e requisitos mínimos para os condutores dos Estados-Membros da União Europeia concretizada numa uniformização de regras transpostas na Diretiva 2006/126/CE¹⁷⁴ contribuiu em larga medida para a segurança rodoviária na disciplina do trânsito (Conselho da Europa, 2006).

¹⁷⁰ Decreto-Lei n.º 138/2012, de 05 de julho, na redação do Decreto-Lei n.º 151/2017, de 07/12, retificado em 29/01/2018 (Retificação n.º 3/2018).

¹⁷¹ Decreto-Lei n.º 138/2012, de 05 de julho, secção “Preâmbulo”.

¹⁷² O Decreto-Lei n.º 138/2012, de 05 de julho introduz alterações ao Código da Estrada e aprova o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro, relativa à carta de condução, na redação dada pela Diretiva n.º 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro.

¹⁷³ *Idem*.

¹⁷⁴ Diretiva (CE) 2006/126, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução vem alterar a Diretiva 91/439/CEE, de 29 de julho de 1991.

4.2. Disposições relativas aos modelos de carta de condução da União Europeia

A Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006 alterada pelas Diretivas 2009/113/CE da Comissão, de 25 de agosto de 2009, 2011/94/UE da Comissão de 28 de novembro de 2011, 2012/36/UE da Comissão de 19 de novembro de 2012, 2013/22/UE do Conselho de 13 de maio de 2013, 2013/47/UE da Comissão de 2 de outubro de 2013, 2014/85/UE da Comissão de 1 de julho de 2014, 2015/653/UE da Comissão de 24 de abril de 2015, 2016/1106/UE da Comissão de 7 de julho de 2016, 2018/645/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de abril de 2018 e 2020/612/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 04 de maio de 2020, introduziu novas disposições e requisitos relativos à carta de condução nos Estados-Membros da UE.

A sua regulamentação foi um elemento indispensável para concretizar a política comum de transportes, contribuir para a segurança rodoviária e auxiliar “a circulação de pessoas que se estabelecem num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução” (Conselho da Europa, 2006, p. 18). Desta forma, foram assegurados dois princípios basilares do EEE: a livre circulação de pessoas e a liberdade de estabelecimento das mesmas. Assim, as medidas propostas na diretiva centraram-se, por um lado, na fixação de condições mínimas para a emissão de uma carta de condução e, por outro, na definição de comportamentos, aptidões e conhecimentos necessários à condução de veículos a motor.

O caminho para uma crescente harmonização, combate à fraude e maior transparência entre os cidadãos, as forças e serviços de segurança e os serviços administrativos foi concretizado por via da alteração do modelo de carta de condução *à priori* estabelecido na Diretiva 91/439/CEE¹⁷⁵, para um modelo único inovador ao incorporar um suporte de armazenamento que contém os dados do titular da carta de condução¹⁷⁶ (Conselho da Europa, 2006). Os elementos

¹⁷⁵ Diretiva (CEE) 91/439, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução (JO L 237 de 24.8.1991, 1).

¹⁷⁶ Art.º 1 n.º 3 da Diretiva 2006/126/CE.

constituintes deste novo modelo constam no anexo I da Diretiva 2006/126/CE cf. remete o n.º 1 do art.º 1.º do diploma. Assim, no que respeita às características físicas, o n.º 1 do anexo I estipula que “o cartão deve ser feito de policarbonato” e o seu n.º 2 faz referência às disposições relativas à segurança física das cartas de condução, nomeadamente a tipologia de material a utilizar de modo a assegurar a proteção contra ameaças constantes, das quais a falsificação do documento¹⁷⁷ (Conselho da Europa, 2006, p. 28). No n.º 3 surgem as disposições relativamente aos elementos visuais e textuais que constam nas duas faces da carta de condução, em particular, as informações específicas da carta emitida, do condutor, do veículo e suas adaptações, códigos de utilização limitada e, por fim, elementos administrativos (Conselho da Europa, 2006). A concordância de regras pelos Estados-Membros enquadra legalmente um reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas em alguns casos num Estado-Membro distinto daquele onde a pessoa se encontra estabelecida¹⁷⁸ (Conselho da Europa, 2006). Neste âmbito dispõe o art.º 15.º que “Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação da presente diretiva e trocam informações sobre as cartas de condução” (Conselho da Europa, 2006, p. 26). O tratamento de dados pessoais refletiu um intercâmbio de informação em conformidade com a Diretiva (UE) 2015/413¹⁷⁹, o Regulamento (UE) 2016/679¹⁸⁰ e o Regulamento (CE) n.º 45/2001¹⁸¹.

¹⁷⁷ Art.º 3 da Diretiva 2006/126/CE.

¹⁷⁸ Art.º 2.º da Diretiva 2006/126/CE.

¹⁷⁹ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, pp. 9-25).

¹⁸⁰ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 referente à proteção de pessoas singulares em particular ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

¹⁸¹ Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000 referente à proteção de pessoas singulares em particular ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

4.3. Requisitos mínimos para os exames de condução

A carta de condução referenciada na diretiva habilitou a condução de veículo com motor a propulsão¹⁸² conforme a categoria definida (Conselho da Europa, 2006). Neste sentido, de acordo com a diretiva foram pré-concebidos alguns elementos no âmbito da(s) categoria(s) de veículo(s) e idade(s)¹⁸³:

- Categoria AM cuja idade mínima é fixada em 16 anos;
- Categoria A1 cuja idade mínima é fixada em 16 anos;
- Categoria A2 cuja idade mínima é fixada em 18 anos;
- Categoria A cuja idade mínima é fixada em 20 anos;
- Categoria B1 cuja idade mínima é fixada em 16 anos;
- Categoria B cuja idade mínima é fixada em 18 anos;
- Categoria BE cuja idade mínima é fixada em 18 anos;
- Categorias C1 e C1E cuja idade mínima é fixada em 18 anos;
- Categorias C e CE cuja idade mínima é fixada em 21 anos;
- Categorias D1e D1E cuja idade mínima é fixada em 21 anos;
- Categorias D e DE cuja idade mínima é fixada em 24 anos.

Independentemente de estes critérios terem sido aplicados igualitariamente aos Estados-Membros, foi-lhes providenciada a possibilidade, apenas nos casos legalmente previstos, de elevar ou baixar a idade mínima para a emissão do documento de habilitação legal¹⁸⁴ (Conselho da Europa, 2006). Ao analisar as normas constantes na diretiva, constatamos que, os Estados-Membros têm a missão de garantir que são tomadas as “medidas necessárias para assegurar que os candidatos à obtenção da carta de condução possuam os conhecimentos e aptidões e manifestem o comportamento exigido para a condução de um veículo a motor” (Conselho da Europa, 2006, p. 38). Posto isto, o exame instituído para alcançar tal fim inclui: “um exame teórico” e “um exame das aptidões e do comportamento” (Conselho da Europa, 2006, p. 38). Assim

¹⁸² Art.º 4.º n.º 1 da Diretiva 2006/126/CE “veículo com motor a propulsão designa qualquer veículo autopropulsionado que circule por estrada pelos seus próprios meios, com exceção dos veículos que se deslocam sobre carris”.

¹⁸³ Art.º 4.º da Diretiva 2006/126/CE.

¹⁸⁴ Art.º 4.º, n.º 6 da Diretiva 2006/126/CE.

sendo, foram descritas pormenorizadamente as condições sob as quais ambos devem ser efetuados. Relativamente ao exame teórico foram enumerados alguns aspetos ao nível da forma, do conteúdo, inclusive, algumas disposições específicas relativas à(s) categoria(s) em questão¹⁸⁵. Comparativamente, no exame das aptidões e do comportamento foram descritas as conjecturas inerentes ao veículo e ao seu equipamento, o(s) comportamento(s) a adotar na sua execução conforme a categoria de veículo pretendida e, por último, a duração e local do exame¹⁸⁶. Os comportamentos, aptidões e conhecimentos globais conexos à condução de um veículo a motor precederam todas as disposições regulamentares enumeradas no anexo II da diretiva.

As atuais condições de emissão da carta de condução requerem o cumprimento obrigatório de alguns requisitos, desde logo, no art.º 7.º, n.º 1 al. a) a aprovação nos exames teórico e prático de condução; na al. b) a aprovação unicamente no exame teórico de conhecimentos apenas aplicável à categoria AM; na al. e) “residência habitual¹⁸⁷ no território do Estado-Membro emissor da carta de condução” ou prova da qualidade de estudante nesse Estado-Membro por um período de pelo menos seis meses, etc. (Conselho da Europa, 2006). As restrições¹⁸⁸ e condições de validação e renovação¹⁸⁹ da carta de condução foram também regulamentadas na diretiva, estando adaptadas aos pressupostos elementares de cada candidato a condutor. Não obstante, subsistiram algumas divergências na concretização das disposições referentes às políticas comunitárias.

¹⁸⁵ Anexo II da Diretiva 2006/126/CE.

¹⁸⁶ Anexo II da Diretiva 2006/126/CE.

¹⁸⁷ Art.º 12.º da Diretiva 2006/126/CE “residência habitual, local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais, indicadores de relações estreitas entre essa pessoa e o local onde vive”.

¹⁸⁸ Art.º 5.º da Diretiva 2006/126/CE. Relativos a casos de deficiências físicas e/ou outra condição de saúde que exija a condução em veículo adaptado, pelo que o exame prático deve realizar-se justamente num veículo que assegure tais necessidades.

¹⁸⁹ Art.º 4.º, n.º 2 e 3.º da Diretiva 2006/126/CE.

4.4. Requisitos e adaptações na realização de provas dos exames de condução sob uma perspetiva comparativa

Considerando o disposto infra, a análise da composição, duração e formato específicos dos exames de condução de alguns Estados-Membros da União Europeia revelaram-se cruciais no estabelecimento de uma perspetiva comparativa face ao contexto português. A seleção dos países¹⁹⁰ em análise foi ancorada em dois instrumentos analíticos, a saber: o Relatório *SPACE I*, Relatório Anual de Estatísticas Penais do Conselho da Europa e a Revisão das Perspetivas da População Mundial 2022 das Nações Unidas¹⁹¹. Relativamente ao primeiro, debruçámo-nos apenas nos Estados-Membros da UE e, com base nisso recolhemos os dados relativos à percentagem de reclusos condenados por crimes rodoviários, admitindo apenas os países cuja percentagem estivesse abaixo da média europeia¹⁹². Em função da distribuição de reclusos condenados por tipologia de infração, admitimos apenas os “crimes rodoviários”¹⁹³ face ao contexto temático da presente investigação. Todavia, neste parâmetro não incluímos exclusivamente o crime de condução de veículo sem habilitação legal, mas a totalidade dos crimes rodoviários, dada a ausência no documento original de uma subcategorização nesta área. No processo de seleção, considerámos relevante aferir os países que registaram uma percentagem de reclusos condenados por crimes rodoviários abaixo da média europeia. Tal critério foi ancorado em possibilidades hipotéticas de justificação desse registo, tais como: o processo de obtenção da carta de condução poder ser facilitado e/ou adaptado em função de condicionalismos reconhecidos pelo Estado nos seus cidadãos; a legislação nacional ser passível de regulamentar em diploma reconhecido penas alternativas em contexto de crime(s) rodoviário(s) e, eventualmente, a legislação do ordenamento jurídico, poder não prever a aplicação de uma pena de prisão efetiva pela prática de um crime rodoviário (e.g. condução sem habilitação legal, condução sob o efeito de álcool, etc). Tendo por base os dados recolhidos,

¹⁹⁰ O critério apresenta algumas fragilidades, pelo que a percentagem de reclusos por este crime não significa necessariamente que haja menos pessoas a praticá-lo, podendo existir outras variáveis que o condicionam tais como o quadro legal, o *enforcement*, o grau de censura social da conduta etc.

¹⁹¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “2022 Revision of World Population Prospects”.

¹⁹² Relatório *SPACE I* 2022, tabela 9, pp. 50-51.

¹⁹³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original: “Road traffic offences”.

recorremos ao segundo instrumento que possibilitou a seleção dos países cujo nível populacional é o mais próximo de Portugal, salvaguardando-se assim o não enviesamento dos dados pela discrepância de população em estudo e, consequentemente pela prática de crimes rodoviários. O processo de seleção culminou na identificação de três Estados-Membros: a Suécia, a Grécia e a Hungria. De acordo com o Relatório SPACE I (2022), Portugal¹⁹⁴ destacou-se entre os 46 países analisados como aquele onde a percentagem de reclusos condenados por crimes rodoviários ultrapassou a média europeia (4.6%), à frente da Grécia (0.9%), da Suécia (1.5%) e da Hungria (3.0%) (p. 50). Por sua vez, no Relatório sobre as Perspetivas da População Mundial (2024), relativo ao ano de 2023, e no que concerne ao indicador “População Total”, constatámos que Portugal registou 10 431 milhares de habitantes, a Grécia 10 349 milhares, a Suécia 10 522 milhares e a Hungria 9 683 milhares de habitantes, o que tornou os três Estados-Membros equiparados com uma densidade populacional semelhante (ONU, 2024).

O alargamento das possibilidades de verificação da aptidão dos condutores, constituiu motivo para o estudo de alguns aspetos como a composição, duração e formato dos exames teórico e prático de condução. A análise destes conteúdos nos Estados-Membros identificados para análise sustentou-se na possibilidade de uma adaptação estrutural no panorama rodoviário em Portugal.

4.4.1. Procedimentos adotados em Portugal

A necessidade de concordância em matéria de utilização de modelos nacionais de cartas de condução e respetivos prazos de validade dos títulos entre os vários Estados-Membros da União Europeia¹⁹⁵ obrigou à adaptação e revisão do quadro legal europeu em vigor. Neste âmbito, o legislador optou por manter como substrato legislativo as regras básicas relativas à obtenção de carta

¹⁹⁴ De acordo com o relatório SPACE I, Portugal regista 8.1.% de reclusos condenados por crimes rodoviários.

¹⁹⁵ Portugal aderiu à UE a 01 de janeiro de 1986.

de condução¹⁹⁶, adaptando as suas disposições às normas dispostas na Diretiva n.º 2006/126/CE transposta para a ordem jurídica interna.

Neste ensejo, “Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito”¹⁹⁷, ou seja, portador de um documento que titule a habilitação legal, seja “carta de condução”¹⁹⁸ ou “licença de condução”¹⁹⁹. Mais importa que os títulos de condução, excluindo os títulos “pertencentes às forças militares e de segurança, são emitidos, revogados e cancelados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.”²⁰⁰. No título II, capítulo I do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), o legislador previu, desde logo, no art.º 18.º n.º 1 os requisitos gerais de obtenção de título de condução, condicionada pelo preenchimento cumulativo de alguns requisitos entre os quais na al. a), a “idade mínima exigida para a categoria de veículo pretendida”²⁰¹, na al. b), a aptidão física, mental e psicológica exigida para a tarefa de condução, na al. i), a residência habitual²⁰² etc. No título II, capítulo II do RHLC, o legislador dispôs de competências de aptidão mental, física e psicológica essenciais para o domínio da tarefa de condução exigindo-se dessa forma condições mínimas e avaliações médicas e/ou psicológicas conforme os casos previstos e os casos notificados para o efeito²⁰³. Atualmente, os exames teórico e prático de condução em Portugal são administrados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT). As atribuições do IMT foram determinadas pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, com as alterações do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio e do Decreto-Lei n.º 79/2016, de 23 de novembro. Os candidatos à obtenção de título de condução devem possuir os conhecimentos e aptidões necessários ao comportamento exigido para a condução de veículo a motor. O exame instituído para tal fim incluiu a aprovação em dois momentos distintos, um exame teórico e um exame prático²⁰⁴. O exame

¹⁹⁶ Título V do Código da Estrada relativo à habilitação legal para conduzir.

¹⁹⁷ Art.º 121.º, n.º 1 do CE.

¹⁹⁸ Art.º 121.º, n.º 4 e Art.º 123.º n.º 1 do CE; Art.º 1.º, n.º 1 do RHLC.

¹⁹⁹ Art.º 121.º, n.º 5 e Art.º 124.º n.º 1 do CE; Art.º 1.º n.º 2 e Art.º 7º, n.º 1 do RHLC.

²⁰⁰ Art.º 121, n.º 9 do CE e Art.º 2.º n.º 1 do RHLC.

²⁰¹ Art.º 20.º do RHLC.

²⁰² Art.º 19.º do RHLC.

²⁰³ Art.º 22.º, 23.º e 24.º do RHLC.

²⁰⁴ Art.º 35.º e 36.º do RHLC.

para obtenção de carta de condução pode ser efetuado num dos locais previstos à escolha do candidato²⁰⁵. Quando notificado para prestar cada uma das provas, o candidato deve comparecer na data e hora designadas,²⁰⁶ fazendo-se acompanhar de documento de identificação válido.

No decurso do referido, tornou-se essencial para a compreensão da temática, uma exposição devidamente formulada²⁰⁷ das condições de concretização prática das provas. Seguindo os procedimentos previstos na letra da lei, a prova teórica está prevista e regulada na secção III, capítulo III, título II do RHLC. Assim, o exame teórico é composto por um “teste de aplicação interativa multimédia”²⁰⁸ mediante a disponibilização para cada candidato de um monitor que “transmite simultaneamente imagens, figuras e respetivas questões”²⁰⁹. As respostas seguem o formato de escolha múltipla com 2 a 4 opções de respostas possíveis, devendo cada questão admitir apenas 1 resposta correta. O teor das questões incide sobre os conteúdos programáticos constantes em anexo para a categoria de veículo pretendida o que influencia o número de questões e duração da prova cf. disposto no art.º 43.º e no art.º 46.º do diploma. O começo do exame é antecedido por uma breve explicação do examinador sobre o modo de utilização do sistema, documentos a preencher e eventuais dúvidas que possam surgir sendo que, após o início da prova e até ao seu término não são prestados mais esclarecimentos pelo examinador²¹⁰.

Num ordenamento jurídico em que o princípio da igualdade dita que “Todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei”²¹¹, seria expectável que determinados condicionalismos fossem considerados na letra da lei. Na verdade, o legislador ao prever a possibilidade de intérprete e tradutor no art.º 44.º do RHLC²¹² quis precisamente assegurar que o princípio da

²⁰⁵ Art.º 38.º do RHLC.

²⁰⁶ Art.º 40.º do RHLC.

²⁰⁷ A descrição será sucinta para uma compreensão simples, coerente e eficaz dos procedimentos adotados.

²⁰⁸ Art.º 42.º n.º 1 e 2 do RHLC.

²⁰⁹ Art.º 43.º n.º 2 e 5 do RHLC.

²¹⁰ Art.º 45.º n.º 8 e 9 do RHLC.

²¹¹ Art.º 13.º n.º 1 da CRP.

²¹² A Portaria n.º 536/2012, de 22 de junho, aprovou o Regulamento das Provas de Exame, a que se referia o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de fevereiro, agora revogado pelo Decreto-Lei n.º 138/2012, de 05 de julho.

igualdade está a ser respeitado, dispondo que “Quando o examinando for surdo pode requerer ao serviço competente do IMT, I.P., a intervenção de intérprete de língua gestual” e no n.º 2 “quando o candidato não tenha suficiente conhecimento da língua portuguesa pode requerer tradução da prova ao IMT, I.P.”. A Portaria n.º 733/87, de 24 de agosto, que alterou a Portaria n.º 268/85²¹³, de 9 de maio, permitiu que os candidatos com escassos conhecimentos de leitura e escrita que reprovaram uma vez na prova teórica pudessem ser submetidos à prova oral do exame de condução sem que para tal tivessem obrigatoriamente de ter reprovado três vezes na prova feita por testes escritos. Esta permissão baseou-se numa consciencialização e reconhecimento de um condicionalismo inexcusável com sérias repercussões não só para os serviços competentes, mas também na dimensão experiencial potencialmente traumática. Todavia, a Portaria 733/87, de 24 de agosto e a Portaria 268/85, de 9 de maio não estão atualmente em vigor, pelo que apenas o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho que altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir prevê no seu art.º 44.º algumas adaptações ao exame teórico. Desde logo no seu art.º 42.º, o regulamento dispõe do formato de aplicação da prova teórica, consistindo num “teste de aplicação interativa multimédia” aplicado em salas de exame “equipadas com um monitor por candidato, que transmite simultaneamente imagens, figuras e respetivas questões”. Já no que respeita à composição do teste da prova teórica, o n.º 2 do art.º 43.º do preceito legal dispõe o seguinte:

As questões incidem sobre toda a matéria constante das unidades temáticas para a categoria de veículo a que o candidato se habilita e, sempre que possível, são apoiadas em figuras ou imagens relativas a situações de trânsito apresentadas na perspetiva do condutor, inserido no ambiente rodoviário (Decreto-Lei n.º 138/2012).

Já no seu n.º 3, o legislador estabelece que as respostas fornecidas pelos candidatos devem seguir o formato de “escolha múltipla, entre duas e quatro respostas possíveis, admitindo cada questão apenas uma resposta certa”. Em Portugal, as normas e exigências para obtenção ou renovação da habilitação

²¹³ A Portaria n.º 268/85, de 9 de maio veio alterar o n.º 1 da Portaria n.º 286/74, de 18 de abril, que definia as regras respeitantes ao sistema de provas dos exames de condução de veículos automóveis.

legal para conduzir preveem algumas adaptações. Assim, nos casos em que o examinando for surdo, é concedida a possibilidade de “requerer ao serviço competente do IMT, I. P., a intervenção de intérprete de língua gestual credenciado para estar presente durante a realização da prova”²¹⁴. Já nos casos em que o candidato à obtenção das “categorias AM, A1, A2, A, B1 e B (...) não tenha suficiente conhecimento da língua portuguesa pode requerer tradução da prova ao IMT, I. P.”²¹⁵. O art.º 45.º dispõe no seu n.º 8 das regras a cumprir no início da sessão, estabelecendo o seguinte:

No início da sessão, o examinador deve fazer uma breve explicação sobre a utilização do sistema e o candidato deve assinar a folha que contém a sua identificação, a data e a hora da sessão da prova e o número do teste (Decreto-Lei n.º 138/2012).

O art.º 45.º no seu n.º 9 estipula que “Após o início da prova e até ao seu termo, o examinador não pode prestar quaisquer esclarecimentos aos examinandos nem deslocar-se até eles, salvo no caso de avaria do equipamento”. Findo o tempo da prova os resultados da prova, juntamente com a data, hora e local da mesma são fornecidos numa folha nos termos do n.º 10 do art.º 45 do RHLC. A aprovação segue o disposto no regulamento, em particular, no seu art.º 47.º n.º 1 e 2 cf. a categoria pretendida pelo candidato, estando prevista a possibilidade de reclamação no art.º 48.º do preceito legal.

No que respeita à prova prática, prevista e regulada na subsecção I da secção IV, capítulo III, título II do RHLC, os conteúdos programáticos estão dispostos nas partes I e II do anexo VII do regulamento conforme as categorias de veículos. A prova é única, composta por duas partes cf. o disposto no seu art.º 50.º n.ºs 1 e 2, baseada na demonstração prática do conhecimento do veículo e numa condução segura. A primeira parte da prova consiste na execução de manobras especiais (e.g. contorno de passeio, inversão de marcha, etc.) enquanto a segunda parte é mais direccionada para a circulação em “condições normais de trânsito em vias urbanas e não urbanas”²¹⁶. A prova prática é acompanhada durante todo o percurso pelo examinador²¹⁷ e a sua

²¹⁴ Art.º 44.º n.º 1 do RHLC.

²¹⁵ Art.º 44.º n.º 2 do RHLC.

²¹⁶ Art.º 50.º n.º 3 al. a) e b) do RHLC.

²¹⁷ Art.º 52.º do RHLC.

duração é diferencial conforme a categoria pretendida²¹⁸. Os percursos de exame, examinadores e série de manobras a executar são sorteados informaticamente²¹⁹. Na subsecção II do regulamento estão previstas algumas manobras e disposições específicas em função da categoria de veículo que o candidato pretende. Ainda nesta subsecção se prevê o cumprimento de princípios traduzidos em conhecimentos, aptidões e comportamentos essenciais em matéria de trânsito rodoviário, nomeadamente a capacidade de “discernir os perigos”, “dominar o veículo”, “detetar avarias técnicas”²²⁰ etc. Os art.º 59.º e art.º 60.º do diploma dispõem da comunicação e fundamentação do resultado “Aprovado” ou “Reprovado” do examinando considerando as causas de reprovação previstas legalmente.

4.4.2. Procedimentos adotados na Suécia

Analizado o enquadramento legal e os procedimentos práticos regulamentados em Portugal, prosseguimos na averiguação de tais elementos na Suécia. Assim, o exercício da condução, cuja legalidade se presume em face do documento que habilita o agente para tal tarefa está disposto nos capítulos I e II da Lei (1998:488)²²¹, que regula a carta de condução na Suécia. No n.º 1 do capítulo I do diploma, o legislador esclarece algumas disposições gerais sobre a “licença para conduzir veículos a motor, veículos todo-o-terreno, tratores e equipamentos motorizados”²²², “documentos que conferem esse direito, nomeadamente cartas de condução; licença e alvará de trator”²²³ e:

²¹⁸ Art.º 51.º do RHLC.

²¹⁹ Art.º 53.º do RHLC.

²²⁰ Art.º 58.º n.º 1 al. a), b), d) do RHLC.

²²¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Körkortslag” (Lei 1998:488, p. 1).

²²² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap” (Lei 1998:488, p. 1).

²²³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis” (Lei 1998:488, p. 1).

uma autorização de emissão de carta de condução, ou seja, uma decisão segundo a qual o requerente preenche as condições médicas e pessoais para a emissão de uma carta de condução ou de uma carta de condução de trator (Lei 1998:488, p. 1)²²⁴.

Nos n.ºs 1, 2 e 3 do capítulo II, o legislador consagra as disposições relativas à elegibilidade do condutor, nomeadamente o facto de:

Os automóveis de passageiros, camiões, autocarros, motociclos e ciclomotores da classe I só puderem ser conduzidos por uma pessoa que possua uma carta de condução válida para o veículo. Se um reboque estiver ligado a um automóvel, o condutor deve possuir uma carta de condução válida para o reboque²²⁵.

A Portaria (1998:980) regula a carta de condução na Suécia consagrando no seu capítulo III as categorias de veículo admitidas a exame que se afiguram equivalentes às categorias previstas na Diretiva 2006/126/CE. Nos n.ºs 1, 2, e 4 da secção I, capítulo III da Lei (1998:488), são enumerados os requisitos gerais de obtenção de título de condução, condicionada ao seu preenchimento cumulativo, entre os quais no n.º 1 a “posse de carta de condução”²²⁶, no n.º 2 a residência permanente na Suécia ou residência temporária por um período mínimo de seis meses a estudar no país²²⁷, no n.º 3 a idade mínima exigida para a categoria de veículo pretendida²²⁸ e no n.º 4 a aprovação no exame de condução²²⁹. Na secção II do capítulo III do diploma, o legislador dispõe das “circunstâncias pessoais e médicas” necessárias para um candidato estar apto a conduzir um veículo sujeito a carta de condução exigindo-se dessa forma condições que garantam a segurança rodoviária²³⁰. Desta forma, a secção IV,

²²⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas” (Lei 1998:488, p. 1).

²²⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Personbil, lastbil, buss, motorcykel och moped klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet” (Lei 1998:488, p. 2).

²²⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “har körkortstillstånd” (Lei 1998:488, p. 5).

²²⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här” (Lei 1998:488, p. 5).

²²⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “har fyllt” (Lei 1998:488, p. 5).

²²⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “har avlagt godkänt förarprov” (Lei 1998:488, p. 5).

²³⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan

capítulo IX da Lei (1998:488) remete para a Lei (1951:649) sobre a Punição de Certas Infrações de Trânsito ao referir:

As disposições relativas à responsabilidade de uma pessoa que conduza um veículo em infração à presente lei ou que autorize essa condução constam da Lei (1951:649) relativa às sanções para determinadas infrações rodoviárias²³¹.

Face ao disposto, a secção III da Lei (1951:649) regulamenta os pressupostos inerentes à responsabilização penal pela condução de veículo sem carta de condução, pelo que considera o seguinte:

Se uma pessoa conduzir intencionalmente um veículo que exija carta de condução sem estar habilitado a conduzir esse veículo, é passível de uma multa por condução não autorizada. Se tiver sido anteriormente titular de uma carta de condução que lhe tenha sido retirada, ou se a infração tiver sido cometida de forma habitual, ou se a infração for considerada grave, pode ser condenado a uma pena de prisão de máximo de seis meses²³².

Não obstante, a lei prevê ainda outras condicionantes que fundamentam a aplicação de uma multa:

Se, intencionalmente ou por negligência, uma pessoa, na qualidade de condutor de um veículo que exija uma carta de condução, empregar e utilizar uma pessoa que não esteja autorizada a conduzir o veículo, ou permitir outra pessoa conduza o referido veículo sem estar habilitada para o efeito, é igualmente condenada a uma multa²³³.

As disposições legais acima referidas aplicam-se:

aos condutores de tratores, ciclomotores da classe II, motos de neve, quadriciclos, equipamentos motorizados ou elétricos, bem como a qualquer pessoa que empregue ou

ances lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon” (Lei 1998:488, p. 6).

²³¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott” (Lei 1998:488, p. 25).

²³² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “För någon uppsåtlig körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader” (Lei 1951:649, p. 1).

²³³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Om någon uppsåtlig eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter” (Lei 1951:649, p. 1).

utilize esse condutor ou permita que alguém conduza esse veículo²³⁴ (Lei 1951:649, p. 1).

No que concerne aos exames teórico e prático de condução, compete à “Agência Sueca de Transportes”²³⁵ a administração de todo e qualquer assunto nesta área. As suas atribuições são determinadas pela Lei (1998:488) na secção II do capítulo VII e pela Portaria (1998:980) ao longo dos capítulos do diploma, cujas respetivas questões versam sobre os aspetos relacionados com a emissão de cartas de condução²³⁶ (Swedish Transport Agency, 2021). À semelhança das exigências impostas no contexto português, os candidatos à obtenção de título de condução devem possuir os conhecimentos necessários para uma “condução segura e ambientalmente consciente”²³⁷ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b, s.p). O exame instituído para tal fim inclui a aprovação em dois momentos distintos, um exame teórico e um exame prático de condução²³⁸ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b). Os exames de condução de automóveis ligeiros de passageiros (categoria B) e motociclos (categorias A1, A2 e A) requerem que o candidato tenha completado com sucesso um programa de formação em “matéria de riscos”²³⁹ (Lei 1998:980, p. 7). O propósito é providenciar uma “visão aprofundada sobre os riscos e comportamentos no trânsito suscetíveis de resultar em situações de alta perigosidade”²⁴⁰ (Swedish Transport Agency, 2021, p. 11). A formação integra duas vertentes conexas, por um lado, aspetos que concernem ao “álcool, outras drogas, fadiga e outros comportamentos de alto risco”²⁴¹ e, por outro, temas como

²³⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra sådant fordon” (Lei 1951:649, p. 1).

²³⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Transportstyrelsen” (Portaria 1998:980, p. 1).

²³⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Transportstyrelsen granskar körkortsfrågor” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 5).

²³⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “knowledge to be a safe, eco-friendly driver” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b, s.p).

²³⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “you will need to take a knowledge theory test and a practical driving test” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b, s.p).

²³⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning)” (Lei 1998:980, p. 7).

²⁴⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “The purpose of the risk course is to provide a deeper insight into risks and the types of behaviour in traffic that can result in high risk situations” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 11).

²⁴¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “alcohol, other drugs, fatigue

“a velocidade, segurança e condução em determinadas condições”²⁴² (Swedish Transport Agency, 2021, p. 12). A secção XIII, capítulo IV da Portaria da Carta de Condução (1998:980) dispõe justamente dos conteúdos formativos e da inclusão de uma formação não só teórica, mas também prática²⁴³. Finda esta formação, o candidato está apto para tirar a carta de condução.

Os exames de condução são realizados num dos “centros de exame da Administração de Transportes da Suécia”²⁴⁴ (Swedish Transport Agency, 2021, p. 12). Quando notificado para prestar cada uma das provas de exame, o candidato deve comparecer antecipadamente na data e hora designadas, fazendo-se acompanhar de documento de identificação válido²⁴⁵ (Swedish Transport Agency, 2021). No decurso do supracitado, o manual “Carta de Condução: sabe o que se aplica?”²⁴⁶ direcionado para “aprendizes, condutores e condutores acompanhantes”²⁴⁷ disponibilizado pela Agência Sueca de Transportes expõe nas condições devidas os procedimentos, conteúdos programáticos e elementos de registo relativos aos exames de condução (Swedish Transport Agency, 2021, p. 1). O formato das questões é apresentado nos mesmos moldes dos exames teóricos em Portugal²⁴⁸ (Swedish Transport Agency, 2021). O teor das questões incide no saber do candidato em cinco áreas: “conhecimento/manobras do veículo, meio ambiente, segurança rodoviária, regras de trânsito e circunstâncias individuais”²⁴⁹, o que influenciará o número de questões²⁵⁰ (Swedish Transport Agency, 2021, p. 14). O manual de

and other high risk behaviour” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 12).

²⁴² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “concerns speed, safety and driving in certain conditions.” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 12).

²⁴³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Riskutbildningen omfattar teoretiska och praktiska moment” (Portaria 1998:980).

²⁴⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Swedish Transport Administration’s test centres” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 12).

²⁴⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “You must be able to provide a valid form of identification at both the theory and the practical tests.” (Swedish Transport Agency, 2021).

²⁴⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Driving licence – do you know what applies?” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 1).

²⁴⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “For learners, drivers and accompanying drivers” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 1).

²⁴⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “The theory test is take on a computer” (Swedish Transport Agency, 2021).

²⁴⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “vehicle knowledge/manoeuvring, the environment, road safety, traffic regulations and individual circumstances” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 14).

²⁵⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “The test for categories AM,

procedimentos e normas aplicáveis incorpora disposições direcionadas à adaptação das provas teóricas atendendo às incapacidades de cada pessoa. Durante o exame teórico é concedida a possibilidade ao candidato de optar por uma versão áudio, disponível em várias línguas, previamente selecionada na marcação do exame considerando o idioma que mais se adequa às suas necessidades e/ou dificuldades. (Trafikverket, 2022a). Se as circunstâncias pessoais refletirem “necessidades especiais como por exemplo, dificuldades de leitura e escrita”²⁵¹, o candidato pode solicitar a realização de um exame oral ou com tempo de resposta prolongado (Swedish Transport Agency, 2021, p. 14). Nos casos particulares de incapacidade de leitura e compreensão das questões em língua sueca e/ou na língua materna, o candidato “pode recorrer a um intérprete durante o exame”²⁵² (Swedish Transport Agency, 2021, p. 15). Existem dois tipos de testes orais: um “teste de avaliação e um teste de leitura em voz alta”²⁵³ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p). No caso do teste de avaliação, o examinador faz as perguntas e o candidato responde por palavras próprias, atendendo às suas incapacidades e necessidades particulares, não sendo necessária a leitura de qualquer texto durante o exame (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p). Nestes casos, “o examinador pode adaptar o teste se necessário, reformulando a pergunta”²⁵⁴ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p). No teste de leitura em voz alta, o examinador lê as questões e as respectivas respostas, ao que o candidato deve selecionar a opção que mais se adequa (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a). Esta modalidade é aplicada a pessoas que revelam “preferência por respostas de escolha múltipla”²⁵⁵ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p).

A1, A2, A and B includes 65 questions. The test for categories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D and DE includes 55 questions” ((Swedish Transport Agency, 2021).

²⁵¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “If you have special needs, for example difficulties reading and writing” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 14).

²⁵² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “you may use an interpreter during the test” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 15).

²⁵³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “An assessment test” e “A read-aloud test” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p).

²⁵⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “The examiner can adapt the test if necessary, for example by rephrasing the question” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p).

²⁵⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “prefer multiple choice answers” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023a, s.p).

No que concerne ao exame das aptidões e do comportamento, a prova é única e inicia-se com uma inspeção de segurança ao veículo, seguida da condução em meio rural e urbano durante um período “mínimo de 25 minutos”²⁵⁶ (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b, s.p). Os conteúdos em avaliação estão previstos e regulados na secção XII do capítulo III da Portaria (1998:980). Assim, o n.º 1 refere-se ao “conhecimento do desenvolvimento do transporte rodoviário, a importância das questões de segurança rodoviária, as causas, extensão e natureza dos acidentes rodoviários e a importância de um comportamento responsável e atento no trânsito”²⁵⁷; o n.º 2 especifica “o conhecimento das regras de trânsito aplicáveis e dos efeitos para a segurança rodoviária de doenças, fadiga e substâncias estimulantes ou anestésicas, nomeadamente bebidas alcoólicas e drogas no organismo humano”²⁵⁸; o n.º 3 menciona “o conhecimento da construção e do funcionamento dos veículos do modelo a que se refere o exame”²⁵⁹, o n.º 4 indica a “capacidade de conduzir, em tráfego rodoviário e de rua, veículos do tipo de exame”²⁶⁰ e o n.º 5 refere a “presença de espírito e discernimento”²⁶¹. A preparação e prática são elementos cruciais para o sucesso do candidato, o que motivou a Agência Sueca de Transportes a conceder uma “licença de aprendizagem” independentemente da categoria de veículo pretendida²⁶² (Swedish Transport Agency, 2021, p. 8). Esta licença é atribuída a quem pretender praticar a condução em privado²⁶³,

²⁵⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “for a minimum of 25 minutes” (Trafikverket Swedish Transport Administration, 2023b, s.p).

²⁵⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken” (Portaria 1998:980, p. 5).

²⁵⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttröttnings och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen” (Portaria 1998:980, p. 5).

²⁵⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som provet avser” (Portaria 1998:980, p. 5).

²⁶⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser” (Portaria 1998:980, p. 5).

²⁶¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “sinnesnärvaro och omdömesförmåga” (Portaria 1998:980, p. 5).

²⁶² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Before you start learning to drive, you must have a learner’s permit. This applies regardless of the driving licence category you are applying for” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 8).

²⁶³ A prática da condução em privado não é permitida para a categoria AM. Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Private driving practice is not permitted for category

necessitando para tal de um acompanhante devidamente qualificado e reconhecido pela Agência Sueca de Transportes (Swedish Transport Agency, 2021). Para obtenção desta licença, o candidato deve submeter com a candidatura, “uma declaração de saúde e um certificado de controlo oftalmológico”²⁶⁴ e, ainda, um “certificado médico”²⁶⁵ caso se trate de uma das seguintes categorias: C1, C1E, C, CE, D1, DIE, D, DE (Swedish Transport Agency, 2021, p. 8). Para a categoria B, o candidato e o condutor acompanhante devem frequentar um “curso de introdução” válido, destinado a dotá-los de conhecimentos em três áreas: “objetivos, conteúdo e regulamentação da formação de condutores; como planear e estruturar a formação de condutores e, por último, importantes fatores de segurança rodoviária e ambientais”²⁶⁶ (Swedish Transport Agency, 2021, p. 9). Não obstante, a Lei (1998: 488), na secção VII, capítulo IV é clara nos requerimentos básicos referentes às necessidades do condutor acompanhante, desde logo, no n.º 1 “tenha pelo menos 24 anos de idade”²⁶⁷, no n.º 2 “esteja qualificado a conduzir veículos do tipo a que se destina a condução”²⁶⁸, no n.º 3 “tenha sido titular dessa licença durante, pelo menos, cinco dos últimos dez anos”²⁶⁹ e, no n.º 4 “tenha sido objeto, durante os últimos cinco anos, de uma formação inicial no caso de instrução de condução para a Categoria B”²⁷⁰

. Depois de concluído com sucesso o curso de formação inicial para ambas as partes e de o acompanhante estar autorizado, inicia-se a prática da condução cujo término se dá quando o candidato reunir as condições

AM” (Swedish Transport Agency, 2021).

²⁶⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “include a health declaration and an eye test certificate with your application” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 8)

²⁶⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “medical certificate” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 8).

²⁶⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “the aims, content and regulations for driver education, how to plan and structure driver education, important traffic safety and environmental factors” (Swedish Transport Agency, 2021, p. 9).

²⁶⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “har fyllt 24 år” (Lei 1998:488, p. 12).

²⁶⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “har behörighet för fordon av det slag körningen avser” (Lei 1998:488, p. 12).

²⁶⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och” (Lei 1998:488, p. 12).

²⁷⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “någon gång under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B” (Lei 1998:488, p. 12).

necessárias para uma condução independente por um período mínimo de 45 minutos (Trafikverket, 2022b, s.p).

Pelo disposto ao longo do subcapítulo, a segurança rodoviária é da responsabilidade da população sueca, motivo pelo qual estão regulados alguns requisitos e adaptações que facilitando a aprendizagem potenciam resultados positivos no que concerne à prevenção e segurança rodoviárias.

4.4.3. Procedimentos adotados na Grécia

Explorados a previsão legal e os critérios adaptativos regulamentados em Portugal e na Suécia, segue-se a análise de tais elementos na Grécia. A condução de um qualquer veículo a motor exige a posse de um documento que habilita o seu titular para a tarefa designada, salvaguardando assim, valores de particular relevo como a vida, a integridade física, a liberdade e o património. A regulamentação que lhe concerne está disposta no capítulo VI da Lei 4850/2021 que regula a condução em segurança, abordando alguns subtópicos como a “modernização do quadro de formação e exame de futuros condutores e condutores para a concessão de carta de condução”, a “condução de pessoas com deficiência”, o “regime de classificação e circulação de veículos de interesse histórico” e, ainda, as matérias referentes ao “Ministério das Infraestruturas e Transportes”²⁷¹. No art.º 25.º do diploma, o legislador esclarece algumas disposições sobre “a posse da categoria de habilitação adequada”²⁷² para a “condução de ciclomotores e quadriciclos leves, motociclos, triciclos motorizados, quadriciclos e automóveis”²⁷³. A Lei 4784/2021 que regula a “Mobilidade Urbana Sustentável”²⁷⁴, com particular enfoque nas “disposições

²⁷¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original " Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις" (Lei 4850/2021, p. 10681).

²⁷² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης” (Lei 4850/2021, p. 10681).

²⁷³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων τετρακύκλων και αυτοκινήτων” (Lei 4850/2021, p. 10682).

²⁷⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Βιώσιμη Αστική

para a modernização, simplificação e digitalização dos procedimentos do Ministério das Infraestruturas e Transportes”²⁷⁵, dispõe na parte IV do capítulo A’ no art.º 42.º que “Qualquer veículo em movimento ou combinação de veículos deve ter um motorista”²⁷⁶. Neste seguimento, o diploma consagra na parte IV do capítulo B’ no art.º 54.º as categorias de veículo admitidas a exame que se mostram equivalentes às categorias previstas na Diretiva 2006/126/CE. No seu art.º 40.º, são enumerados os requisitos gerais de obtenção de título de condução, condicionada ao seu preenchimento cumulativo, pelo que se exige do candidato que: no n.º 1 al. a) “tenha residência habitual na Grécia ou o estatuto de estudante durante pelo menos seis (6) meses na Grécia”²⁷⁷, na al. b) “tenha residência na área de competência do Serviço de Transportes e Comunicações”²⁷⁸, salvo algumas considerações, na al. c) “tenha atingido o limite mínimo de idade de cada categoria”²⁷⁹, na al. d) “atenda às especificações mínimas exigidas de capacidade física e mental”²⁸⁰, na al. e) “tenha concluído o número mínimo prescrito de cursos de formação teórica e de formação de qualificação e comportamento”²⁸¹, na al. f) “tenha obtido a aprovação em exame teórico e em exame de habilitações e de comportamento”²⁸², etc.

Por sua vez, a Lei 4599/2019 que regulamenta o “Teste de qualificações e comportamento dos candidatos a condutores e dos condutores para a emissão de cartas de condução de veículos”²⁸³, dispõe na parte A no art.º 1.º, da

Κινητικότητα” (Lei 4784/2021, p. 5091).

²⁷⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών” (Lei 4784/2021, p. 5091).

²⁷⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό” (Lei 4784/2021, p. 5123).

²⁷⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει τη συνήθη διαμονή του στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁷⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει την κατοικία του στην περιοχή αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁷⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁸⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁸¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει πραγματοποιήσει τον προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁸² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁸³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων.”

necessidade de definição de áreas específicas de abordagem no que concerne aos testes de qualificação e comportamento rodoviário dos candidatos a condutores²⁸⁴. A prevenção de condutas que se revistam de acentuada perigosidade justifica em alguns Estados-Membros uma adequada regulamentação do aspeto sancionatório associado a tais comportamentos. Neste seguimento, o capítulo VI da Lei 4850/2021 estatui na al. a) do n.º 2 do art.º 25.º os pressupostos relativos à proibição da condução de veículos a motor a pessoas que não sejam titulares de uma carta de condução²⁸⁵, na al. b) a “pessoas que não sejam titulares de uma carta especial grega válida ou de um certificado grego válido”²⁸⁶ e na al. c) a proibição direcionada a “ciclomotores com velocidade máxima de construção até 25 km/h, por pessoas que não tenham completado quinze (15) anos de idade”²⁸⁷. O reconhecimento pelo Estado-Membro do documento que habilita o seu titular a conduzir um veículo a motor é critério omnipresente no processo de concessão do mesmo, e desse modo, um detalhe necessário nos procedimentos de fiscalização e avaliação da segurança rodoviária. A concreta responsabilização penal do sujeito é matéria regulada no n.º 4 do diploma legal:

Quem conduzir ciclomotor, motociclo, triciclo motorizado, quadriciclo ligeiro, quadriciclo e automóvel e não possuir ou não possuir a carta de condução adequada, nos termos e condições do decreto presidencial do n.º 1 do presente ou tiver sido cassada ou retirada a sua carta de condução por qualquer motivo, é punido com pena de prisão de 1 (um) a 12 (doze) meses, com multa administrativa de duzentos (200) euros, bem como com a retirada in loco da carta de condução, se houver, pelo prazo de 30 (trinta) dias²⁸⁸.

(Lei 4599/2019, p. 1045).

²⁸⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων” (Lei 4599/2019, p. 1045).

²⁸⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας” (Lei 4850/2021, p. 10697).

²⁸⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό” (Lei 4850/2021, p. 10697).

²⁸⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ./ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών” (Lei 4850/2021, p. 10697).

²⁸⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή

No que concerne aos exames teórico e prático de condução, compete ao “Organismo Examinador da Região”²⁸⁹ o “planeamento da realização do exame teórico e da prova prática” nos termos do n.º 3 do art.º 4.º da Lei 4850/2021. Para o efeito, o diploma define o conceito de “Organismo examinador”, ao considerar:

Os serviços de transportes e comunicações das Unidades Regionais do País a quem compete a realização da prova teórica e provas práticas de candidatos a condutores e condutores para atribuição de todas as categorias de cartas de condução²⁹⁰.

O mesmo não se integra no conceito de “Autoridade competente”, onde se englobam o “Departamento de Cartas de Condução e Formação de Motoristas”, a “Direção de Segurança e Tráfego Rodoviário”, a “Direção-Geral de Planeamento Estratégico dos Transportes e Segurança Rodoviária”, a “Secretaria-Geral dos Transportes” e o “Ministério das Infraestruturas e dos Transportes”²⁹¹. As suas atribuições são determinadas pela Lei 4784/2021 na parte IV do capítulo III, pela Lei 4850/2021 e pela Lei 4599/2019 ao longo dos preceitos legais que compõem os diplomas em análise, cujo conteúdo versa na simplificação dos procedimentos relacionados com a eficiência do sistema de formação teórica e prática de futuros condutores. Em conformidade com as exigências impostas noutros Estados-Membros, os candidatos à obtenção de carta de condução devem possuir a idoneidade necessária para uma “condução segura”²⁹². O exame instituído que consubstancia tal finalidade inclui a aprovação em dois momentos distintos, um exame teórico e um “exame de

δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας

οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες” (Lei 4850/2021, p. 10697).

²⁸⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ο Φορέας Εξετάσεων της οικείας Περιφέρειας είναι αρμόδιος για τον προγραμματισμό της διεξαγωγής της θεωρητικής εξέτασης και της πρακτικής δοκιμασίας” (Lei 4850/2021, p. 10686).

²⁹⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Οι υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της Χώρας που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των θεωρητικών εξετάσεων και των πρακτικών δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης” (Lei 4850/2021 p. 10684).

²⁹¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών” (Lei 4850/2021, p. 10686).

²⁹² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση” (Lei 4784/2021, p. 5130).

habilitações e comportamento”²⁹³. A parte II do capítulo A da Lei 4850/2021 dispõe sobre matéria de formação teórica e prática, do conteúdo e procedimentos do exame dos candidatos a condutores e da necessidade de os mesmos terem na sua posse o “Boletim de Formação para Exames”²⁹⁴, um formulário que inclui os dados do candidato e um “certificado de competências e testes comportamentais”²⁹⁵ emitido pelo “Organismo Examinador após exame médico”²⁹⁶. O n.º 5 do art.º 4.º do diploma prevê as circunstâncias em que os candidatos podem participar nas provas teóricas e práticas de condução, ao considerar o seguinte:

Podem participar nas provas teóricas e práticas para concessão de carta de condução de veículos da categoria B os potenciais condutores que tenham completado dezassete (17) anos e tenham cumprido o número mínimo de horas de formação teórica e prática para veículos da categoria B²⁹⁷.

Em conformidade com a previsão legal exposta, é concedida uma carta de condução temporária a condutores menores mediante um “sistema integrado de condução acompanhada”²⁹⁸ que compreende o cumprimento de algumas etapas cf. previsto no n.º 1 do art.º 14.º da Lei 4599/2019, desde logo, na al. a) a necessidade de “formação teórica e prática”²⁹⁹, na al. b) o aproveitamento nos exames teórico e prático³⁰⁰ e na al. c) o certificado da Direção de Transportes e Comunicações da unidade regional da área de residência do candidato,

²⁹³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς” (Lei 4784/2021, p. 5122).

²⁹⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.)” (Lei 4850/2021, p. 10685).

²⁹⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “το οποίο περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία του υποψηφίου, καθώς και μνημόνιο δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς” (Lei 4850/2021, p. 10685).

²⁹⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “και εκδίδεται από τον Φορέα Εξετάσεων κατόπιν της διενέργειας ιατρικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών και” (Lei 4850/2021, p. 10685).

²⁹⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Οι υποψήφιοι οδηγοί που έχουν συμπληρώσει το δέκατο έβδομο (17ο) έτος της ηλικίας τους και έχουν πραγματοποιήσει τον ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης οχημάτων κατηγορίας Β, δύνανται να λάβουν μέρος στις θεωρητικές εξετάσεις και πρακτικές δοκιμασίες για τη χορήγηση άδειας οδήγησης οχημάτων κατηγορίας Β” (Lei 4850/2021, p. 10686).

²⁹⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “καθιερώνεται ολοκληρωμένο σύστημα συνοδευόμενης” (Lei 4599/2019, p. 1054).

²⁹⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση” (Lei 4599/2019, p. 1054).

³⁰⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “επιτυχή θεωρητική εξέταση και επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς” (Lei 4599/2019, p. 1054).

“atestando a sua capacidade para conduzir acompanhado de condutor”³⁰¹. O acompanhamento deve cumprir cumulativamente as condições dispostas na Lei 4850/2021 na al. a) do n.º 8 do art.º 4.º em que o condutor acompanhante deve “ter completado 25 anos de idade”³⁰², na al. b) possuir carta de condução para a categoria B há pelo menos 5 anos³⁰³ e na al. c) possuir habilitação legal válida³⁰⁴. A formação teórica inicial é ajustada em função das limitações e necessidades especiais de cada candidato cf. prevê o art.º 5.º da Lei 4850/2021, ao considerar uma abordagem educativa especial mediante material educativo ajustado a candidatos que não tenham concluído o ensino primário e/ou secundário, surdos ou com deficiência auditiva e/ou com “necessidades educativas especiais”³⁰⁵.

Os exames de condução são realizados numa das salas de exame da Direção de Transportes e Comunicações da Unidade Regional do candidato, que contará com a presença de dois funcionários da direção³⁰⁶. Quando notificado para prestar cada uma das provas de exame, o candidato deve comparecer antecipadamente na data e hora designadas no Boletim de Formação para Exames, fazendo-se acompanhar do documento de identificação válido³⁰⁷. Nas salas de exame são disponibilizados alguns recursos materiais entre os quais um dispositivo portátil que incorpora uma câmara com as finalidades únicas de deteção de qualquer forma de comunicação sem fios tentada pelos candidatos

³⁰¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “χορήγηση βεβαίωσης από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου, με την οποία βεβαιώνεται η ικανότητά του για οδήγηση με συνοδεία οδηγού” (Lei 4599/2019, p. 1054).

³⁰² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “να έχει συμπληρώσει την ηλικία των εικοσιπέντε (25) ετών” (Lei 4850/2021, p. 10686).

³⁰³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “να έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης κατηγορίας Β πάνω από πέντε (5) έτη και” (Lei 4850/2021, p. 10686).

³⁰⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “να έχει την άδεια οδήγησης σε ισχύ την οποία φέρει μαζί του” (Lei 4850/2021, p. 10686).

³⁰⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original ““Ειδική θεωρητική εκπαίδευση προβλέπεται για τους υποψήφιους οδηγούς: που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική φοίτηση στο δημοτικό σχολείο και στο γυμνάσιο, οι οποίοι είναι κωφοί ή βαρήκοοι, με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες” (Lei 4850/2021, p. 10686).

³⁰⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “την ημέρα των εξετάσεων, ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ορίζει δύο (2) τουλάχιστον υπαλλήλους της οικείας Διεύθυνσης, ανά αίθουσα, ως επιτηρητές της θεωρητικής εξέτασης” (Lei 4850/2021, p. 10687).

³⁰⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ο υποψήφιος προσέρχεται στην αίθουσα των εξετάσεων την ημέρα και ώρα που αναγράφεται στο Δ.Ε.Ε. και επιδεικνύει στους επιτηρητές της θεωρητικής εξέτασης το Δ.Ε.Ε. και την ταυτότητά του” (Lei 4850/2021, p. 10687).

e de captação de uma fotografia facial de cada um³⁰⁸ e, ainda, uma tela com material audiovisual que faculta a informação sobre os procedimentos da prova teórica e possíveis sanções³⁰⁹ a aplicar em casos de violação das disposições legais previstas. O exame teórico é composto por duas tipologias de teste: “questões de escolha múltipla ou questões que exijam resposta imediata, ou uma combinação dos dois sistemas e estudos de caso”³¹⁰. Compete ao Ministro das Infraestruturas e dos Transportes deliberar quanto ao conteúdo da formação teórica inicial, número de cursos necessários para a completar, o conteúdo e língua estrangeira em que o exame teórico é disponibilizado e traduzido respetivamente, bem como o horário e o modo de realização do mesmo³¹¹. A prova teórica tem a “duração mínima de quatro horas”³¹². A Lei 4850/2021 regula as disposições gerais e específicas orientadas para uma concreta adaptação das provas teóricas face às incapacidades de cada candidato. No seu n.º 1 do art.º 1.º surge a primeira adaptação ao possibilitar um “exame teórico específico”³¹³ para candidatos que: na al. a) “não tenham concluído a escolaridade obrigatória”³¹⁴, na al. b) “com necessidades educativas especiais”³¹⁵, na al. c) “que não conheçam a língua grega”³¹⁶ e no n.º 2 a candidatos que não tenham

³⁰⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “με φορητή συσκευή με την οποία ανιχνεύεται οποιαδήποτε μορφή ασύρματης επικοινωνίας, με φορητή κάμερα, με την οποία πραγματοποιείται στιγμιαία λήψη φωτογραφίας κάθε υποψηφίου κατά την είσοδό του στο εξεταστικό κέντρο, πριν από την έναρξη της διαδικασίας θεωρητικής εξέτασης” (Lei 4850/2021, p. 10687).

³⁰⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “με οθόνη, η οποία αναπαράγει οπτικοακουστικό υλικό για την ενημέρωση των υποψηφίων σχετικά με την διαδικασία της θεωρητικής εξέτασης, τις απαγορεύσεις και τις κυρώσεις που καθορίζονται” (Lei 4850/2021, p. 10687).

³¹⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων και μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων” (Lei 4784/2021, p. 5142).

³¹¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Καθορίζονται η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ο ελάχιστος αριθμός μαθημάτων που απαιτείται για την ολοκλήρωση της θεωρητικής εκπαίδευσης, το ειδικότερο περιεχόμενο του κάθε ερωτηματολογίου της θεωρητικής εξέτασης και οι ξένες γλώσσες στις οποίες μεταφράζονται και διατίθενται τα ερωτηματολόγια, ο χρόνος και ο τρόπος διεξαγωγής της θεωρητικής εξέτασης” (Lei 4850/2021, p. 10699).

³¹² Lei 4784/2021, p. 5142.

³¹³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ειδική θεωρητική εξέταση προβλέπεται” (Lei 4850/2021, p. 10688).

³¹⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση” (Lei 4850/2021, p. 10688).

³¹⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες” (Lei 4850/2021, p. 10688).

³¹⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “που δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα” (Lei 4850/2021, p. 10688).

concluído a formação teórica inicial obrigatória³¹⁷. Neste último caso, são disponibilizados uns auscultadores interconectados com o sistema informático que permitem ao candidato a audição do questionário³¹⁸. Esta é uma possibilidade alargada aos candidatos que não concluíram a escolaridade obrigatória, necessitando para tal de apresentar junto com o pedido de emissão inicial que consta no Boletim de Formação para Exames um certificado da Direção do Ensino Secundário do Ministério da Educação e da Religião que o comprove³¹⁹. O procedimento replica-se aos candidatos com necessidades educativas especiais que devem submeter à “entidade examinadora um relatório de diagnóstico especial que é ou foi concedido por uma estrutura estatal” das elencadas na al. b) do n.º 2 do art.º 10.º do diploma legal³²⁰. Já no que respeita aos candidatos que não conhecem e/ou dominam a língua grega, é-lhes concedida a possibilidade de um exame teórico numa das línguas estrangeiras disponíveis por via do sistema informático³²¹. As adaptações estendem-se a candidatos surdos e/ou com deficiências auditivas cf. prevê a al. a) do n.º 1 do art.º 11.º ao considerar que estes “podem recorrer a um intérprete de língua gestual grega ou de leitura labial”³²² ou “utilizar o Serviço de Interpretação Remota ou Leitura Labial da *National Deaf Foundation* por meio de videochamada”³²³. O pedido deve seguir as formalidades indicadas nos casos

³¹⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Οι υποψήφιοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης όλων των κατηγοριών οχημάτων, που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση” (Lei 4850/2021, p. 10688).

³¹⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Οι υποψήφιοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης όλων των κατηγοριών οχημάτων, που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, υποβάλλονται σε ειδική θεωρητική εξέταση με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών του μηχανογραφικού συστήματος με εκφώνηση των αντίστοιχων ερωτηματολογίων” (Lei 4850/2021).

³¹⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Για την υπαγωγή τους στη θεωρητική εξέταση του πρώτου εδαφίου οι υποψήφιοι υποβάλλουν υποχρεωτικά, ταυτόχρονα με την αίτηση για αρχική έκδοση του Δ.Ε.Ε., βεβαίωση της Διεύθυνσης Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων ότι δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση” (Lei 4850/2021).

³²⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Για την υπαγωγή τους στην διαδικασία αυτή, οι υποψήφιοι υποβάλλουν στον Φορέα Εξετάσεων ειδική διαγνωστική έκθεση, η οποία χορηγείται ή έχει χορηγηθεί από κρατική” (Lei 4850/2021, p. 10688).

³²¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Υποψήφιοι που δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα δύνανται να εξετάζονται σε μία από τις ξένες γλώσσες που είναι διαθέσιμες μέσω του κατάλληλου μηχανογραφικού συστήματος” (Lei 4850/2021).

³²² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “δύνανται να χρησιμοποιούν διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλεανάγνωσης” (Lei 4850/2021, p. 10689).

³²³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “να κάνουν χρήση της Υπηρεσίας Εξ Αποστάσεως Διερμηνείας ή Χειλεανάγνωσης του Εθνικού Ιδρύματος Κωφών μέσω βιντεοκλήσης” (Lei 4850/2021, p. 10689).

anteriores para que os procedimentos tomados sejam devidamente incluídos no boletim do candidato. Nesta matéria, cf. prevê a al. b) do n.º 1 do art.º 11.º, os candidatos são:

submetidos a um exame teórico com projeção de vídeo que aparece no ecrã do computador e inclui as perguntas, respostas, figuras e textos traduzidos para língua gestual grega, bem como legendas. O candidato escolhe a resposta correta seguindo as instruções do vídeo³²⁴.

Explorados os conteúdos e procedimentos da vertente teórica dos exames de condução, prosseguimos na explicitação da vertente prática. Dispõe o n.º 1 do art.º 12.º da Lei 4850/2021 que a formação prática para atribuição da carta de condução numa qualquer categoria só se procede nos casos em que o candidato tenha concluído o curso de formação teórica para a categoria B³²⁵. Mediante aprovação no exame teórico e conclusão da formação prática, o candidato prossegue para a prova prática que será dividida em diferentes partes conforme a categoria pretendida³²⁶. A conjuntura adaptativa dos exames teóricos reflete-se, agora, na vertente prática da avaliação, pelo que a Lei 4850/2021 prevê o seguinte:

um candidato a condutor surdo e com deficiência auditiva que tenha solicitado a presença de um intérprete de língua gestual grega, o intérprete pode estar presente na parte traseira do veículo³²⁷.

Os Serviços de Interpretação Remota ou Leitura Labial previstos em matéria de exame teórico, aplicam-se na vertente prática e, “no final da prova prática, o examinador elabora um relatório sobre o desenrolar da prova que é

³²⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Υποβάλλονται σε θεωρητική εξέταση με την προβολή βίντεο που εμφανίζεται στην οθόνη του ηλεκτρονικού υπολογιστή και περιλαμβάνει, τις ερωτήσεις, τις απαντήσεις, τα σχήματα και τα κείμενα μεταφρασμένα στην ελληνική νοηματική γλώσσα, καθώς και υπότιτλους. Ο υποψήφιος επιλέγει τη σωστή απάντηση ακολουθώντας τις υποδείξεις του βίντεο” (Lei 4850/2021, p. 10689).

³²⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Η έναρξη των μαθημάτων της πρακτικής εκπαίδευσης για τη χορήγηση άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας, πραγματοποιείται μόνο μετά από την περάτωση των μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης του υποψήφιου οδηγού στην κατηγορία Β” (Lei 4850/2021).

³²⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Μετά από την επιτυχή θεωρητική εξέταση και την ολοκλήρωση της πρακτικής εκπαίδευσης, ακολουθεί η πρακτική δοκιμασία για την κατηγορία οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός” (Lei 4850/2021, p. 10690).

³²⁷ Lei 4850/2021, p. 10690

posteriormente assinado e enviado à entidade examinadora³²⁸. O art.º 15.º do diploma legal prevê a gravação audiovisual da prova prática para fins de “transparência, confiabilidade, controle e fiscalização”³²⁹. Este é um sistema de supervisão³³⁰ que permite a transmissão em tempo real do exame teórico e da prova de habilitações e comportamento, bem como a “gravação através de meios audiovisuais”³³¹. O procedimento envolve os seguintes pressupostos: antes da prova prática o examinador recebe uma câmara portátil³³² que coloca no interior do veículo garantindo o seu funcionamento e a gravação da prova³³³. O conteúdo do material audiovisual prende-se nos termos da al. a) do n.º 2 do art.º 5.º da Lei 4599/2019 com “o local onde são realizadas as provas teóricas, onde estão representados todos os participantes do procedimento”³³⁴, na al. b) “o interior do veículo educativo”³³⁵ e na al. c) “o exterior do veículo educativo”³³⁶. Não obstante, durante a execução de algumas manobras previstas no n.º 1 do art.º 7.º da Lei 4599/2019 o instrutor e o examinador não estão presentes no interior do veículo³³⁷. Importa referir que os candidatos têm o direito, se assim o

³²⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Μετά το πέρας της πρακτικής δοκιμασίας, ο εξεταστής μεριμνά για τη σύνταξη πρακτικού διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας, το οποίο αποστέλλει υπογεγραμμένο στον φορέα εξετάσεων” (Lei 4850/2021, p. 10691).

³²⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “για τους σκοπούς της διαφάνειας, της αξιοπιστίας, του ελέγχου και της εποπτείας της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας” (Lei 4850/2021, p. 10691).

³³⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Καθιερώνεται σύστημα εποπτείας” (Lei 4599/2019, p. 1048).

³³¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων μεταδίδονται σε πραγματικό χρόνο και καταγράφονται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων” (Lei 4599/2019, p. 1048).

³³² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Πριν από την έναρξη των πρακτικών δοκιμασιών για τις οποίες έχει προγραμματισθεί η συμμετοχή του, ο εξεταστής παραλαμβάνει φορητή κάμερα” (Lei 4850/2021, p. 10691).

³³³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Καθ’ όλη τη διάρκεια της πρακτικής δοκιμασίας ο εξεταστής διασφαλίζει την ορθή λειτουργία της κάμερας και την καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας” (Lei 4850/2021, p. 10691).

³³⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “χώρο διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία” (Lei 4599/2019, 2019, p. 1048).

³³⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “εσωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος” (Lei 4599/2019, p. 1048).

³³⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “εξωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος” (Lei 4599/2019, p. 1048).

³³⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή” (Lei 4599/2019, p. 1049).

entenderem, de conduzir de forma livre por um período de cinco minutos sem que estejam a ser avaliados³³⁸.

A conjuntura político-criminal em conformidade com a listagem de possíveis adaptações nos exames de condução reflete-se nas estatísticas penais de um Estado-Membro onde a percentagem de reclusos condenados por crimes rodoviários surge abaixo de 1% cf. demonstra o Relatório relativo à Revisão das Perspetivas da População Mundial 2024 das Nações Unidas (ONU, 2022).

4.4.4. Procedimentos adotados na Hungria

A fim de proteger os bens e promover a segurança rodoviária são promulgados diplomas legislativos que definem não só as condições básicas, como os direitos e deveres dos cidadãos que participam no tráfego rodoviário. A experiência resultante da execução das normas do Decreto 326/2011, de 28 de dezembro de 2011, permitiu uma análise completa sobre a adequação dos preceitos legais, em especial sob o aspeto regulamentar das tarefas de administração do tráfego rodoviário, emissão e revogação dos documentos de circulação rodoviária³³⁹. Neste ensejo, dispõe o Ato 1 de 1988, na sua redação atual, relativo ao transporte rodoviário, do direito de condução ao considerar que “Toda a pessoa tem o direito de participar no transporte rodoviário”, ainda que condicionado ao preenchimento cumulativo das obrigações previstas e reguladas no art.º 5.º do diploma³⁴⁰. Por via do Decreto 1/1975, relativo às regras de trânsito rodoviário, no seu art.º 4.º são enumeradas as condições legais exigidas para a condução de um veículo, desde logo, o candidato nos termos da al. a) deve possuir uma carta de condução válida, conforme definido por lei, ou

³³⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Πριν από την έναρξη της πρακτικής δοκιμίας, οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί έχουν το δικαίωμα ελεύθερης οδήγησης έως πέντε (5) λεπτών χωρίς να υπόκεινται σε αξιολόγηση, εφόσον το επιθυμούν” (Lei 4850/2021).

³³⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról” (Decreto do Governo n.º 326/2011).

³⁴⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A közúti közlekedésben mindenkinek joga van részt venni” (Ato 1 de 1988, p. 2).

uma autorização de condução válida inscrita no registo de licenças”³⁴¹, na al. b) deve estar apto a conduzir o veículo com segurança”³⁴² e na al. c) “não deve estar sob a influência de qualquer substância que comprometa a sua capacidade de condução, nem deve ter no seu organismo álcool proveniente do consumo de bebidas alcoólicas”³⁴³. Em consonância releva-se o disposto no n.º 2 do art.º 5.º do Ato 1 de 1998 no que concerne aos direitos e obrigações fundamentais dos usuários dos transportes rodoviários:

Um veículo pode ser conduzido na via pública por pessoas aptas a conduzir em segurança, titulares da carta de condução exigida para conduzir o veículo ou titulares de uma carta de condução válida inscrita no registo de licenças³⁴⁴.

Nos art.º 13.º, 14.º e 15.º do capítulo III do Decreto 326/2011, são enumeradas as disposições relativas ao preenchimento cumulativo de alguns requisitos para a emissão de cartas de condução, nomeadamente no art.º 13.º OS:

requisitos de saúde, aptidão profissional, formação e exame e as condições estabelecidas no presente regulamento, bem como que tenham adquirido conhecimentos de primeiros socorros ou tenham sido dispensados da obrigação de realizar o exame de primeiros socorros de acordo com o certificado da Cruz Vermelha Húngara³⁴⁵.

No art.º 14.º, o critério associado à idade mínima legalmente exigida para a obtenção da categoria de veículo pretendida, com a respetiva remissão para

³⁴¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes vezetői engedéllyel vagy az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes vezetési jogosultsággal rendelkezik” (Decreto 1/1975, p. 2).

³⁴² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá” (Decreto 1/1975, p. 2).

³⁴³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol” (Decreto 1/1975, p. 2).

³⁴⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Közúton járművet az vezethet, aki a biztonságos vezetésre alkalmas állapotban van, a jármű vezetéséhez előírt engedéllyel vagy az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes vezetési jogosultsággal rendelkezik” (Ato 1 de 1988, p. 2).

³⁴⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Járművezetésre jogosító okmányt az kaphat, aki az egészségi, pályaalkalmassági, képzési és vizsgáztatási előírásoknak, továbbá az e rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel, valamint az elsősegélynyújtási ismereteket megszerezte vagy az elsősegélynyújtási vizsgakötelezettsége alól a Magyar Vöröskereszt igazolása szerint mentesült” (Decreto 326/2011, p. 10).

os anexos 6 e 7³⁴⁶ onde estão dispostas as categorias de veículo admitidas a exame que se afiguram semelhantes às categorias previstas na Diretiva 2006/126/CE e no art.º 15.º o critério referente à residência habitual³⁴⁷ na Hungria³⁴⁸. No art.º 16.º do capítulo III do diploma, o legislador dispõe das circunstâncias limitativas ao direito de condução. Não obstante, contrariamente ao regulamentado nos restantes Estados-Membros da UE, na Hungria, a Lei 100/2012 que regula o Código Penal não dispõe no capítulo XXII relativo às infrações ao código da estrada³⁴⁹ de qualquer norma indicativa da criminalização da condução sem habilitação legal punida com pena de prisão. Face ao disposto, a Lei 128/2000, vem reforçar o cumprimento voluntário das normas impostas e melhorar a segurança rodoviária ao instituir um “sistema de pontos de registo de tráfego rodoviário”³⁵⁰ que “permite a cassação temporária da carta de condução se for atingido o número de pontos a serem cobrados pela prática de uma infração prevista em lei”³⁵¹. As disposições legais referidas aplicam-se apenas nos casos previstos e regulados nos n.ºs 1 e 2 do art.º 1.º da Lei 128/2000. Dispõe o Decreto 236/2000, de 23 de dezembro de 2000, no art.º 5/A.º na al. a) que as infrações sujeitas ao sistema de pontos³⁵² estão listadas no Anexo 1 do diploma, no qual se engloba a “Condução não licenciada (conduzir um veículo a motor na via pública com carta de condução de outra categoria ou permitir que uma pessoa não autorizada conduza um veículo)”³⁵³ sujeita a uma atribuição de 5 pontos cf. prevê a tabela disponibilizada no anexo e, na al. b) as infrações

³⁴⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A járművezetésre jogosító okmány kiadásának életkori és jártassági feltételeit a 6. és 7. melléklet tartalmazza” (Decreto 326/2011, p. 11).

³⁴⁷ Art.º 2.º n.º 8 do Decreto do Governo n.º 326/2011

³⁴⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Vezetői engedélyt csak olyan személynek lehet kiadni, akinek a szokásos tartózkodási helye Magyarország területén van” (Decreto 326/2011, p. 11).

³⁴⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “közúti közlekedési szabálysértések” (Lei 100/2012, p. 75).

³⁵⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “közúti közlekedési előéleti pontrendszer” (Lei 128/2000, p. 1).

³⁵¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “olyan rendszer, amely jogszabályban meghatározott szabályszegés elkövetése esetén kiszabható pontok e törvényben meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását teszi lehetővé” (Lei 128/2000, p. 1).

³⁵² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “szabálysértéseket és az azokhoz rendelt pontok számát az 1. számú melléklet” (Decreto 236/2000, p. 2).

³⁵³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Engedély nélküli vezetés (közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetése más kategóriába tartozó engedéllyel, illetve a jármű vezetésének átengedése engedéllyel nem rendelkező részére)” (Decreto 236/2000, p. 3).

sujeitas a coimas administrativas no âmbito do sistema de pontos³⁵⁴ listadas no Anexo 1/A do diploma, no qual se engloba a “Condução não licenciada (conduzir um veículo a motor na circulação rodoviária enquanto efetua serviços de transporte rodoviário com uma carta de outra categoria)” que está sujeita a uma atribuição de 5 pontos³⁵⁵. Nos casos em que o número de pontos tenha atingido ou excedido os 18, o “órgão de registo de tráfego rodoviário” notifica no prazo de três dias, a “autoridade administrativa de trânsito”, que procede à cassação da carta de condução no prazo de oito dias³⁵⁶ nos termos do n.º 1 do art.º 7.º da Lei 128/2000. A devolução do documento legal procede-se seis meses após a data de entrega³⁵⁷, desde que cumpridos os requisitos constantes no n.º 1 do art.º 8.º do diploma da Lei 128/2000.

No que concerne aos exames teórico e prático de condução, compete à Autoridade Administrativa dos Transportes³⁵⁸ sob a direção do Ministério dos Transportes³⁵⁹, a regulação dos exames dos profissionais dos transportes rodoviários e dos condutores rodoviários no âmbito da emissão de uma carta de condução. As suas atribuições são determinadas no Ato 1 de 1988, no capítulo II da Lei 84/1999 relativa ao registo da circulação rodoviária³⁶⁰ e no capítulo III do Decreto n.º 326/2011. Em similitude aos pressupostos exigidos nos restantes países, os candidatos à obtenção do documento de habilitação legal para a condução de veículos devem reunir os requisitos legais e, no caso de se tratar

³⁵⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “közúti közlekedési bírsággal sújtandó jogsértéseket és az azokhoz rendelt pontok számát az 1/A. számú melléklet tartalmazza” (Decreto 236/2000, p. 2).

³⁵⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Engedély nélküli vezetés (közúti forgalomban közúti közlekedési szolgáltatás végzése során gépi meghajtású jármű vezetése más kategóriába tartozó engedéllyel)” (Decreto 236/2000, p. 4).

³⁵⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Ha a járművezető nyilvántartott pontjainak száma elérte vagy meghaladta a 18-at, a Nyilvántartó három napon belül értesíti az illetékes fővárosi és vármegyei kormányhivatal járási (fővárosi kerületi hivatalát (a továbbiakban: közlekedési igazgatási hatóság), amely ennek alapján a járművezető vezetői engedélyét határozattal, nyolc napon belül visszavonja” (Lei 128/2000, p. 3).

³⁵⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “bevezetése alapján visszavont vezetői engedélyt annak leadásától számított hat hónapot követően vissza kell adni” (Lei 128/2000).

³⁵⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A közlekedési igazgatási hatóság” (Lei 84/1999).

³⁵⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Közlekedési Minisztérium” (Ato 1 de 1988).

³⁶⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “törvénya közúti közlekedési nyilvántartásról” (Lei 84/1999).

do pedido de uma primeira carta de condução, a Autoridade Administrativa dos Transportes “verificará se o candidato adquiriu ou foi dispensado dos conhecimentos de primeiros socorros”, requisito essencial para a emissão do documento³⁶¹. O exame instituído para tal fim inclui a aprovação em dois momentos distintos, um exame teórico e um exame prático de condução regulados no capítulo II da Decreto 24/2005 sobre as “regras detalhadas para a formação e exame de condutores rodoviários e especialistas em trânsito rodoviário”³⁶². Por via deste diploma visa-se harmonizar as disposições relativas à formação e exame dos condutores rodoviários.

Para um melhor entendimento da matéria em estudo, o regulamento define alguns conceitos base, nomeadamente “o ensino básico”, entenda-se como o conjunto de matérias teóricas³⁶³; a “formação inicial” relativa aos conhecimentos de condução e manuseamento técnico, segurança e controlo do veículo e execução de manobras³⁶⁴; a “formação principal”³⁶⁵ direcionada à parte do curso de formação prática de condutores que incide na instrução das tarefas de trânsito; o “teste prático” relativo ao exame prático de condução³⁶⁶ e, por fim, a “admissão ao exame”, ou seja, a aprovação pelo centro de exames,³⁶⁷ denominado “Centro de Aptidões e Testes de Tráfego”³⁶⁸ que posteriormente emite um “certificado eletrónico de exame”, um documento comprovativo de que

³⁶¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A vezetői engedély iránti kérelem benyújtásakor a közlekedési igazgatási hatóság a nyilvántartásba elektronikus úton érkezett adatok alapján ellenőrzi, hogy a járművezető a jogszabályban előírt egészségi alkalmassági előírásoknak megfelel-e, valamint a vezetői engedély első alkalommal történő kiadása esetén azt is, hogy az elsősegélynyújtási ismereteket megszerezte-e, vagy az alól mentesült-e” (Decreto 326/2011, p. 18).

³⁶² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól” (Decreto 24/2005).

³⁶³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “alapismeretek: az elméleti tantárgyak összessége” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁶⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “alapoktatás: a vezetési gyakorlat tantárgy oktatásának azon része, amely a forgalmi feladatok oktatására irányul” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁶⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “főoktatás: a vezetési gyakorlat tantárgy oktatásának azon része, amely a forgalmi feladatok oktatására irányul” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁶⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “gyakorlati vizsga: járműkezelés” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁶⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “vizsgára bocsátás: a vizsgaközpont jóváhagyása” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁶⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “KAV Traffic Aptitude and Examination Center Nonprofit Ltd” (Decreto 24/2005, p. 2).

foram cumpridas todas as condições de exame previstas na Decreto 24/2005 para a obtenção de uma carta de condução da categoria em causa³⁶⁹. Desta forma, só podem ser admitidos à formação infra referida os candidatos que cumpram os requisitos constantes no n.º 4 do art.º 4.º no capítulo II do diploma, nos termos do qual na al. a) o candidato “tenha atingido a idade legalmente exigida para a emissão da carta de condução que pretende obter”³⁷⁰, na al. b) “cumpra as condições de realização da prova teórica”³⁷¹ e na al. c) “declare no início da formação que cumpre o disposto no art.º 10.º n.º 1 al. e)”³⁷².

Os exames de condução são realizados no centro de exames “KAV Traffic Aptitude and Examination Center Nonprofit Ltd”. Quando notificado para prestar cada uma das provas de exame, o candidato deve comparecer no local e hora designados, fazendo-se acompanhar do documento de identificação válido³⁷³. No decurso do supracitado, o exame teórico só será admissível nos termos do n.º 1 do art.º 10.º do diploma a quem na al. a) “tenha concluído a parte teórica do curso”³⁷⁴; na al. b) “cumpra as condições de saúde e aptidão rodoviárias”³⁷⁵ previstas no Decreto 13/1992, de 26 de dezembro de 1992 e no Decreto do Governo n.º 444/2017, de 27 de dezembro de 2017, respetivamente; na al. c) “no caso de um exame para obtenção de uma carta de condução que não seja o de condução de um veículo a motor, o candidato seja capaz de ler e

³⁶⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “elektronikus vizsgaigazolás: a vizsgaközpont által kiállított elektronikus dokumentum az adott kategóriás vezetői engedély megszerzésére irányuló, e rendeletben előírt valamennyi vizsgakövetelmény teljesítéséről” (Decreto 24/2005, p. 1).

³⁷⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a megszerezni kívánt vezetői engedély kiadásához szükséges, jogszabályban meghatározott életkort betöltötte” (Decreto 24/2005, p. 6).

³⁷¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “megfelel az elméleti vizsgára bocsátás feltételei közül” (Decreto 24/2005, p. 6).

³⁷² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a képzés megkezdésekor nyilatkozik arról, hogy megfelel a 10. § (1) bekezdés e) pontjában foglaltaknak” (Decreto 24/2005, p. 6).

³⁷³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Vizsgát az a vizsgázó tehet, aki a vizsgajegyzőkönyvön szerepel, a kiírás szerinti időpontban a vizsga helyszínén vizsgára alkalmas állapotban megjelent, és a személyazonosságát hitelt érdemlően igazolni tudja. A már hitelesített (lezárt) vizsgajegyzőkönyvre további vizsgázó nem vehető fel” (Decreto 24/2005, p. 57).

³⁷⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “Elméleti vizsgára az bocsátható, aki a tanfolyam elméleti részét az bekezdésében foglaltak szerint” (Decreto 24/2005, p. 12).

³⁷⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “megfelel a külön jogszabályokban meghatározott egészségügyi és pályaalakalmassági” (Decreto 24/2005, p. 12).

escrever”³⁷⁶; na al. d) o exame teórico seja “condição para a emissão de carta de condução, com exceção da categoria “K” atendendo aos condicionalismos da al. da) e da al. db)”³⁷⁷; na al. e) “tenha entregue o comprovativo de conclusão do ensino básico no ato da candidatura”³⁷⁸ e na al. f) “tenha pago a taxa de exame”³⁷⁹. O Decreto 13/1992 estatui os requisitos e critérios mínimos de avaliação da aptidão médica dos candidatos a condutores rodoviários seguindo como critério de ponderação a realização de um exame preliminar que irá determinar a integração do candidato num grupo médico³⁸⁰. Desta forma, o diploma dispõe das “condições ou restrições que permitem emitir ao interessado uma carta de condução válida para a categoria em causa, mesmo em caso de doença ou de alteração do seu estado de saúde (físico ou sensorial)”³⁸¹. Do mesmo modo, o Decreto 444/2017 relativo à prova de aptidão para a condução de veículos de transporte rodoviário, determina que o condutor deve possuir as “características psicológicas individuais necessárias para uma atividade de condução segura”³⁸² nos termos da al. a) do art.º 2.º do diploma. Assim, a atribuição do documento de habilitação legal para a condução de um veículo a motor requer que o candidato se inscreva e conclua o curso de formação teórico para que possa ser admitido ao exame, o qual estando concluído com sucesso lhe permite frequentar a formação prática e posteriormente realizar o exame prático. Cumpridas estas etapas é enviado à Autoridade de Administração

³⁷⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “nem gépjármű vezetésére jogosító vezetői engedély megszerzésére irányuló vizsga esetén, írni, olvasni tud” (Decreto 24/2005, p. 12).

³⁷⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a megszerezni kívánt vezetői engedély kiadásának feltételéül – a „K” kategóriás jármű vezetője kivételével – a jogszabályban előírt életkornál” (Decreto 24/2005, p. 12).

³⁷⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a gépjármű vezetésére jogosító vezetői engedély megszerzésére irányuló vizsga esetében az alapfokú iskolai végzettség meglétéről a jelentkezési adatlapon nyilatkozik” (Decreto 24/2005, p. 12).

³⁷⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “meghatározott vizsgadíjat a képző szerv útján megfizette” (Decreto 24/2005, p. 13).

³⁸⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A közúti járművezető-jelöltet és a közúti járművezetőt az előzetes, az időszakos vagy soron kívüli egészségi alkalmassági vizsgálat alkalmával az alábbi két csoport valamelyikébe kell sorolni” (Decreto 13/1992).

³⁸¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “azoknak a feltételeknek, illetőleg korlátozásoknak a meghatározása, amelyek mellett a vizsgált személy betegség fennállása vagy egészségi állapotában (testi vagy érzékszervi) bekövetkezett változások esetén is az adott kategóriára érvényes gépjárművezetői engedélyt kaphat” (Decreto 13/1992, p. 1).

³⁸² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “endelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési tevékenységhez” (Decreto 444/2017, p. 1).

Rodoviária o certificado de exame e o processo finaliza com a aprovação no curso de primeiros socorros, que permitirá a emissão da carta de condução ao respetivo candidato. O exame teórico é passível de se realizar sob três formatos: escrito, oral ou em computador, nos termos do n.º 1 do art.º 12.º do Decreto 24/2005, sendo a matéria previamente determinada pela Autoridade de Administração Rodoviária, da listagem que consta nos anexos 7 e 8 do diploma³⁸³. Deste modo, existem várias condições para a execução do exame teórico, previamente verificadas pelo centro de exames durante a sua organização e processo. Nestes termos, várias adaptações de prova são admitidas, entre as quais nos termos da al. a) do n.º 2 do art.º 12.º é concedida a possibilidade a um “cidadão estrangeiro que não fale e compreenda húngaro” de realizar um exame oral com a assistência de um intérprete, “se não houver material de exame na língua oficial da nacionalidade do candidato”³⁸⁴; na al. b) “em consequência do estado de saúde, a uma pessoa com dificuldades de compreensão e/ou de leitura de texto” também é facultada a possibilidade de realizar o exame oral³⁸⁵ e, por fim, na al. c):

uma pessoa com deficiência auditiva – titular de um certificado de especialista – que utilize a língua gestual húngara pode, mediante pedido, realizar um exame oral em língua gestual húngara com a assistência de um intérprete de língua gestual inscrito no Diretório Nacional de Intérpretes de Língua de Sinais³⁸⁶.

Ainda que a lei preveja mecanismos adaptativos, o n.º 5 do art.º 12.º dispõe o seguinte:

³⁸³ Decreto 24/2005.

³⁸⁴ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “a magyar nyelvet nem anyanyelvi szinten beszélő, értő (a továbbiakban: magyar nyelvet nem beszélő) külföldi állampolgár, amennyiben nem áll rendelkezésre vizsgaanyag a vizsgázó állampolgársága szerinti hivatalos nyelven, tolmács közreműködésével szóbeli vizsgát tehet” (Decreto 24/2005, p. 16).

³⁸⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “az egészségi állapotából következően – a tanulási képességet vizsgáló magyar szakértői és rehabilitációs bizottság által kiállított szakértői szakvéleménnyel igazoltan – szövegértési vagy szövegolvasási nehézséggel küzdő személy szóban is vizsgázhat” (Decreto 24/2005, p. 16).

³⁸⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “az a – szakorvosi igazolással rendelkező – hallássérült személy, aki a magyar jelnyelvet használja, kérésére magyar jelnyelven, a Jelnyelvi Tolmácsok Országos Névjegyzékében nyilvántartott jelnyelvi tolmács közreműködésével szóbeli vizsgát tehet” (Decreto 24/2005, p. 16).

Exceto nos casos previstos no n.º 2 e para a categoria "TR", o exame de conhecimentos teóricos para os motoristas de veículos rodoviários é exclusivamente um exame de conhecimentos teóricos em computador (a seguir designado por "CCE"³⁸⁷.

No que respeita ao exame prático de condução, o candidato deve cumprir os requisitos mínimos gerais de admissão à prova enumerados no n.º 1 do art.º 11.º do diploma, dos quais: na al. a) "o candidato esteja em conformidade com o disposto nas alíneas b) a c) do n.º 1 e do n.º 2 do art.º 10.º"³⁸⁸; na al. b) "tenha atingido a idade mínima exigida por lei para obtenção da carta de condução"³⁸⁹; na al. c) "tenha sido aprovado nas matérias do exame teórico ou tenha sido dispensado da obrigação de exame nos termos do n.º 7 do art.º 9.º e tenha sido aprovado no exame de conhecimentos básicos"³⁹⁰; na al. d) "tenha concluído a parte prática da unidade curricular relativa à matéria de exame nos termos do n.º 3 do art.º 5.º"³⁹¹; na al. e) "tenha cumprido o número de horas e distâncias indicadas no n.º 3.2.1. do Anexo 3"³⁹²; na al. f) tenha sido efetuado o pagamento do exame e taxa especificados até à candidatura ao exame³⁹³ e na al. g)

tenha apresentado no exame a carta de condução existente - tendo em conta o disposto no n.º 6 – ou o formulário de pedido de emissão da carta de condução emitido pela autoridade de administração rodoviária³⁹⁴.

Os conteúdos em avaliação estão previstos e regulados no Anexo 8 do diploma relativo ao "Procedimento detalhado para o exame de condutores

³⁸⁷ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "A közúti járművezetők elméleti vizsgája – a (2) bekezdésben foglaltak, valamint a „TR” kategória kivételével – kizárólag számítógépes elméleti vizsga (a továbbiakban: SZE)V) formájában bonyolítható le. A rendelkezésre álló különböző nyelvű SZE)V-vizsgaanyagok közül a vizsgázó állampolgárságára tekintet nélkül választhat" (Decreto 24/2005, p. 16).

³⁸⁸ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "bekezdés b) – c) pontjában, valamint (2) bekezdésében foglaltaknak megfelel" (Decreto 24/2005, p. 14).

³⁸⁹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "a jogszabályban a vezetői engedély kiadásának feltételéül előírt életkort betöltötte" (Decreto 24/2005, p. 14).

³⁹⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "az összes elméleti vizsgatárgyból sikeresen vizsgázott, vagy a 9. § (7) bekezdése alapján a vizsgakötelezettség alól mentesült és a közlekedési alapismeretek vizsgája érvényes" (Decreto 24/2005, p. 14).

³⁹¹ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "a tanfolyam vizsgatárgyhoz kapcsolódó gyakorlati részét az 5. § (3)" (Decreto 24/2005, p. 14).

³⁹² Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "a 3. számú melléklet 3.2.1. táblázatában meghatározott kötelező óraszámokat és menettávolságokat igazoltan teljesítette" (Decreto 24/2005, p. 14).

³⁹³ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original "a meghatározott vizsgadíjat a vizsgára való jelentkezés előtt befizették" (Decreto 24/2005).

³⁹⁴ Decreto 24/2005, p. 14.

rodoviários”³⁹⁵. A prova prática é realizada num veículo e engloba a execução de três testes: “condução de veículo, rotina e tráfego”³⁹⁶. Na secção 1.5 do Anexo 8 relativo às “Regras gerais do exame”, o diploma consagra as tarefas a executar na avaliação do primeiro teste:

O candidato deve ser aprovado no exame de controlo de segurança, de condução técnica e de manobras numa ordem sequencial. A ficha de qualificação da condução do veículo deve indicar as falhas em cada sub-tarefa e o tempo disponível para completar cada tarefa³⁹⁷.

Na secção 1.6., estão dispostas as condições relativas ao cumprimento do segundo teste:

No exame, o candidato deverá realizar tarefas de controlo de segurança, segurança operacional, segurança de carga ou segurança de passageiros, bem como tarefas técnicas de manuseamento e manobra em ordem consecutiva³⁹⁸.

Por fim, na secção 1.8. são enumeradas as restantes tarefas a executar para aprovação no exame:

A tarefa de teste é aprovada se o candidato tiver ultrapassado com êxito a berma (limite da faixa de rodagem) ou depois de parar por razões de trânsito, com firmeza, de forma constante e regular, na faixa de rodagem utilizando os dispositivos de controle, se necessário, a iluminação e os sinais, com cautela. Antes de arrancar, deve verificar o trânsito atrás e ao lado do veículo pelo espelho retrovisor ou por outros meios. Deve dirigir-se sempre para a zona indicada pelo instrutor. Na ausência de indicações, deve seguir o traçado da estrada ou respeitar as indicações da sinalização rodoviária³⁹⁹.

O candidato que na sua posse detenha uma autorização do centro de exames que comprove que não domina os conhecimentos necessários na compreensão da língua húngara, pode solicitar nos termos do n.º 6 do art.º 12 um intérprete⁴⁰⁰ cf. previsto no na al. a) do n.º 1 do art.º 13.º.

³⁹⁵ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A közúti járművezetők vizsgáztatására vonatkozó részletes eljárási rend” (Decreto 24/2005, p. 57).

³⁹⁶ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A járműkezelési, a rutin és a forgalmi vizsgán a vizsgajárműben” (Decreto 24/2005, p. 17).

³⁹⁷ Decreto 24/2005, p. 59.

³⁹⁸ Decreto 24/2005, p. 60.

³⁹⁹ Decreto 24/2005, p. 60.

⁴⁰⁰ Tradução com recurso à plataforma *DeepL Translate*. No original “A vizsgaközponttól kapott

Projetado à luz do progresso mais amplo constatado noutros países, Portugal permanece numa posição primordial no que respeita a um padrão de criminalidade crescentemente centrado na categoria rodoviária. Ainda que, não de modo “uniforme nem linear em todos eles”, é conhecimento assente que ao longo do séc. XXI, a condução sem habilitação legal começou a aumentar sensivelmente (Cunha, 2019, p. 79). Este agravamento reflete-se, ainda que em pequena escala e com variações constantes, nos restantes países. Uma das explicações atendíveis para a variação deste tipo legal de crime em Portugal comparativamente à Suécia, Grécia e Hungria prende-se com os mecanismos adaptativos nos exames de condução constantemente disponibilizados aos candidatos atendendo às suas limitações e condicionantes. A avaliar pelo que tem sucedido neste âmbito no panorama legal, “Portugal tende a caminhar descompassado na mesma direção” (Cunha, 2019a, p. 84).

engedély alapján a gyakorlati vizsga során a magyar nyelvet nem beszélő külföldi állampolgár vizsgázó – a 12. § (6) bekezdésének megfelelően – tolmács közreműködését veheti igénybe” (Decreto 24/2005).

5. MÉTODO

A Investigação no âmbito das Ciências Sociais pressupõe um percurso, métodos e técnicas fundamentados no alcance de uma teoria com verdadeiro valor científico. Quando focados num processo flexível em Ciências Sociais e Humanas, impuseram-se dois requisitos: como o carácter científico - pautado por um procedimento sistemático e rigoroso – manifestado na maior adequação ao objeto de estudo (Coutinho, 2023). Só assim se tornou possível alcançar uma das pretensões do conhecimento científico – superar o senso comum – aquilo que surge como um conveniente vale-tudo. O processo de compreensão de fenómenos sociais foi materializado por meio da investigação e foi através dela “que se reflete e problematizam os problemas nascidos na prática, que se suscita o debate e se edificam as ideias inovadoras” (Coutinho, 2023, p. 7). O carácter específico da investigação em matéria de criminalidade comungou uma visão global que suportou os roteiros da investigação (Amado, 2014).

No estudo do fenómeno criminal, a Criminologia procurou à aplicação do método científico para descrever e explicar a realidade priorizando para tal, a observação, os factos empíricos e a experiência. No universo da investigação científica, “Técnicas”, “Métodos” e “Metodologia” foram conceitos que nortearam o investigador na sua busca do conhecimento (Coutinho, 2014, p. 24). Apesar da reconhecida ambiguidade, o método consiste “num conjunto de operações, situadas a diferentes níveis, que tem em vista a consecução de objetivos determinados”, assumindo-se, em última instância, como um “plano orientador de trabalho” (Pardal & Lopes, 2011, p. 12). Ao investigador compete conhecer e descrever a natureza de um ou mais fenómenos, consciente de que nem todo o conhecimento origina ciência. Assim, para o seu reconhecimento o conhecimento reúne características basilares tais como a racionalidade, objetividade, exatidão e demonstração, cujo “método de apreensão” advém do recurso a “procedimentos e regras baseados na metodologia científica” (Galliano, 1986; Sousa & Baptista, 2014, p. 6).

O conhecimento científico pode ser produzido através de vários métodos e técnicas associados a distintos paradigmas de investigação. Cada método deve seguir “um conjunto de procedimentos, técnicas e instrumentos” que

servem de guia ao investigador (Alves et al., 2021, p. 5). Revela-se essencial considerar a natureza da investigação, bem como a pergunta e os objetivos propostos por forma a podermos selecionar e aplicar os métodos e técnicas mais pertinentes. Na elaboração do plano da investigação, estes devem ser definidos e fundamentados, não esquecendo os obstáculos que podem surgir como concretas limitações, considerando ainda, a disponibilidade dos recursos essenciais e limitações temporais e espaciais (Poiares, 2016).

O processo de investigação, como sabemos, carece de um planeamento que tem origem desde o momento em que se define “a problemática, se formulam as hipóteses, se definem variáveis, e se escolhem instrumentos, até à fase em que se interpretam e comunicam os resultados” (Coutinho, 2023, p. 47). Na sua forma ideal, o processo de investigação reúne um conjunto de propriedades unívocas de estruturação e especificação processuais assente na lógica e, subsequentemente, nas exigências de validade; reúne qualidades empíricas; aplica metodologias que requerem “um esforço de conceptualização” e, por fim, origina um documento replicável e “transmissível” (Bruce & Brian, 2012, p. 19).

Num plano mais geral, a metodologia tem potencial na “produção do conhecimento científico” e é definida tomando em consideração o objeto de estudo, sendo que acima de si emerge o paradigma, “um sistema de princípios, crenças e valores que orienta a metodologia” (Coutinho, 2023, p. 25). As circunstâncias de investigação e a realidade social constituem fonte de escolha entre o paradigma qualitativo e o paradigma quantitativo. O rigor teórico e metodológico é tema de debate, particularmente nos casos em que o investigador recorre a ambos os paradigmas, uma vez que, não existe uma consensualidade relativa ao uso articulado de ambos os paradigmas, sobretudo “ao nível das abordagens do fenómeno criminal” (Machado, 2008, p. 39). Os autores Duarte et al. (2013) realçam o pensamento daqueles que defendem o caminho para o fracasso por serem “dois pólos (aparentemente) incompatíveis” (p. 8). No entanto, mais do que debater as suas diferenças e optar por apenas um deles, consideram alguns autores, que a tendência vai crescendo para uma posição de valorização da complementaridade metodológica e investigativa,

ultrapassando o confronto de paradigmas (Bruce & Brian, 2012; Coutinho, 2023; Pardal & Lopes, 2011; Sousa & Baptista, 2014). Assim, as correntes integracionistas privilegiam as técnicas de pesquisa que possibilitam o acesso e entendimento dos “universos simbólicos” de atores sociais e respetivas “práticas quotidianas (metodologia qualitativa)” (Machado, 2008, p. 40). A utilização desta opção metodológica visa sobretudo compreender os sujeitos a partir dos seus quadros de referência. Pelo contrário, as correntes funcionalistas privilegiam as “técnicas de recolha de informação em grande escala”, que possibilitam “conclusões extensíveis à análise ampla e extensiva das estruturas sociais (metodologia quantitativa)” (Machado, 2008, p. 40). Assim, o método quantitativo recorreu usualmente ao tratamento estatístico dos dados recolhidos.

Na investigação científica podemos seguir três tipologias de raciocínio distintas, nomeadamente o raciocínio dedutivo, o raciocínio indutivo e o raciocínio hipotético-dedutivo (Pardal & Lopes, 2011). O raciocínio indutivo parte do particular para o geral. Neste tipo de abordagem, o investigador procura desenvolver conceções gerais a partir de casos concretos. Na perspetiva de autores como Machado (2008) e Gil (2008), a compreensão de um fenómeno de modo indutivo, coloca a generalização como resultado de um processo de recolha de dados singulares. Ao invés, o raciocínio dedutivo parte do geral para o particular. O investigador procura construir conclusões de forma puramente lógica e racional (Marconi & Lakatos, 2003). Já o raciocínio hipotético-dedutivo baseia-se na formulação de hipóteses que deverão ser submetidas a testes de modo a averiguar a sua validade (Gil, 2008). Na presente investigação utilizámos o raciocínio hipotético-dedutivo.

A investigação caracterizou-se por ser de natureza exploratória e explicativa, uma vez que procurámos analisar uma temática pouco estudada pela comunidade científica e concomitantemente identificar as causas da problemática (Gil, 2008). Optámos por seguir a abordagem do método quantitativo, uma vez que recorreremos à utilização de dados estatísticos com o propósito de quantificar as informações recolhidas e, simultaneamente a abordagem do método qualitativo, uma vez que, efetuámos uma análise de conteúdo, cruzamento de dados recolhidos e elaboração de uma árvore de

categorias. Alguns autores consideram que no decurso de uma investigação científica, o investigador deve apenas auxiliar-se de um paradigma: ou o qualitativo ou o quantitativo (Carmo & Ferreira, 2008). A combinação de paradigmas pode implicar desvantagens, nomeadamente no custo, tempo e experiência do investigador que nem sempre tem a capacidade de dominar os dois métodos (Carmo & Ferreira, 2008). Contudo, optámos por recorrer a esta triangulação metodológica com o propósito de obter uma perspetiva mais exata por via de uma “validação mútua” (Bueno & Alves, 2020, p. 197). Aspetos epistemológicos, ontológicos e axiológicos estão inter-relacionados, “contribuindo a pesquisa quantitativa para a identificação precisa de processos relevantes, e proporcionando a investigação qualitativa a base da sua descrição” (Duarte et al., 2013, p. 8). Nas palavras de Coutinho (2023) a abordagem qualitativa “procura penetrar no mundo pessoal dos sujeitos”, de modo a possibilitar uma extensão e um aprofundamento das suas perspetivas e opiniões sobre o assunto e contexto em análise (p. 18). Já a abordagem quantitativa faz uso de procedimentos orientados na “análise e integração dos resultados de um conjunto mais ou menos alargado de investigações já realizadas sobre o tema” (Sousa & Baptista, 2014, p. 55). Para mais, como argumenta Serapioni (2000), o estudo científico do crime exige uma “complementaridade entre as duas abordagens” que reúna diferentes áreas do conhecimento e métodos adequados no alcance de um objetivo comum (p. 189).

A recolha de dados empíricos foi uma etapa fundamental no processo de investigação. Atendendo aos objetivos propostos, a recolha de dados foi concretizada por meio de três técnicas distintas, designadamente a análise documental, a aplicação de inquéritos por questionário e as entrevistas. Optámos por recorrer a estas três técnicas em conjunto porque pretendemos não só determinar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de CVSHL, como analisar as motivações e fatores de risco do agente do crime e determinar se essas mesmas respostas foram adequadas no entendimento de entidades que representam interesses públicos e/ou privados. Por essa razão, não seria possível alcançarmos os três objetivos sem recorrermos à análise documental para compreender o panorama jurídico-penal do sistema prisional e do crime de CVSHL, ao inquérito por questionário

que nos possibilitou uma percepção da problemática mais próxima da realidade e simultaneamente à entrevista que nos permitiu a obtenção de opiniões analíticas distintas de entidades nacionalmente reconhecidas.

Na análise documental focámos a nossa atenção na análise intensiva de relatórios institucionais (nacionais e/ou internacionais) sobre o sistema prisional português, incorporando indicadores das diferentes dimensões que o constituem; capítulos e livros; “documentação relativa a instrumentos e recomendações internacionais”; diplomas legais relativos ao crime de condução de veículo sem habilitação legal e ao “sistema penal e prisional”; documentação institucional disponibilizada pela DGRSP, fundamentais para o entendimento de questões procedimentais e para o “aprofundamento de enquadramentos normativos”; “artigos de imprensa que permitiram densificar a análise das principais reivindicações” em matéria de condução sem habilitação legal e sistema prisional; e os dados estatísticos fornecidos por órgãos oficiais que suportaram a “caracterização do sistema penal e prisional português e o seu enquadramento” (Gomes et al. 2021, p. 29). De acordo com Dalglish e McMahon (2021), recorrer a esta técnica pode ser positivo para o investigador na medida em que lhe permite extrair informação precisa sobre o objeto de estudo, gerar questões, complementar outros tipos de dados de investigação, acompanhar alterações e obter uma visão mais aprofundada sobre o tema.

A técnica do inquérito por questionário foi seleccionada para complementar a análise intensiva de documentação inerente à temática e para potenciar uma compreensão do objeto de estudo. Nas palavras de Alves e Silva (2021), o propósito do inquérito “não é a possibilidade de quantificar a informação obtida, mas sim a recolha sistemática de dados de forma a poder responder a um determinado problema”, concretizada por meio da partilha de atitudes, valores, opiniões, sentimentos ou informações factuais, que possibilitam uma compreensão aprofundada sobre o tema (p. 16). O instrumento do inquérito foi o questionário, que permitiu dispor um conjunto de questões abertas e/ou fechadas no decurso da investigação (Marconi & Lakatos, 2003). Assim, a utilização do inquérito por questionário revelou-se benéfica, uma vez que, permitiu uma “maior uniformidade, rapidez e simplificação na análise das

respostas” de uma ampla amostra (Sousa & Baptista, 2014, p. 97). Para além disso, optámos por aplicar o inquérito por questionário presencial de modo a assegurar o nível mínimo de literacia de leitura equacionada tendo em conta a população-alvo a quem se destinam os questionários (Coutinho, 2023).

A entrevista possibilitou não só a recolha de testemunhos e interpretações sobre um determinado fenómeno, tomando em consideração os quadros de referência, mas também a definição e exploração de dimensões relevantes nesta matéria (Sousa & Baptista, 2014). Por esse motivo, a entrevista foi uma “conversa intencional orientada por objetivos precisos” tendo em conta o fim e a utilidade da mesma (Amado, 2014, p. 207). Quanto à estrutura, a modalidade selecionada foi a entrevista semiestruturada, isto é, “centrada num assunto específico e com base em instrumentos previamente preparados” como seja o guia de perguntas que serão colocadas no desenrolar da conversa à “medida da oportunidade” e não necessariamente pela ordem previamente estipulada (Pardal & Lopes, 2011, p. 87). Registámos apenas o essencial para o estudo, concedendo alguma liberdade e abertura de resposta aos entrevistados. A ausência de uma imposição de questões permitiu captar informação em quantidade e qualidade (veracidade), adaptando-se “às pessoas e às circunstâncias” em que se desenvolveu a entrevista (Gil, 2008, p. 110). Quanto às funções, utilizámos uma entrevista de diagnóstico-caracterização, em que o propósito se prendeu com a identificação e fornecimento de informações importantes para a caracterização do objeto de estudo (Amado, 2014).

5.1. Pergunta de investigação, objetivos e hipóteses

Antes de apresentarmos a pergunta de investigação, começámos por delimitar claramente o objeto de estudo da dissertação. Nas palavras de Romão et al. (2021), “o conhecimento surge da interação entre o investigador e o objeto de estudo, sendo ambos inseparáveis” (p. 33). O objeto de estudo desta investigação foi o agente do crime de condução sem habilitação legal e as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos. Pretendemos dispor previamente de uma caracterização socioeconómica e criminológica da

população condenada em prisão efetiva pela prática do crime referido, na tentativa de identificar traços comuns no que respeita aos seus perpetradores. O objetivo geral foi justamente analisar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de CVSHL, atendendo às características, motivações e fatores de risco associados ao agente do crime.

Uma investigação envolve sempre uma pergunta, em regra elaborada formalmente pelo investigador. O seu propósito é fundamental para centralizar a investigação numa área/domínio específicos, auxiliar na organização do projeto e delimitação do estudo e apontar para a recolha de informação relevante e para os dados que se pretende alcançar (Coutinho, 2023). Para esse efeito, a pergunta de investigação que se pretendeu considerar foi: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?”.

Com base na pergunta de investigação proposta, no objeto de estudo e na revisão bibliográfica realizada nos capítulos anteriores, foram propostos os seguintes objetivos:

- Objetivo1: Determinar se a condição de saúde, o nível de habilitações escolares e as condições pessoais, são fatores que predispõem o agente para a prática do crime de condução sem habilitação legal;
- Objetivo 2: Determinar se a condenação anterior por este tipo de crime em penas não privativas da liberdade distanciou o agente da repetição da prática do crime;
- Objetivo 3: Avaliar os antecedentes criminais do agente condenado pelo crime de condução sem habilitação legal.
- Objetivo 4: Determinar a espécie de pena aplicada pelo tribunal ao agente responsável pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

5.2. Universo e amostra

Na análise de um fenómeno social, por norma não é possível inquirir todos os elementos do conjunto – universo – mas sim uma pequena parcela representativa – a amostra – do universo da investigação (Pardal & Lopes, 2011). Dada a natureza da presente investigação, não era alcançável o universo no seu todo, pelo que optámos por considerar uma amostra, ou seja, um “subconjunto do universo ou da população, por meio do qual se estabelecem ou se estimam as características desse universo ou população” (Gil, 2008, p. 90). Alguns estudos sugeriram uma amostra mínima igual ou superior a 200 de modo a garantir a consistência dos resultados (Gorsuch, 1974; Guilford, 1954; Kline, 2005).

No inquérito por questionário, a amostra foi composta por um grupo de 204 participantes, dos quais 204 (99,5%) do sexo masculino⁴⁰¹ (Tabela 4). Do total de inquiridos, 4 (2,0%) tinham entre 18 e 24 anos, 60 (29,4%) entre 25 e 35 anos e 140 (68,6%) mais de 35 anos (Tabela 4). Dos 204 participantes, 167 (81,9%) eram de nacionalidade portuguesa, 24 (11,8%) não mencionaram a sua nacionalidade e 13 (6,4%) eram de outra(s) nacionalidade(s) (Tabela 4). Relativamente às habilitações literárias, 157 (77,0%) dos participantes possuíam um nível de escolaridade inferior ao 12.º ano e 47 (23,0%) igual/superior ao 12.º ano (Tabela 4). A amostra seguiu a modalidade não probabilística do tipo de conveniência, uma vez que, se restringiu apenas aos reclusos afetos a alguns estabelecimentos prisionais, que se voluntariaram para participar no estudo, o que não nos garantiu o princípio da aleatoriedade e, por isso, não nos permitiu fazer generalizações, para lá do universo dos estabelecimentos prisionais definidos. Os participantes mostraram-se prontamente disponíveis, pelo que não foram selecionados por meio de um critério estatístico ou aleatório. A escolha centrou-se “em indivíduos ou grupos portadores de um ou vários atributos”, designadamente a condenação a pena de prisão efetiva⁴⁰² pela prática do crime de CVSHL nos seguintes Estabelecimentos Prisionais: EP do Porto, EP de

⁴⁰¹ Sendo um crime raro em mulheres, os casos identificados pela DGRSP correspondem a um número tão insignificante que se torna difícil anonimizar.

⁴⁰² Em alguns casos, os reclusos já haviam cumprido a pena de prisão decretada pelo Tribunal pela prática do crime de condução sem habilitação legal, no entanto, permaneciam no EP, uma vez que, tinham outros crimes associados.

Paços de Ferreira, EP de Coimbra, EP de Pinheiro da Cruz, EP de Sintra, EP de Lamego, EP da Covilhã, EP de Castelo Branco. (Pardal & Lopes, 2011, p. 64).

Variáveis	n	%
Género		
Masculino	203	99,5%
Não mencionado	1	0,5%
Faixa etária		
18-24 anos	4	2,0%
25-35 anos	60	29,4%
Mais de 35 anos	140	68,6%
Nacionalidade		
Portuguesa	167	81,9%
Brasileira	1	0,5%
Angolana	2	1,0%
Cabo-verdiana	8	3,9%
Guineense	2	1,0%
Não mencionado	24	11,8%
Habilitações literárias		
< 12º ano	157	77,0%
≥ 12º ano	47	23,0%

Tabela 4 - Caracterização sociodemográfica dos participantes. Fonte: Inquérito por questionário.

Da amostra total, apenas 11 participantes (5,4%) referiram que estavam inscritos em escola de condução automóvel (Tabela 5).

Variável	n	%
Sim	11	5,4
Não	193	94,6
Total	204	100

Tabela 5 - Reclusos inscritos (ou não) em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.

Devido ao teor da investigação e à população-alvo, foi estabelecido que todos os participantes deveriam ter pelo menos 18 anos de idade.

Nas entrevistas, a amostra foi composta por 7 participantes, entre os quais 3 (42,86%) do sexo masculino e 4 (57,14%) do sexo feminino (Tabela 6). Neste tipo de amostragem de especialistas, “o objetivo é constituir amostras cujos elementos sejam especialistas ou possuam conhecimentos de uma determinada área” (Marôco, 2011, p. 12). O que pretendemos com a realização de entrevistas

foi confirmar e/ou aprofundar a literatura existente e complementar a informação obtida com o inquérito por questionário. A seleção dos entrevistados sustentou-se na experiência profissional, responsabilidades e domínio de informações de quem está envolvido “ou em contacto muito próximo com o problema que se quer estudar” (Amado, 2014, p. 214). Por esse motivo, foram selecionados elementos da Assembleia Geral e da Direção da *Dislex*, dos Serviços de Formação e Certificação e do Conselho Diretivo do IMT, da Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações e da Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária da ANSR e da Direção da ANIECA. Estas entrevistas cumpriram o propósito de abranger os objetivos do estudo e fazer eclodir pontos-chave de investigação, imputando um contributo fundamental numa segunda fase da investigação para o saber de perspetivas díspares acerca da condução sem habilitação legal.

Da totalidade dos participantes			
Masculino		Feminino	
n	%	n	%
3	42,86	4	57,14

Tabela 6 - Género dos participantes. Fonte: Entrevista.

5.3. Instrumentos: inquérito por questionário

Para recolher os dados necessários para responder à pergunta de investigação e aos objetivos propostos, optámos por recorrer a dois instrumentos: a um inquérito por questionário presencial e a uma matriz cromática das unidades de contexto e de registo. O processo de elaboração do inquérito por questionário passou pelas seguintes etapas: a) elaboração da versão inicial do questionário com recurso ao *Microsoft Word*; b) validação do questionário pré-definitivo; c) concretização de um pré-teste; d) elaboração do questionário definitivo e, e) aplicação à população-alvo. O inquérito por questionário foi aplicado presencialmente entre setembro de 2023 e fevereiro de 2024.

A elaboração das perguntas decorreu de alguns indicadores, nomeadamente dos objetivos da investigação e das características e disponibilidade da população a inquirir (Pardal & Lopes, 2011). Um questionário pode assumir modalidades de perguntas distintas: abertas, fechadas ou de escolha múltipla. Assim sendo, o inquérito por questionário foi composto por quatro questões sociodemográficas, designadamente o género, idade, nacionalidade e habilitações literárias dos participantes; sete questões de resposta fechada; três questões de resposta aberta e oito questões de escolha múltipla em leque aberto. As questões foram organizadas em três secções: a) dados pessoais; b) contexto criminológico e c) estrutura dos exames de condução. Das oito questões de escolha múltipla em leque aberto, cinco delas focaram-se nos antecedentes criminais e pressupostos associados ao crime de CVSHL isoladamente ou em concurso com outros crimes; duas delas enumeraram as dificuldades sentidas pelo candidato nos exames de condução e a restante questão procurou determinar a presença de alguma doença/incapacidade psicomotora no participante. Das três questões de resposta aberta, duas delas disseram respeito a ferramentas de apoio à prevenção da reincidência e uma à medida de pena aplicada a crimes rodoviários e de outra natureza que não rodoviária. Por fim, das sete questões de resposta fechada, cinco delas procuraram compreender a posição do participante no que respeitou à atual estrutura dos exames de condução e das restantes duas, uma delas relativa ao tipo de pena aplicada e outra à possibilidade de o participante estar inscrito numa escola de condução (Apêndice I). O objetivo foi precisamente determinar o contexto socioeconómico e criminológico dos participantes e, dessa forma, perceber se os reclusos partilharam características e motivações, pela tipificação de fatores de risco associados ao cometimento deste crime. Considerando estes fatores, procurámos compreender se existiu algum elemento preditor da prática do crime de CVSHL.

No que respeitou ao conteúdo e vocabulário utilizados, as perguntas foram “formuladas de maneira clara, objetiva, precisa, em linguagem acessível ou usual do informante, para serem entendidas com facilidade”, tendo-se excluído perguntas ambíguas que potenciassem inferências e/ou

generalizações, considerando o reduzido nível de literacia do público-alvo (Marconi & Lakatos, 2003, p. 210).

a) Validação

O inquérito por questionário, foi validado no que respeitou à pertinência, conteúdo, forma e linguagem, junto dos orientadores da dissertação e do Chefe do Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas da DGRSP. Foram recomendadas apenas algumas alterações a nível da linguagem, não tendo sido constatados outros erros.

b) Pré-teste

Após receção da validação do questionário, o mesmo foi sujeito a um pré-teste, o qual no entendimento dos autores Sousa e Baptista (2011) “consiste num conjunto de verificações feitas, de forma a confirmar que ele é realmente aplicável com êxito, no que diz respeito a dar uma resposta efetiva aos problemas levantados pelo investigador” (p. 100). O trabalho de investigação desenvolvido nos estabelecimentos prisionais teve início em setembro de 2023 com a primeira deslocação ao EP da Covilhã. Seguindo os propósitos que devem nortear *à priori* uma investigação científica e de modo a garantir a perceção das questões e estimar o tempo de preenchimento, uma versão não final do questionário foi aplicada naquele estabelecimento prisional, a 7 reclusos antes da sua difusão para a restante amostra. Constatámos que todo o questionário foi perceptível, de compreensível resposta e com um tempo de preenchimento estimado entre os dez e os quinze minutos.

c) Questionário final

Verificados e cumpridos os pressupostos mencionados nas alíneas anteriores, procedemos à elaboração da versão final do questionário. Este foi estruturado em três partes sendo que, o inquirido antes de prosseguir para a primeira parte do questionário, além de poder visualizar a informação referente aos propósitos da investigação e ao instrumento de investigação científica, assinou a declaração de consentimento informado para os devidos efeitos legais (Apêndice II). A primeira parte do questionário foi especificamente direcionada

ao preenchimento de alguns dados sociodemográficos (género, idade, nacionalidade, habilitações literárias), pelo que na segunda parte foi recolhida informação respeitante à prática do crime de condução sem habilitação legal (isoladamente ou em concurso com outros crimes). Já a terceira parte foi essencialmente focada na estrutura das provas dos exames de condução (propostas de políticas públicas de prevenção criminal).

5.4. Instrumentos: entrevista

A condução de uma entrevista semiestruturada implicou uma preparação prévia, nomeadamente na atenção a um conjunto variado de aspetos de modo a garantir a pertinência e validade da informação recolhida. Os entrevistados foram sete pessoas, pertencentes a quatro entidades de escopo distinto: duas representaram o interesse público na segurança dos transportes – o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.) e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) - uma represento os interesses da população com dislexia – Associação Portuguesa de Dislexia (*Dislex*) - e uma representou os interesses privados das escolas de condução – Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel (ANIECA).

As entrevistas seguiram um guião semiestruturado adaptado ao perfil dos sete entrevistados tomando como referência o seu contributo informativo (Apêndice VII). Apesar dos diferentes guiões, as questões foram iguais o que permiti a sua inter-relação. Para tal, elaborámos uma planificação da entrevista que englobou o seu enquadramento (e.g. tema, objetivos, entidade, etc.); a definição do meio de comunicação (e.g. oral, escrito, e-mail, telefone, videochamada etc.), a data, o momento (e.g. período da manhã, da tarde e/ou pós-laboral) e a duração; a apresentação das questões; os aspetos formais a considerar (postura, linguagem, imparcialidade, *rapport*, etc.); e ainda, o percurso subsequente à realização da entrevista (Apêndices III, IV, V e VI).

Quanto ao conteúdo das entrevistas, assegurámos que os entrevistados dispunham da informação necessária para responder à pergunta, à semelhança

do vocabulário utilizado no emprego da questão que foi clara, objetiva, formulada de modo acessível e adequado ao universo dos entrevistados (Marconi & Lakatos, 2003). Outro aspeto considerado foi a tipologia de questões, pelo que a oportunidade para aprofundar o tema e apreender informações ricas em detalhes numa base espontânea definiu o recurso a perguntas abertas possibilitando ao entrevistado “expressar e justificar livremente a sua opinião” (Sousa & Baptista, 2014, p. 81). Considerámos os fatores culturais, afetivos e cognitivos dos entrevistados, à semelhança da competência técnica do entrevistador na qual se englobaram os valores éticos e morais que, de algum modo, assumiram uma posição de destaque aquando da averiguação da qualidade e validade da entrevista. Por último, a definição dos moldes e pressupostos considerados na transcrição da entrevista foi uma das questões que mais se colocou na averiguação da fidelidade do discurso do entrevistado, pelo que a captação e replicação textual das palavras, expressões e comentários pressupôs escutas repetidas e atentas da gravação (Amado, 2014).

5.5. Procedimentos

Uma vez descritos os instrumentos de recolha de dados selecionados para a investigação e as várias etapas a que os mesmos foram sujeitos, importa enumerar os procedimentos legais e institucionais que foram levados a cabo, desde logo: a) a aprovação por parte do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna para conduzir a presente investigação; b) concedida a autorização, foi elaborado um requerimento enviado para avaliação prévia aos orientadores, à Exma. Dra. Inês Horta Pinto e ao Exmo. Subintendente Pedro Pereira, posteriormente remetido a solicitar deferimento ao Exmo. Sr. Diretor-Geral da Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais, para autorização da aplicação de questionários a reclusos condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal (Apêndice VIII); c) concedida a autorização (Anexo I), preparámos o inquérito por questionário a ser disseminado presencial (Apêndice I); d) posteriormente foi elaborado novo requerimento enviado para avaliação prévia aos orientadores, à Exma. Dra. Inês Horta Pinto e ao Exmo. Subintendente Pedro Pereira, e posteriormente remetido

a solicitar deferimento aos Exmos. Diretores dos Estabelecimentos Prisionais mencionados anteriormente, para agendamento da data de aplicação do inquérito por questionário (Apêndice IX); e) seguidamente, foi enviado um comunicado para avaliação prévia aos orientadores, à Exma. Dra. Inês Horta Pinto e ao Exmo. Subintendente Pedro Pereira, e posteriormente remetido a solicitar deferimento para a realização de entrevistas a elementos das seguintes entidades: *Dislex*, ANSR, IMT e ANIECA (Apêndice X) e f) concedidas as autorizações, preparámos o guião de entrevista a realizar *online* (Apêndice VII).

A consulta do Relatório Final (Processo V-3/2023) da IGSJ (2023) que se revelou essencial na compreensão global da temática em estudo, careceu da elaboração de um pedido de acesso à Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça (Anexo II), o qual foi aceite mediante cumprimento dos pressupostos estipulados (Anexo III).

5.5.1. Procedimentos: inquérito por questionário

Relativamente ao inquérito por questionário, os participantes foram previamente informados que o inquérito estaria a ser conduzido com o propósito de recolher informação no âmbito da realização de uma Dissertação de Mestrado na área das Ciências Policiais na especialidade de Criminologia e Investigação Criminal. O objetivo da investigação foi previamente explicado, à semelhança do que lhes seria solicitado ao longo do questionário e do modo de preenchimento do mesmo. A participação no estudo não foi impositiva, pelo que lhes foi garantido que o seu envolvimento seria totalmente confidencial e anónimo, e que somente a autora do estudo e os respetivos orientador e coorientador teriam acesso aos dados obtidos. Deste modo, a plena vontade de participação dos interessados foi assegurada. Os participantes foram alertados no início do inquérito de que a participação não era remunerada, pelo que se poderiam retirar a qualquer momento, não sendo necessário apresentar qualquer justificação. Após a informação prestada, foi solicitado aos participantes que proovessem o respetivo consentimento para efeitos de estrita legalidade dos procedimentos de investigação científica. De modo a cumprir com os procedimentos legais,

elaborámos uma declaração sobre o tratamento de dados pessoais, garantindo a sua não utilização para fim diverso do que determinou o seu acesso (Apêndice XI).

O trabalho de campo foi realizado em oito estabelecimentos prisionais e contou com a presença única da autora do estudo que se deslocou, em média, dois dias a cada um deles, em horário diurno. O agendamento da aplicação do questionário e os horários da presença da investigadora foram definidos em conformidade com os elementos da direção de cada estabelecimento prisional. Assim, a recolha de dados através do questionário decorreu entre setembro de 2023 e fevereiro de 2024. A aplicação do instrumento metodológico seguiu o seguinte procedimento: a) solicitação à direção de cada EP do número efetivo de reclusos condenados a pena de prisão pela prática do crime de CVSHL isoladamente ou com concurso com outros crimes⁴⁰³; b) solicitação de uma sala sem ruído destinada à receção do(s) recluso(s) que se voluntariasse a participar no estudo e de material de escrita (esferográficas); c) deslocação do(s) recluso(s) à sala vigiada por um guarda prisional nomeado para o efeito; d) distribuição do inquérito por questionário e do consentimento informado e, e) preenchimento individualizado do consentimento informado e do inquérito por questionário⁴⁰⁴.

A seleção dos inquiridos foi feita com recurso ao Sistema de Informação Prisional, do qual resultou uma listagem de participantes elegíveis de integrar o estudo, sendo o critério primordial a condenação a pena de prisão efetiva pela prática do crime de CVSHL. Importa realçar que a não aplicação do questionário em estabelecimentos prisionais femininos, adveio da não autorização dos serviços competentes da DGRSP, tendo sido o requerimento negado por motivos de (in)confidencialidade dos dados das reclusas. Quando questionados sobre eventuais questões de fiabilidade do estudo, por não integrar o género

⁴⁰³ Esta seleção fez-se pelo número de identificação interno de cada recluso e não pelo seu nome.

⁴⁰⁴ Por motivos de iliteracia e em casos excecionais, o inquérito por questionário foi preenchido pelo recluso com auxílio da investigadora.

masculino e feminino, a DGRSP assumiu total responsabilidade pela decisão tomada, garantindo a validade da investigação.

5.5.2. Procedimentos: entrevista

Tal como referido anteriormente, os dados recolhidos foram alvo de uma análise qualitativa por meio de um processo de categorização e anexo em subcategoria(s), norteado pelos objetivos de investigação. Assim, a aplicação do instrumento metodológico seguiu o seguinte procedimento: a) solicitação aos entrevistados do consentimento para gravação da entrevista; b) especificação da legitimação da mesma e respetivo formato; c) clarificados dos objetivos; d) apresentação das questões seguindo uma ordem indiferenciada; d) esclarecimento de dúvidas e agradecimentos.

Aos entrevistados foi assegurada a confidencialidade e anonimato da informação recolhida e divulgada sob formato textual no estudo académico. Após a informação prestada, foi solicitado aos participantes que proovessem o respetivo consentimento, via oral, para a gravação da entrevista para efeitos de estrita legalidade dos procedimentos de investigação científica. A informação prestada foi posteriormente transcrita para facilitar o processo de análise de conteúdo. Os entrevistados participaram voluntariamente no estudo, tendo sido informados dos objetivos da investigação e do seu contributo informativo para a mesma. Assim, o registo foi efetuado por meio de um gravador de modo a preservar a conteúdo divulgado pelos entrevistados na íntegra. Posteriormente, as entrevistas foram transcritas para um documento *word* após a audição atenta das gravações.

5.6. Análise e tratamento de dados

A análise e tratamento de dados foi uma etapa fundamental para a consolidação dos objetivos propostos na investigação. Assim sendo, quanto ao inquérito por questionário optámos por recorrer a uma análise estatística dos dados obtidos, posteriormente convertidos em informação relevante para a investigação. Nas palavras de Alves et al. (2021), a estatística descritiva propõe-se a “organizar e descrever os dados de uma amostra geralmente na forma de gráficos e tabelas” (p. 74). Do mesmo modo, Gonçalves (2017) reforça que a “análise estatística tem como objetivo principal inferir conclusões válidas para a população através do estudo de amostras dessa população” (p. 38). Para a análise, organização e tratamentos da informação recolhida pelo questionário, os dados foram transferidos para uma base de dados do programa *Statistical Package for the Social Sciences* (IBM, SPSS) versão 27, onde foram posteriormente tratados, testados e organizados em tabelas. Neste sentido, optámos pelo seguinte percurso metodológico: a) obtivemos os dados com o preenchimento individualizado do questionário pelos reclusos nos estabelecimentos prisionais infra; b) recorreremos à plataforma SPSS para inserir os dados obtidos na qual agrupámos e categorizámos as respostas dadas pelos participantes; c) seguidamente elaborámos gráficos e tabelas de forma a relacionar os dados obtidos e a simplificar a sua leitura e d) interpretámos a informação recolhida.

Obtidos os resultados, prosseguimos à sua análise de modo a comparar as respostas e analisar as associações entre variáveis. Procurámos determinar se as respostas obtidas no questionário não foram fruto do acaso, revelando-se algo mais com “significância estatística” para o universo em estudo (Coutinho, 2023, p. 199). Para tal e dada a natureza nominal de diversas variáveis do questionário, recorreremos ao teste não paramétrico do qui-quadrado de *Pearson* (χ^2), que consistiu num teste estatístico que procurou verificar se existia uma diferença significativa entre os resultados esperados e os resultados observados (Marôco, 2011).

$$\chi^2 = \sum_i \frac{(o_i - e_i)^2}{e_i}$$

O_i : frequência observada

e_i : frequência esperada

Σ : somatório

Como refere Coutinho (2023), estabelecer um “nível de significância de 0,05 ou 5% para aceitar/rejeitar uma hipótese, significa que o investigador apenas admite a probabilidade de menos de 5% dos valores que dispõe serem fruto do acaso” (p.199). Ao estabelecermos um *p-value* igual ou inferior a 5% ($p=0,05$ ou $p<0,05$), significa determinar um “nível de significância para decidir se algo é realmente representativo da população teórica ou é, simplesmente, resultado do acaso” (Marôco, 2011). Segundo este autor, “o *p-value* é a probabilidade de obter o valor da estatística de teste (...) numa determinada amostra”, sendo que “quanto menor for o *p-value*, mais forte é a evidência contra a hipótese nula”, ou seja, os resultados observados são diferentes dos resultados esperados (Marôco, 2011). A hipótese nula (H_0) significa que ambas as variáveis são independentes, enquanto a hipótese alternativa (H_1) significa que ambas as variáveis possuem alguma associação (Coutinho, 2023). Ora, dos resultados obtidos no χ^2 existem duas hipóteses: a H_0 é rejeitada e a H_1 é aceite, o que significa que os resultados observados são diferentes dos resultados esperados (*p-value* $>0,05$); ou a H_0 é aceite e a H_1 é rejeitada, ou seja, verifica-se uma adesão dos resultados observados aos valores esperados ($p= 0,05$ ou $p<0,05$) (Marôco, 2011).

No campo da investigação, as entrevistas são muitas vezes associadas a uma análise de conteúdo, pela busca disciplinada de elementos úteis na compreensão da informação obtida (Poiares, 2016, p. 255). Segundo Bardin, (1997), a técnica de análise de conteúdo procura:

obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/receção (variáveis inferidas) destas mensagens (p. 42).

Assim, tem como pilar a interpretação, mas orienta-se num plano mediado “entre o rigor da objetividade, que se pretende científico, e a leitura subjetiva”

(Pardal & Lopes, 2011, p. 94). Na investigação, utilizámos o método de Bardin (1977). Por esse motivo, a análise de conteúdo foi operacionalizada por meio da categorização que pressupõe “a definição de três tipos de unidades: unidade de registo, unidade de contexto, unidade de enumeração” (Vala, 2001, p. 114). Assim, a análise de conteúdo enquanto técnica de investigação requer uma preparação cuidada que, segundo Bardin (1977), deve englobar a compreensão de alguns conceitos-chave, nomeadamente: a) “categoria”, definida por meio de uma “operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto” de dados; b) “subcategoria”, perspectivada pelo autor como “(...) rubricas ou classes, as quais reúnem um grupo de elementos (unidades de registo, no caso da análise de conteúdo)”; c) “unidade de registo”, entendida como uma “(...) unidade de significação a codificar e corresponde ao segmento de conteúdo a considerar como unidade de base (...)”; d) “unidade de contexto”, que “(...) serve de unidade de compreensão para codificar a unidade de registo e corresponde ao segmento da mensagem, cujas dimensões (...)” são adequadas para compreender o significado exato da unidade de registo e, por fim, e) “unidade de enumeração”, associada ao “modo de contagem” de repetições da unidade de registo (pp. 103-108). O processo de análise de conteúdo, englobou cinco etapas cruciais, designadamente: a) a preparação das informações; b) a unitarização ou transformação do conteúdo em unidades; c) a categorização ou classificação das unidades em categorias; d) a descrição e e) a interpretação (Moraes, 1999). Deste modo, após realizarmos as entrevistas, optámos pelo seguinte percurso metodológico: a) em primeiro lugar, foram transcritas todas as entrevistas, perfazendo um total de sessenta e sete páginas. Desta forma, foi possível ouvir atentamente as sete entrevistas e transcrever na íntegra as respostas dos entrevistados; b) posteriormente fizemos uma leitura intensiva do conteúdo das respostas destacando as cores algumas ideias no *corpus* de texto de forma a identificarmos a informação pertinente para a nossa investigação; c) as informações recolhidas foram agrupadas consoante a(s) categoria(s) e/ou subcategoria(s) por nós definidas; d) elaborámos duas tabelas, uma relativa à matriz cromática e outra relativa à matriz de análise de conteúdo onde agrupámos e sintetizámos as informações necessárias para facilitar a análise da informação obtida (Apêndice XII) e, por fim, e) interpretámos os resultados obtidos. Mais do que uma análise de conteúdo, elaborámos uma árvore de

conceitos onde constaram as categorias e subcategorias que resultaram de um processo de análise de dados obtidos no inquérito por questionário e nas entrevistas⁴⁰⁵.

5.7. Limitações do estudo

No decurso da investigação foi possível denotar algumas limitações. Inicialmente contámos com uma amostra que incluísse a população prisional masculina e feminina, mas apenas a masculina foi passível de análise. Desta forma, ainda que nos tenha sido possível obter algumas conclusões, não podemos afirmar com toda a certeza que os resultados obtidos são generalizáveis. Para além disso, ainda que tenhamos identificado os fatores pessoais como a principal motivação associada à prática criminal, as justificações apresentadas foram apenas expostas isoladamente pela população reclusa estando, por isso, ausente de corroboração com estudos científicos nesta área por motivos de escassez de recursos documentais.

Tal como referem os autores Gomes et al. (2021), “o protocolo de aplicação do inquérito por questionário foi sujeito em alguns estabelecimentos prisionais, a ajustamentos necessários” atendendo aos constrangimentos verificados no decurso do trabalho de campo (p.31). Num primeiro momento, a escassez de recursos humanos e materiais, os excessivos encargos de trabalho e a(s) dinâmica(s) de funcionamento interno da instituição levaram ao reagendamento da data de aplicação do inquérito por questionário. A indisponibilidade dos serviços competentes de alguns estabelecimentos prisionais, designadamente dos elementos da respetiva direção no reagendamento e comunicação aos reclusos e guardas prisionais dos propósitos da deslocação da investigadora à instituição, resultou na aplicação de uma amostra reduzida de inquéritos (4 ou 5). Ademais, não sendo esta uma investigação participada, os encargos financeiros e o tempo despendido em

⁴⁰⁵ Ver Capítulo 6.

viagens (e.g. Viseu – Sintra) não foram critérios tomados em consideração por algumas das instituições alvo do estudo.

Considerando o período temporal durante o qual decorreu a presente investigação (setembro de 2023 a outubro de 2024), o plano de estudos inicialmente elaborado careceu de uma reestruturação atendendo às limitações causadas pelas perceções individuais e rotinas da população prisional inquirida, relativamente ao grau de eficácia e veracidade do estudo. Daqui decorreu uma das problemáticas mais visíveis neste contexto – a não recetividade da população reclusa – visível aquando da chamada do Guarda Prisional para comparecer na sala onde se encontrava a decorrer a aplicação do inquérito por questionário. Na perspetiva da larga maioria dos reclusos, a sua condição e os antecedentes criminais parecem constituir um verdadeiro entrave à valorização e credibilização da informação transmitida pelos próprios, o que resultou na desistência de muitos participantes inicialmente seleccionados pelo SIP.

6. ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

No presente capítulo pretendemos, num primeiro momento, apresentar os dados recolhidos através do inquérito por questionário e das entrevistas, cujos procedimentos foram descritos anteriormente. Num segundo momento, procurámos discutir os dados apresentados e relacioná-los com a revisão da literatura previamente efetuada nos Capítulos 2, 3 e 4. Desta forma, procurámos concretizar a verificação dos objetivos apresentados e responder à pergunta de investigação: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?”.

6.1. Apresentação dos resultados

Uma vez que tencionámos fazer uma análise dos dados obtidos através de dois métodos distintos, num processo de integração metodológica, optámos por fazê-lo em duas secções distintas. Assim, apresentámos numa primeira secção os resultados do inquérito e, numa outra secção, os resultados da análise das entrevistas. Deste modo, procurámos optar por uma planificação que nos pareceu mais adequada para a análise e compreensão dos dados apresentados para, posteriormente, podermos discuti-los adequadamente.

6.1.1. Inquérito por questionário

Prosseguindo esta fase da investigação, considerámos relevante organizar os dados obtidos com o questionário em tabelas com frequências absolutas (n) e percentagens (%). Para cada tabela fizemos uma breve leitura da mesma. Ainda neste capítulo pretendemos estudar a associação entre algumas variáveis com a aplicação do questionário, de forma a poder determinar a intensidade da sua associação. Para tal, recorreremos ao teste do χ^2 com o objetivo de verificar se existe associação ou não entre as variáveis em investigação.

Assim, o cálculo do valor de χ^2 foi efetuado com recurso à plataforma SPSS. Por sua vez, o nível de significância estatística (*p-value*) foi 0,05 cf. referido no capítulo anterior (Marôco, 2011). Para efeitos de investigação, considerámos “Reincidência” como um conceito técnico-jurídico associado à condenação do indivíduo pela 2.^a vez a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

Na primeira secção de questões do inquérito por questionário foi solicitado aos participantes que expusessem a sua condição de saúde e a reiteração (ou não) criminosa no âmbito da condução sem habilitação legal. Destaca-se que da amostra total, 16 participantes (7,9%) referem ser portadores de doença ou incapacidade psicomotora (Tabela 7). Daqui, pretendemos cruzar duas variáveis: a condição de saúde e a reincidência (ou não), recorrendo para o efeito ao teste do Qui-Quadrado.

Variável	É portador(a) de alguma doença ou incapacidade psicomotora?						
		Sim		Não		Total	
		n	%	n	%	n	%
É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?	Sim	6	7,8	71	92,2	77	100
	Não	10	7,9	117	92,1	127	100
Total		16	7,8	188	92,2	204	100

Tabela 7 - Condição de saúde e reincidência (ou não). Fonte: inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(1)=0,000$; $p=0,983$, logo a presença de doença ou incapacidade psicomotora não permite distinguir a possibilidade de reincidência (ou não) do indivíduo pela prática reiterada do crime de condução sem habilitação legal (Tabela 7).

Na tabela seguinte pretendemos apresentar os resultados da associação entre as seguintes variáveis: as habilitações literárias e a reincidência, aplicando para o efeito o teste do Qui-Quadrado (Tabela 8).

Variável		Habilitações literárias					
		< 12º ano		≥12º ano		Total	
		n	%	n	%	n	%
É a primeira vez que é condenado a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?	Sim	60	77,9	17	22,1	77	100
	Não	97	76,4	30	23,6	127	100
Total		157	77	47	23	204	100

Tabela 8 - Habilitações literárias e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(1)=0,064$; $p=0,800$, logo ter um maior nível de escolaridade não se associa com a ocorrência de reincidência (ou não) pela prática reiterada do crime de condução sem habilitação legal.

Relativamente às condições pessoais, procurámos determinar quais os fatores de influência que pudessem justificar a não inscrição, no momento, em escola de condução automóvel. Destaca-se que da amostra total, 89 participantes (43,6%) selecionam a opção “Outro” e 54 participantes (26,5%) referem o elevado custo económico da carta de condução (Tabela 9).

Variável	n	%
Outro	89	43,6
Elevado custo económico da carta de condução	54	26,5
Dificuldades na realização dos exames teórico e/ou prático de condução	49	24,0
Omisso	11	5,4
Não sinto necessidade de tirar a carta de condução	1	0,5
Total	204	100

Tabela 9 - Fatores de influência da não inscrição em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.

Ora, dos 89 participantes, apenas 5 (2,5 %) não especificam qual o fator de influência associado à não inscrição. Por sua vez, dos restantes 84 participantes, 42 (20,6%) menciona a privação da liberdade e 25 (12,3%) o facto de já serem detentores do título de condução (Tabela 10).

Variável	n	%
Carta de condução estrangeira	3	1,5
Titular de carta de condução	25	12,3
Fatores pessoais	14	6,9
Privado da liberdade	42	20,6
Omisso	5	2,5
Total	204	100

Tabela 10 - "Outro" fator de influência da não inscrição em escola de condução automóvel. Fonte: Inquérito por questionário.

Na tabela que se segue, procurámos apresentar os resultados da associação da variável reincidência (ou não) com as dificuldades manifestadas pelos participantes na realização dos exames teórico e/ou prático de condução, aplicando para tal o teste do Qui-Quadrado (Tabela 11).

Variável		É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?					
		Sim		Não		Total	
		n	%	n	%	n	%
Sentiu dificuldades na realização do exame teórico de condução?	Sim	19	24,7	33	26,0	52	25,5
	Não	31	40,3	43	33,9	74	36,3
	Não realizei o exame teórico, até ao momento	27	35,1	51	40,2	78	38,2
Total		77	100	127	100	204	100

Tabela 11 - Dificuldades no exame teórico de condução e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(2)=0,899$; $p=0,638$, pelo que ter dificuldades na realização do exame teórico de condução não está associado significativamente com a ocorrência de condenação a pena de prisão pela reincidência (ou não) no crime de condução sem habilitação legal (Tabela 11).

De seguida, pretendemos apresentar os resultados da associação da prática reiterada (ou não) do crime de condução sem habilitação legal, neste caso, com as dificuldades manifestadas pelos participantes na realização do

exame prático de condução, aplicando para tal o teste do Qui-Quadrado (Tabela 12).

Variável		É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?					
		Sim		Não		Total	
		n	%	n	%	n	%
Sentiu dificuldades na realização do exame prático de condução ?	Sim	6	7,8	16	12,6	22	10,8
	Não	30	39,0	35	27,6	65	31,9
	Não realizei o exame prático, até ao momento	41	53,2	76	59,8	117	57,4
Total		77	100	127	100	204	100

Tabela 12 - Dificuldades no exame prático de condução e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(2)=3,346$; $p=0,188$, pelo que ter dificuldades na realização do exame prático de condução não está associado significativamente com a ocorrência de condenação a pena de prisão pela prática reiterada (ou não) do crime de condução sem habilitação legal (Tabela 12).

Ainda na primeira secção de questões do inquérito por questionário foi solicitado aos participantes que referissem qual o motivo que os levou à prática do crime de condução sem habilitação legal. As categorias de resposta foram definidas tendo por base o estudo de Schoettle e Sivak (2014) que analisa as razões pelas quais um número significativo de jovens não possui o título de condução. Destaca-se que da amostra total, 49 participantes (63,6%) selecionam os fatores pessoais (Tabela 13). Assim, pretendemos cruzar duas variáveis: os fatores motivacionais e a reincidência (ou não), fazendo uso para o efeito do teste do Qui-Quadrado.

Variável		É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?					
		Sim		Não		Total	
		n	%	n	%	n	%
Refira qual o motivo que o(a) levou à prática do crime de condução sem habilitação legal?	Fatores pessoais	49	63,6	73	57,9	122	60,1
	Desconsideração pela lei	18	23,4	29	23,0	47	23,2
	Fatores económico-financeiros	6	7,8	11	7,9	17	8,4
	Fatores sociais	3	3,9	10	7,9	13	6,4
	Fatores cognitivos	1	1,3	3	2,4	4	2,0
Total		77	100	126	100	203	100

Tabela 13 - Fatores motivacionais e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(4)=1,814$; $p=0,770$, logo as proporções dos diferentes tipos de motivações que levam à prática do crime de condução sem habilitação legal não variam entre a situação de primeira condenação (ou não) a uma pena de prisão efetiva por esse crime (Tabela 13).

Aos participantes foi solicitado que mencionassem se em momento anterior tinham sido condenados por outro tipo de pena que não a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal. Da amostra total, 115 participantes (56,7%) referem já terem sido condenados a outro tipo de pena (Tabela 14). Posto isto, procurámos cruzar as seguintes variáveis: a espécie de pena aplicada em condenação anterior e a reincidência (ou não), aplicando para tal o teste do Qui-Quadrado.

Variável		Em algum momento foi condenado(a) a outro tipo de pena que não a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?					
		Sim		Não		Total	
		n	%	n	%	n	%
É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?	Sim	41	53,2	36	46,8	77	100
	Não	74	58,7	52	41,3	126	100
Total		115	56,7	88	43,3	203	100

Tabela 14 - Espécie de pena aplicada em condenação anterior e reincidência (ou não). Fonte: Inquérito por questionário.

Os resultados do teste do Qui-Quadrado indicam que a associação entre as variáveis não é significativa, $\chi^2(1)=0,585$; $p=0,444$, sendo as variáveis independentes (Tabela 14). Assim, a ocorrência de condenação anterior a outro tipo de pena não permite diferenciar os que foram (ou não) condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

Sobre esta matéria, foi solicitado aos participantes que referissem se a aplicação da pena de prisão efetiva resultou da revogação de uma pena de substituição ou foi uma sanção decretada pelo Tribunal em detrimento das restantes. Da amostra total, 138 participantes (67,6%) referem terem sido condenados a uma pena de prisão efetiva, tratando-se de uma medida decretada na sentença (Tabela 15).

Variável	n	%
Revogação de uma pena de substituição	66	32,4
Aplicação pelo Tribunal de uma pena de prisão efetiva	138	67,6
Total	204	100

Tabela 15 – Espécie de pena aplicada. Fonte: Inquérito por questionário.

Atendendo aos pressupostos do estudo, os participantes foram questionados sobre a possibilidade de já terem sido condenados a pena de prisão efetiva pela prática de outro(s) crime(s), independentemente da sua

natureza. Importa referir que nesta questão os inquiridos puderam indicar mais do que uma opção. Do total de respostas, 60 participantes (24,9%) elencam o crime de tráfico e outras atividades ilícitas; 55 participantes (22,8%) referem o crime de roubo e 39 participantes (16,2%) apontam o crime de furto, à semelhança do anteriormente observado no relatório da IGSJ⁴⁰⁶ (Tabela 16).

Variável⁴⁰⁷	n	%
Tráfico e outras atividades ilícitas	60	24,9
Roubo	55	22,8
Furto	39	16,2
Detenção de arma proibida	17	7,1
Ofensa à integridade física	13	5,4
Furto qualificado	13	5,4
Sequestro	9	3,7
Condução perigosa de veículo	4	1,7
Violência doméstica	3	1,2
Homicídio na forma tentada	3	1,2
Condução sob influência de álcool	2	0,8
Burla informática	2	0,8
Incêndio	2	0,8
Falsificação de documento	2	0,8
Corrupção	1	0,4
Roubo na forma tentada	1	0,4
Violação	1	0,4
Omissão de auxílio	1	0,4
Burla	1	0,4
Burla qualificada	1	0,4
Desobediência	1	0,4
Falsas declarações	1	0,4
Usurpação de funções	1	0,4
Receptação	1	0,4
Violação	1	0,4
Participação em rixa	1	0,4
Furto de uso de veículo	1	0,4
Homicídio	1	0,4

⁴⁰⁶ Ver Capítulo 3.

⁴⁰⁷ Não tendo os reclusos informado da qualificação jurídica exata, mas sim de uma descrição nos crimes com base em linguagem comum, a qualificação atribuída será sempre por aproximação.

Incêndio florestal	1	0,4
Apropriação ilegítima de coisa achada	1	0,4
Dano qualificado	1	0,4
Violação de domicílio	1	0,4
Total	204	100

Tabela 16 – Antecedentes criminais. Fonte: Inquérito por questionário.

No final da primeira secção, foi solicitado aos participantes que elencassem alguma(s) da(s) ferramenta(s) disponíveis em contexto prisional direcionadas à prevenção da reincidência no âmbito da condução sem habilitação legal. À semelhança da questão anterior, os inquiridos puderam indicar mais do que uma opção. Do total de respostas, 151 participantes (84,4%) referem que não estão a ser disponibilizadas ferramentas/programas de apoio à prevenção da reincidência (Tabela 17).

Variável	n	%
Ausência de programas específicos	151	84,4
Programas de intervenção	15	8,4
Apoio escolar	7	3,9
Serviços de psicologia	3	1,7
Falta de apoio dos técnicos de reinserção social	2	1,1
Desconheço	1	0,6
Não necessito	1	0,6
Total	204	100

Tabela 17 - Ferramentas de apoio à prevenção da reincidência. Fonte: Inquérito por questionário.

Por fim, foi solicitado aos participantes que propusessem uma política pública destinada à prevenção da prática do crime de condução sem habilitação legal. Também nesta questão os participantes puderam elencar mais do que uma opção. Assim, do total de respostas 60 participantes (27,7%) propõem mais apoio económico; 37 participantes (17,1%) mencionam a possibilidade de ensino teórico e/ou prático da condução direccionado à população reclusa em estabelecimento prisional e 34 participantes (15,6%) destacam a importância do

apoio prestado durante a realização dos exames teórico e/ou prático de condução (Tabela 18).

Variável	n	%
Apoio económico	60	27,7
Ensino teórico e/ou prático da condução à população reclusa em estabelecimentos prisionais	37	17,1
Apoio na realização dos exames teórico e/ou prático de condução	34	15,6
Protocolos entre as escolas de condução e os estabelecimentos prisionais	17	7,8
Exame oral	13	6,4
Apoio dos serviços sociais	10	4,6
Redução da idade legal para tirar a carta de condução	7	3,2
Redução do custo da carta de condução	7	3,2
Fiscalização nas estradas	6	2,8
Apoio na compreensão das questões do exame teórico	6	2,8
Apoio dos serviços de reinserção social	4	1,8
Ações de sensibilização	4	1,8
Ações de sensibilização em meio escolar	3	1,4
Trabalho comunitário	2	0,9
Legalização da carta de condução obtida noutros países	2	0,9
Apoio educativo	2	0,9
Reclusão	1	0,5
Apoio psicológico	1	0,5
Apoio a candidatos estrangeiros	1	0,5
Total	204	100

Tabela 18 – Propostas de políticas públicas. Fonte: Inquérito por questionário.

6.1.2. Entrevistas

Conforme explicado anteriormente, partindo do objetivo geral da entrevista foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- a) Determinar tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica;
- b) Averiguar o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato;
- c) Determinar se o apoio de instituições e/ou associações e o investimento em parcerias potencia a não reincidência.

Pelo disposto, foram analisadas as respostas às questões colocadas às sete individualidades cujo conhecimento relativo à temática se revelou fundamental na compreensão da problemática em causa. O processo de análise de conteúdo seguiu os procedimentos previamente referidos tendo em conta as Tabelas 19 a 50, sendo que os entrevistados foram enumerados (E1 a E7) de modo a auxiliar na construção daquela. Foi elaborado um único Guião de Entrevista com o propósito de obter informação mais concreta relativamente ao crime de CVSHL. No decurso do processo de categorização, pelo qual teve início a análise, foram identificadas as categorias tendo sido posteriormente criadas subcategorias atendendo ao conteúdo da questão.

Na 1ª questão – *Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica?* – e recorrendo às Tabelas 19 e 20 (Apêndice IX), verifica-se que os representantes da DISLEX, do IMT e da ANSR propõem algumas medidas adaptativas (categoria) tais como a realização de exames orais e o aumento do tempo de resposta às questões colocadas, no âmbito da alteração da estrutura de provas dos exames de condução (subcategoria). Por sua vez, o representante da ANIECA refere ainda o recurso ao formato de questões de escolha múltipla ou de “sim/não”, bem como a apresentação de algumas questões acompanhadas de imagens oficiais exemplificativas daquilo que se pretende com a pergunta.

Já na 2ª questão – *Considera adequada a atual estrutura dos exames de condução?* – e recorrendo às Tabelas 21 e 22 (Apêndice IX) verificámos que os representantes da DISLEX, da ANSR e da ANIECA consideram inadequada a atual estrutura dos exames de condução (categoria), contrariamente aos do IMT. Na opinião do E5, a aprendizagem “É feita de uma forma que se entende que toda a gente sabe escrever, toda a gente sabe interpretar (...)”.

Por sua vez, na 3ª questão – *Relativamente às medidas adaptativas, considera situações recorrentes do quotidiano como a dificuldade no manuseamento de dispositivos eletrónicos, casos de ansiedade de desempenho, surdez, dislexia, ansiedade, analfabetismo, iliteracia, daltonismo, autismo ou outra condição de saúde elegíveis de integrar o conceito de “necessidades especiais”?* – e tendo por base as Tabelas 23 e 24 (Apêndice IX), apurámos que os representantes da DISLEX, do IMT, da ANSR e da ANIECA partilham da opinião de que a dislexia (subcategoria) e a surdez (subcategoria) são consideradas necessidades especiais (categoria). A inclusão do autismo (subcategoria) e da iliteracia (subcategoria) na categoria referida também se verifica no entendimento das quatro entidades.

Quanto à 4ª questão – *Que medidas direcionadas ao auxílio de examinandos com escassos conhecimentos de leitura e escrita estão atualmente em vigor?* – e focando a atenção nas Tabelas 25 e 26 (Apêndice IX), concluímos que no âmbito das medidas de auxílio em vigor (categoria), as quatro entidades reconhecem a existência de 15 minutos extra para casos de dislexia comprovada. Apenas o E2 identifica a possibilidade de o candidato recorrer a um intérprete de língua gestual, à semelhança da avaliação médica, física e motora unicamente referida pelo E5. Importa referir que o E7 reconhece, para além dos quinze minutos extra, a possibilidade de, caso seja um candidato estrangeiro, poder solicitar um tradutor.

No que respeita à 5ª questão – *Considera que possam vir a ser tomadas medidas no sentido de aumentar a eficácia e sucesso dos exames teóricos de condução atendendo aos candidatos com necessidades especiais?* – e remetendo para as Tabelas 27 e 28 (Apêndice IX), a larga maioria dos entrevistados considera que devem ser tomadas em consideração medidas para

candidatos com necessidades especiais (categoria), designadamente: a) um relatório-tipo no entendimento da DISLEX; b) a realização do exame teórico em formato oral, na perspetiva dos representantes da DISLEX e da ANSR; c) uma maior facilitação na aplicação da prova num plano geral, segundo o representante do IMT; d) o recurso ao formato de questões de escolha múltipla ou verdadeiro/falso e a promoção da ausência de perguntas pela negativa no entendimento dos representantes do IMT e da ANIECA; e) mais tempo de resposta às questões, uma medida proposta pelos representantes da ANSR e da ANIECA e, por fim, f) a contratação de técnicos especializados para as escolas de condução, de modo a “minimizar e mitigar as dificuldades desse candidato na aprendizagem” cf. propõe o representante da ANIECA.

Relativamente à 6ª questão – *Admite que seria exequível replicar o que está regulado no Decreto-Lei n.º 54/2018, de 6 de julho, em particular no seu art.º 28.º referente às adaptações ao processo de avaliação?* – e recorrendo às Tabelas 29 e 30 (Apêndice IX), constatamos que os representantes da DISLEX, da ANSR e da ANIECA reconhecem a importância de criar adaptações no processo de avaliação (categoria), seguindo os moldes dos mecanismos adaptativos aplicados no sistema de ensino obrigatório, previstos no art.º 28.º do Decreto-Lei n.º 54/2018. Apenas o representante do IMT não reúne uma opinião acerca de tal possibilidade.

Na 7ª questão – *Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? Particularmente, no que respeita à dimensão pessoal, considera que a falta de adaptação do sistema de provas poderá traduzir-se numa experiência traumática para alguns candidatos?* – e recorrendo às Tabelas 31 e 32 (Apêndice IX), os representantes das quatro entidades assumem que a falta de adaptação do sistema de provas, particularmente no domínio pessoal (categoria), pode manifestar-se numa experiência traumática (subcategoria) para alguns candidatos.

Já na 8ª questão – *O sistema penal poderá assumir uma decisão irrefletida ao condenar um indivíduo com um nível de instrução baixo a uma pena de prisão efetiva?* – e recorrendo às Tabelas 33 e 34 (Apêndice IX), é possível afirmar que os representantes da DISLEX, do IMT e da ANIECA reconhecem

que a condenação a uma pena de prisão efetiva (categoria) de um indivíduo com baixo nível de literacia constitui uma decisão irrefletida (subcategoria) do próprio sistema penal. Por sua vez, o representante da ANSR não se coaduna com a opinião das restantes entidades e no âmbito da(s) resposta(s) alternativa(s) reitera a sua ausência, ao questionar o seguinte: “Se não ficar preso, que respostas existem para estas situações?” (E5).

No que concerne à 9ª questão – *Face aos atuais mecanismos legais de resposta a esta problemática, reconhece algum efeito positivo no examinando?* – e recorrendo às Tabelas 35 e 36 (Apêndice IX), a larga maioria dos representantes das entidades (DISLEX, IMT e ANIECA) reconhece que os mecanismos legais de resposta (categoria) atualmente em vigor, direcionados a indivíduos que exercem a tarefa de condução sem habilitação legal, não exercem um efeito positivo no sujeito. Nesta questão, o representante da ANSR não partilha a sua opinião sobre o tema.

Na 10ª questão – *No que respeita à dimensão socioprofissional, considera que o cumprimento de uma pena de prisão efetiva poderá dificultar a inserção socioprofissional do recluso?* – e tendo por base as Tabelas 37 e 38 (Apêndice IX), concluímos que no respeito à dimensão socioprofissional (categoria), o cumprimento de uma pena privativa da liberdade (prisão efetiva) pode dificultar a inserção socioprofissional (subcategoria) do indivíduo no entendimento dos representantes da DISLEX, do IMT e da ANIECA, não só pelo registo criminal, mas pela “carga negativa” (E3) inerente. A falta de acompanhamento é uma problemática reconhecida pelo representante da ANIECA.

Quanto à 11ª questão – *Reconhece que a falta de habilitação legal possa ser um fator impeditivo para muitos cidadãos no que respeita à empregabilidade?* – e suportando a sua análise nas Tabelas 39 e 40 (Apêndice IX), verificamos que a falta de habilitação legal (categoria), constitui um impedimento à empregabilidade (subcategoria) na perspetiva dos representantes da DISLEX, da ANSR e da ANIECA. Contudo, o representante da ANSR alerta para a necessidade de o indivíduo não considerar a carta de condução “como a condição para chegar ao exercício de uma atividade profissional” (E5).

Contrariamente, o representante do IMT não considera a falta de habilitação legal um impedimento à empregabilidade.

Na 12^a questão – *No que respeita à dimensão criminal, considera que a falta de adaptação do sistema de provas potencia a aquisição ilegal da carta de condução e a probabilidade da prática do crime de condução sem habilitação legal?* – e com base nas Tabelas 41 e 42 (Apêndice IX), constatamos que os representantes da DISLEX, do IMT e da ANIECA consideram a falta de adaptação do sistema de provas, designadamente no que respeita à dimensão criminal (categoria), um fator suscetível de fomentar a aquisição ilegal da carta de condução e a reincidência (subcategoria). Já na perspetiva do representante da ANSR, a aplicação de uma pena suspensa é uma opção válida, no entanto, não deve ser tomada isoladamente como uma medida suficiente para “convencer as pessoas a tirar a carta de condução” (E6).

No âmbito da 13^a questão – *Que explicação encontra para justificar o aumento do crime de condução sem habilitação legal?* – e tomando nota da informação contida nas Tabelas 43 e 44 (Apêndice IX), é possível afirmar que o crime de condução sem habilitação legal (categoria) tem subjacente a si um conjunto de motivações (subcategoria) elencadas pelas diferentes entidades, particularmente: a) a incompreensão textual reconhecida pelos representantes da DISLEX e da ANIECA; b) a incapacidade económica elencada pelos representantes da DISLEX e do IMT; c) a desvalorização da aprendizagem formal, enumerada pelos representantes do IMT e da ANIECA; d) os fluxos migratórios, mencionado pelo representante da ANSR; e) o aumento da fiscalização nas estradas, reconhecido pelo representante da ANSR e, por último, f) a ineficácia das penas, reconhecida pelo representante da ANIECA.

Face ao exposto até então, na 14^a questão – *No que concerne aos apoios, considera vantajoso o apoio de associações e/ou instituições vocacionadas no apoio a candidatos com necessidades especiais?* – e recorrendo às Tabelas 45 e 46 (Apêndice IX), concluímos que as quatro entidades reúnem uma opinião similar no que respeita aos apoios institucionais (categoria), designadamente no reconhecimento positivo do auxílio de associações e/ou instituições orientadas no reconhecimento e compreensão das problemáticas de cada sujeito.

Assim, na 15ª questão – *No que respeita às parcerias, concorda que se invistam em parcerias entre as escolas de condução e os estabelecimentos prisionais de modo a potenciar a prevenção da reincidência?* – e atendendo às Tabelas 47 e 48 (Apêndice IX), os representantes das quatro entidades defendem um investimento em parcerias (categoria) entre as Escolas de Condução Automóvel e os Estabelecimentos Prisionais, orientado por propósitos de prevenção e reabilitação de sujeitos condenados a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

Por último, da análise da 16ª questão – *As parcerias anteriormente referidas têm um forte contributo na eliminação do fator criminógeno?* – podemos aferir, recorrendo às Tabelas 49 e 50 (Apêndice IX) que os representantes da DISLEX, da ANSR e da ANIECA consideram vantajoso investir nas parcerias anteriormente referidas (subcategoria), pelo seu forte contributo na eliminação do fator criminógeno (categoria). As ferramentas diferenciadas na avaliação (subcategoria) do candidato a exame de condução, são também uma medida reconhecida pelos representantes da DISLEX, do IMT e da ANIECA.



Figura 2 - Árvore de categorias (Del Hoyo et al., 2020).

6.2. Discussão de resultados

De modo a facilitar a discussão dos resultados da investigação, optámos por abordá-los respondendo diretamente aos objetivos propostos. Para fundamentar a discussão, procurámos relacionar os resultados do inquérito por questionário com as entrevistas.

Objetivos:

- 1- Determinar se a condição de saúde, o nível de habilitações escolares e as condições pessoais, são fatores que predispõem o agente para a prática do crime de condução sem habilitação legal.

Os resultados do inquérito por questionário demonstram que no que respeita à associação das variáveis – condição de saúde e reincidência – o diagnóstico de doença/incapacidade psicomotora comprovada não permite distinguir a possibilidade de o agente do crime ser condenado (ou não) pela 2.^a vez a pena de prisão efetiva pela prática reiterada do crime de condução sem habilitação legal. A presença de uma limitação do foro psicológico, percecionada pelo senso comum como um fator preditivo de comportamentos de risco, pode não estar associada à reincidência. Ora, as necessidades fundamentais na saúde individual regulamentadas em diplomas legislativos referenciados ao longo da presente dissertação, não parecem asseguradas perante um cenário comprovado de sobrelotação prisional (Gomes et al., 2023). Daqui decorrem problemáticas comportamentais, emocionais e de saúde devido à exposição diária a um ambiente altamente coercitivo de confinamento submetido a um poder institucional (Cunha, 2019). O impacto que procede a experiência de privação da liberdade nos moldes elencados pode traduzir-se num ajustamento psicológico marcado por sintomas como a depressão, ansiedade, reações emocionais de medo, insegurança, raiva ou outra sintomatologia psicopatológica. A ausência de uma associação significativa entre as variáveis não descredibiliza o facto de a privação da liberdade ser entendida como um instrumento de violência, com verdadeiro impacto na condição de saúde. Deste modo, o recluso pode vir a desenvolver problemas que derivam justamente do ambiente prisional (agentes físicos, excesso de informação, rigidez

organizacional etc.) com implicações no comportamento, designadamente na reiteração criminosa ou até a prática de novas tipologias criminais.

Já na análise das variáveis – habilitações literárias e reincidência – a presença de um nível de escolaridade elevado não sugere a ocorrência de reincidência (ou não) pela prática reiterada do crime de CVSHL. Os resultados sugerem que os cidadãos detêm, no momento do ingresso no sistema prisional, habilitações literárias necessárias para a “aquisição do título de condução”, pelo que 96% demonstram ter literacia e mais de 1/3, habilitações académicas ao nível do 3.º ciclo (IGSJ, 2023, p. 6).

No que respeita às condições pessoais e atendendo à variável – fatores de influência – a privação da liberdade é o fator de influência da não inscrição em escola de condução automóvel, com maior prevalência nos participantes. Por sua vez, o elevado custo económico é o segundo fator com maior expressividade. O cidadão privado de liberdade que não dispõe, no seu plano individual de readaptação, de ferramentas direcionadas à sua reabilitação, parece não reunir os requisitos necessários e orientados para a não reincidência (Gomes et al., 2023). Por sua vez, para a população reclusa, o desenvolvimento da sua autonomia pessoal em ambiente prisional padece, nestes casos, de adequações da aprendizagem para a condução, bem como de medidas de resposta à incapacidade de suportar o custo da carta de condução.

Já na associação das variáveis – dificuldades no exame teórico/prático de condução e reincidência – não se verifica uma associação de tais dificuldades com a reincidência (ou não) pela prática reiterada do crime de CVSHL. Embora estas tenham sido referenciadas por 49 participantes (Tabela 9), não se verifica uma significância estatística entre as variáveis, pelo que não podemos negar a sua verificação, mas também não podemos afirmar com total clareza a sua verificação. Por sua vez, os dados obtidos nas entrevistas sugerem que a falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução potencia experiências traumáticas para alguns candidatos. A atual estrutura dos exames de condução é concretizada por meio da premissa de que “(...) toda a gente sabe escrever, toda a gente sabe interpretar (...)”, segundo a perspetiva da ANIECA. Uma vez que não identificámos uma associação entre as variáveis, a

maioria das entidades entrevistadas não reconhece nos atuais mecanismos legais de resposta a esta problemática um efeito positivo nos indivíduos que conduzem sem a respetiva habilitação legal. Os moldes nos quais estão a ser concretizadas as sanções jurídico-penais, não parecem concretizar as finalidades de prevenção previstas no Código Penal, pelo contrário parecem assumir uma posição de promoção de experiências comprometedoras do bem-estar psíquico dos candidatos (Rogers et al., 2024; Tejero et al., 2019).

Por fim, na análise das variáveis - fatores motivacionais e reincidência – e atendendo aos dados obtidos, as proporções dos diferentes tipos de motivações que levam o agente à prática do crime não variam entre a situação de reincidência, ou não reincidência. Contudo, dos motivos elencados, os fatores pessoais prevalecem em número significativo (60,1%) face aos restantes. Estes resultados corroboram o estudo de Schoettle e Sivak (2014) que sugere que os fatores pessoais, designadamente as prioridades pessoais de cada indivíduo, são os principais motivos associados à falta de habilitação legal. Incorporados nos fatores pessoais, a incompreensão textual das questões dos exames de condução, as dificuldades económicas e a desvalorização da aprendizagem formal são fatores que, na opinião global dos entrevistados, justificam as estatísticas criminais divulgadas no âmbito da condução sem carta.

- 2-** Determinar se a condenação anterior por este tipo de crime em penas não privativas da liberdade distanciou o agente da repetição da prática do crime.

Os resultados do inquérito por questionário sugerem que não existe associação com significância estatística que permita confirmar/negar com total clareza e distinção que a condenação anterior por este tipo de crime em penas não privativas da liberdade distancia o agente da repetição da prática do crime. Importa referir que a maioria dos participantes (58,7%) são indivíduos reincidentes que, em algum momento, já foram condenados a uma pena de substituição. Ora, os resultados parecem evidenciar duas conclusões: por um lado, a ineficácia das penas de substituição e, por outro a insuficiência dos programas de prevenção disponibilizados em meio comunitário. Sendo a atividade Licença.com, uma RRS exclusivamente desenhada para aumentar a eficácia de resposta da DGRSP à problemática da condução sem habilitação legal, sem quaisquer mecanismos adicionais disponibilizados para o agente, a segunda conclusão parece-nos a mais aplicável. O cumprimento em meio comunitário da sanção penal enquadra-se no contexto evolutivo de um paradigma ético-retributivo que associa historicamente o sistema de justiça penal a um paradigma ressocializador (DGRSP, 2021). Assim, o envolvimento da DGRSP deve concretizar-se na disponibilização de recursos suficientes e necessários à prossecução do processo penal, às necessidades do agente e à concretização das finalidades e condições da pena de prisão, reunidos na ideal expressividade do sistema de justiça.

Os dados relativos às entrevistas indicam que a privação da liberdade enquanto resposta à problemática da condução sem habilitação legal, pode não exercer o efeito positivo expectável, pelo facto de a população reclusa não dispor de um programa que lhes permita obter o título de condução durante o cumprimento da pena. Na opinião do E3, “(...) a prisão é uma boa escola de bons malandros (...)” e a aprendizagem de novas práticas penalmente sancionadas parece ser um fator realçado pela DISLEX e pelo IMT. A privação da liberdade só cumpre os seus fins se em algum momento assegurar a promoção de medidas de qualificação escolar e profissional, designadamente o

estudo do código da estrada, para que posteriormente o candidato possa fazer uso dessa aprendizagem para se candidatar à obtenção da carta de condução. No entendimento global das quatro entidades, a probabilidade de reincidência é elevada podendo estar associada ao “processo de habilitação à condução” (E3), dificultado pela falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução. No entendimento da entidade que assegura o interesse na segurança dos transportes, a pena suspensa pode não ser uma medida suficientemente dissuasora para o agente do crime.

3- Avaliar os antecedentes criminais do agente condenado pelo crime de condução sem habilitação legal.

Os resultados do inquérito por questionário sugerem que as tipologias criminais mais elencadas são justamente o crime de furto (art.º 203.º do CP), o crime de furto qualificado (art.º 204.º do CP), o crime de roubo (art.º 210.º do CP), o crime de tráfico e outras atividades ilícitas (art.º 21.º do Decreto-Lei n.º 15/93), o crime de detenção de arma proibida (art.º 86.º da Lei n.º 5/2006), o crime de ofensa à integridade física (art.º 143.º do CP) etc. o que corrobora os dados do relatório da IGSJ (IGSJ, 2023). Assim, os dados obtidos permitem apurar que mais de metade dos participantes têm outras condenações pela prática de outra(s) tipologia(s) criminais, que poderão ter conexão direta com a condução sem habilitação legal. A análise quantitativa evidencia uma clara antecipação de outras práticas criminosas em concurso com a CVSHL, maioritariamente crimes de natureza não rodoviária, mas com possíveis ligações a motivações criminógenas. Sendo os fatores pessoais a principal motivação associada à prática do crime de CVSHL, podemos sugerir o furto/furto qualificado (art.º 203 do CP), o roubo (art.º 210 do CP) ou a detenção de arma proibida (art.º 86 da Lei n.º 5/2006) como comportamentos prévios à condução sem habilitação legal, a qual permitirá posteriormente a concretização de outras tipologias criminais como o tráfico e outras atividades ilícitas (art.º 21 do Decreto-Lei n.º 15/93) ou o tráfico de menor quantidade (art.º 25 do Decreto-Lei n.º 15/93) (Tabela 16). A informação recolhida nas entrevistas não permite apurar o

histórico de práticas penalmente punidas por lei, levadas a cabo pelos agentes do crime em estudo.

- 4- Determinar a espécie de pena aplicada pelo tribunal ao agente responsável pela prática do crime de condução sem habilitação legal.

Os dados relativos ao inquérito por questionário sugerem que para a maioria dos participantes (67,6%), foi aplicada pelo tribunal uma pena de prisão efetiva, tendo esta sido uma medida decretada na sentença, ao agente responsável pela prática do crime de CVSHL. A informação disponibilizada pela IGSJ no decurso da análise processual denota a pena de prisão como uma medida de *ultima ratio*. Contudo, consideramos que a reiteração criminosa da CVSHL pode determinar “a revogação da suspensão da execução de penas de (várias) anteriores condenações e a respetiva agregação em cúmulo, por vezes também sucessivo” (IGSJ, 2023, p. 44). Ora, se os condenados em pena de prisão efetiva têm condenações anteriores pelo mesmo tipo de crime, com anterior condenação em penas não privativas da liberdade, a *ultima ratio* verifica-se. Daqui retemos para a análise realizada no objetivo dois, designadamente no âmbito da oferta de medidas alternativas à pena de prisão, com eficácia preventiva comprovada. Tal premissa reforça e vem reforçar o disposto no art.º 70 do CP “Se ao crime forem aplicáveis, em alternativa, pena privativa e pena não privativa da liberdade, o tribunal dá preferência à segunda sempre que esta realizar de forma adequada e suficiente as finalidades da punição”. Contudo, este princípio de preferência considerado na escolha da pena deve prever a disponibilização de programas que concretizem tal finalidade, uma vez que, de outro modo a reincidência será significativamente visível.

Por sua vez, os dados relativos à análise de conteúdo das entrevistas sugerem que na sequência de uma fiscalização nas estradas, o condutor que não é detentor do respetivo título de condução é condenado a uma pena suspensa num primeiro momento. O E5 afirma que o agente do crime “(...) fica com pena suspensa, ou seja, é condenado, mas não tem de ir para reclusão (...)”, verificando-se assim a *ultima ratio* da privação da liberdade no crime de

CVSHL. Ora, nestes casos, por sentença de um Tribunal, é aplicada uma pena suspensa tratando-se de um crime com uma moldura penal igual ou inferior a 5 anos, pelo que a sua execução está suspensa. Posto isto, o Tribunal entende que a simples censura do facto e a ameaça de uma medida privativa da liberdade, cumpre com os pressupostos do princípio da proporcionalidade (art.º 18.º n.º 2 da CRP), tratando-se de uma penalização suficiente e necessária que pretende evitar a prática reiterada do crime de CVSHL.

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O principal objetivo da presente investigação passou por determinar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal, atendendo às características, motivações e fatores de risco associados ao agente do crime. As características estruturais e funcionais do ambiente prisional, associadas às frustrações, privações e desafios constantes têm um impacto significativo na adaptação do indivíduo à prisão e no período que procede a sua libertação (Rogers et al., 2024).

A literatura da especialidade indica que o crime de condução sem habilitação legal, previsto e punido no Decreto-Lei n.º 2/98, pertence ao leque de crimes menos graves e condenáveis pela sociedade. Este é um crime que, apesar de assumir um caráter universal, o trabalho de prevenção e repressão revela-se insuficiente, colocando em causa a preservação de bens jurídicos como a segurança rodoviária e a vida. Estatisticamente as prisões portuguesas albergam um número considerável de indivíduos condenados por condução sem habilitação legal, isoladamente ou em concurso com outros crimes (DGRSP, 2023; IGSJ, 2023; DGPJ, 2023a; RASI, 2023). Não obstante, não podemos desconsiderar o facto de estatísticas divulgadas não corresponderem à realidade criminal, não só pelas cifras negras, mas também por eventuais fatores suscetíveis de potenciar a ocultação de crimes desta índole.

Para contextualizar o panorama português constatámos que, enquanto Estado de Direito Democrático, Portugal se baseia no respeito e garantia de direitos e liberdade fundamentais, na construção de uma sociedade livre, justa e solidária. Nesta matéria, priorizámos dois organismos: o Ministério da Justiça e a Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais. O primeiro direcionado à elaboração, condução, execução e avaliação da política de Justiça. Já a DGRSP direciona a sua área de atuação para a prevenção criminal, execução de penas, reinserção social e gestão do sistema tutelar educativo e do sistema prisional. Embora sejam competências díspares, ambas interligam-se na garantia dos direitos humanos, defesa da ordem e paz social e segurança da comunidade. Atendendo ao caso concreto, o processo de tomada de decisão do juiz do

Tribunal de Execução de Penas, deve tomar em consideração as reais necessidades do sujeito, além dos elementos legais estipulados por direito. Como analisámos, o art.º 40 do CP parece não deixar dúvidas ao determinar que a aplicação de uma pena privativa da liberdade visa a proteção de bens jurídicos e a reinserção social do agente.

Pela análise bibliográfica constatámos inúmeras disjunções entre políticas, direitos e condições (físicas, materiais, infraestruturais, etc.), num ciclo de desencontros entre as intenções programáticas e as mudanças estruturais. Embora se constatem pretensões políticas direcionadas às grandes problemáticas do sistema prisional, o impacto idealmente transformador, não se verifica. A implementação efetiva de propostas que constam nos programas do governo, fica aquém do expectável e o défice que daqui resulta contribui para a crescente ausência de estratégias adequadas à realidade dos serviços prisionais. Os debates políticos nesta matéria, designadamente sobre estes temas têm sido alvo de pouco reparo, sistematicamente considerado, no entanto, adiado. Existe ainda um importante trabalho de diagnóstico, intervenção e monitorização a ser realizado neste domínio pelo Ministério da Justiça e pela DGRSP.

7.1. Resposta à questão da investigação

É neste contexto que surge a nossa investigação, cujo problema de investigação foi: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?”. Atendendo aos dados obtidos através da análise comparativa dos inquéritos por questionário e das entrevistas, aliados à revisão bibliográfica, podemos concluir que a maioria das pessoas em privação da liberdade por este crime foram condenados em pena de prisão efetiva como pena principal, tratando-se de uma medida de *ultima ratio*. Sendo aplicadas medidas não privativas da liberdade (e.g. trabalho a favor da comunidade, suspensão da execução da pena de prisão etc.) e não tendo estas sido cumpridas nos termos da lei, a pena de prisão é

concretizada como último recurso. Em ambiente prisional, as respostas de prevenção criminal em matéria de condução sem habilitação legal, são (in)existentes na maioria dos EP, apesar de alguns disponibilizarem programas e protocolos tendentes à sensibilização para uma condução responsável e mesmo à possibilidade de realizar exame de condução durante o período de detenção. Ora, sendo a reintegração na sociedade, a finalidade primordial da execução da pena privativa da liberdade e estando a grande maioria dos estabelecimentos prisionais despidos de qualquer programa/formação nesta matéria, parece-nos utópico pensarmos em tal finalidade. A população reclusa inquirida reconheceu a inexistência de algumas ferramentas de apoio à prevenção criminal nas prisões, das quais: programas direcionados a problemáticas concretas, intervenção dos técnicos, apoio escolar e dos serviços de psicologia e reinserção social (Tabela 17).

No meio comunitário, os programas/formações vocacionados para a prevenção criminal e reincidência no âmbito de uma necessidade criminógena específica como a condução sem habilitação legal, são muito reduzidos quando comparadas com outras problemáticas, como a condução de veículo em estado de embriaguez. As características estruturais dos estabelecimentos prisionais revelam algumas limitações, nomeadamente quando vocacionados para penas de curta duração, não contemplam espaços destinados a necessidades específicas “como por exemplo, salas para ensino e formação profissional ou oficinas” e, nessa medida, não compatíveis com longos períodos de reclusão (Provedor de Justiça, 2023, p. 40). Desta forma, a implementação de programas e atividades estruturadas direcionadas a tais necessidades, revela-se dificultada pelas próprias características da instituição.

7.2. Recomendações

Como recomendações de novas práticas, propomos a modernização das condições do edificado e do próprio funcionamento do sistema de justiça, alcançada por meio de uma mobilização multidimensional de esforços dos vários organismos e entidades com competência nesta matéria. A oferta de soluções a montante do sistema penal carece de uma verdadeira adequação às reais necessidades de melhoria das condições do EP, de respostas diferenciadas e programas de prevenção no âmbito da condução sem habilitação legal. Ora, o Sistema de Justiça deve perspetivar a prisão não como a única solução e/ou remédio ou até a pena principal, mas como uma alternativa em casos excepcionais. Acreditamos na eficácia de um sistema de penas em que a raiz deixa de ser a prisão, dando lugar a um sistema de penas alternativas, sendo aquela uma das suas ramificações, à semelhança do trabalho a favor da comunidade, do regime de permanência na habitação, da mediação etc. Atendendo ao conteúdo explorado ao longo da dissertação, apresentamos o elenco de propostas:

7.2.1. Medidas de prevenção

Neste grupo incorporamos medidas que evitem não só a prática desta conduta, mas também a intervenção do sistema penal. São propostas que atendem não só à questão de investigação como aos objetivos propostos e, por isso, vocacionadas para um contexto a montante do próprio sistema penal. Se pretendemos que a prisão seja de facto o último recurso, há que elaborar propostas nesse sentido prático.

Inicialmente propomos a adoção de medidas de capacitação e de qualificação para a condução de veículos. Atendendo aos pressupostos da investigação, propomos o reverter da inação enquanto princípio nesta matéria, conseguida por meio da revisão do sistema de provas dos exames de condução. A dificuldade mental de incapacidade de aprendizagem não deixa de ser um problema multifatorial e complexo que carece de estratégias alternativas que não podem passar pelo facilitismo, mas por uma adequação curricular.

Ainda neste grupo, consideramos importante uma revisão e regulamentação da Lei n.º 14/2014 relativa ao Ensino da Condução. Na prática procuramos que o legislador faça prever novas modalidades de ensino à semelhança do disposto no art.º 28 do Decreto-Lei n.º 54/2018 que regula o regime jurídico da educação inclusiva. Neste âmbito, as representantes da DISLEX propõem relatórios circunstanciais elaborados por profissionais legitimados para tal, de modo a justificar a submissão a tipologias de questões diferenciadas e adaptadas à problemática do sujeito em matéria de exames de condução. Neste sentido, propomos algumas medidas, designadamente:

a) Adaptações na composição e formato da prova teórica de condução

Nesta matéria, consideramos relevante à adoção de procedimentos subvertidos em normas aplicáveis ao caso concreto que incorporem disposições direcionadas às incapacidades de cada candidato, particularmente no exame teórico. Propomos desde logo, a disponibilização de uma versão áudio da prova em várias línguas atendendo ao idioma que mais se adequa às necessidades daquele, à semelhança das práticas adotadas na Suécia e na Grécia. Para tal, e de modo a não comprometer a realização da prova dos restantes candidatos, seria importante providenciar uns auscultadores interconectados com o sistema informático estando assim reunidas as condições para a audição das questões. Esta adaptação carece de uma norma que a regule e que preveja uma aplicação prática condicionada, atendendo ao caso concreto, por um relatório de diagnóstico substancialmente elucidativo da necessidade do candidato. A medida proposta abrange não só os candidatos com dificuldades na leitura e compreensão das questões, mas também os candidatos estrangeiros que não compreendam a língua portuguesa.

b) Adaptações na tipologia de questões do exame teórico

No âmbito do formato das questões, propomos o recurso a perguntas de escolha múltipla com apenas duas opções possíveis de resposta, de modo a não dificultar a associação da resposta à questão e ainda a utilização de perguntas de verdadeiro/falso, para que “o desafio da compreensão seja no enunciado da

pergunta e não na resposta” (E3). A não formulação de questões pela negativa revela-se uma medida que facilita a compreensão da questão sobretudo para candidatos com dislexia que veem o sucesso da prova teórica condicionado por fragilidades na decodificação e reconhecimento das palavras. Por fim, propomos o recurso a imagens dinâmicas elucidativas da questão colocada ao examinando, à semelhança dos procedimentos adotados na Suécia.

A abordagem de um sistema ideal enfatiza a relevância da conceção de ferramentas que facilitam a utilização segura da via rodoviária, acompanhadas de diplomas legislativos que regem os comportamentos dos utilizadores das estradas, essenciais na garantia da segurança rodoviária.

7.2.2. Medidas de prevenção da reincidência

Já no segundo grupo englobamos os casos em que se verifica a prática do crime, com intervenção do sistema penal, embora ainda sem prisão. O propósito é justamente evitar a repetição da prática criminal. Neste grupo consideramos medidas a montante da prisão, ou seja, medidas adotadas no âmbito de penas não privativas da liberdade.

Atendendo ao disposto, propomos um reforço da aplicação de programas de resposta a necessidades criminógenas específicas, por meio da criação de novos projetos e atividades que fomentem a vertente da consciencialização da problemática da condução sem habilitação legal e os riscos associados à sua prática. A disciplina do trânsito e segurança rodoviária devem fazer parte da componente letiva lecionada pelos docentes, em conformidade com as reais necessidades e problemáticas da população reclusa em cada estabelecimento prisional. Compete à direção do mesmo, juntamente com as equipas de reinserção social e tribunais e, ainda mediante aprovação dos organismos superiores competentes, como a DGRSP, autorizar a adoção de tais programas a nível nacional.

Ainda neste grupo propomos também um apoio económico-social direcionado à população que dele careça, bem como o apoio na realização dos exames teórico e prático de condução (Tabela 18). À semelhança das

recomendações elencadas pela IGSJ (2023), reforçamos a articulação com sistemas de apoio social como o “Instituto de Segurança Social e respetivos departamentos regionais” na promoção de ações sociais de apoio à obtenção da respetiva habilitação legal (p. 87). Trata-se de uma medida preferencialmente acompanhada de um apoio económico àqueles que dele careçam.

7.2.3. Medidas no âmbito prisional

No terceiro e último grupo abrangemos os casos em que se verifica a aplicação de uma pena de prisão efetiva considerando a necessidade de assegurar que esta é eficaz evitando a repetição do crime e consequentemente novas prisões.

Propormos desde já, o reforço na implementação de programas para a reabilitação dos cidadãos reclusos por condução sem habilitação legal. No âmbito das medidas de capacitação e qualificação para a condução de veículos, os reclusos inquiridos propõem a adoção do ensino teórico e/ou prático da condução, tendo sido avaliado o caso, aquando da reclusão (Tabela 18). Nestes casos as equipas de reinserção social estão a trabalhar na prevenção da reincidência ao implementar ações com uma vertente de formação seguidas de uma vertente de qualificação para uma posterior colocação na sociedade. A revisão e regulamentação da Lei n.º 14/2014 é também uma das medidas que propomos não só no âmbito da prevenção geral, mas também no âmbito prisional. A lei prevê no seu art.º 11 o ensino da condução nos estabelecimentos prisionais. Contudo, a regulamentação do disposto no preceito legal não teve concretização legislativa pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da justiça e dos transportes. Abordamos assim uma medida com previsão legal expressa de resposta à problemática do número de reclusos condenados pelo crime de CVSHL que nunca avançou. Os propósitos de promoção da gestão de comportamentos, relações e emoções dos reclusos, patentes na medida proposta, não passam de meras construções ilusórias.

Por fim, propomos a implementação de protocolos entre as escolas de condução automóvel e os estabelecimentos prisionais, uma medida também referida pela população inquirida (Tabela 18). Ainda que alguns protocolos façam

parte dos programas disponibilizados à população reclusa em determinados estabelecimentos prisionais como o EP de Torres Novas, EP de Caldas da Rainha, o que propomos é uma disseminação pela generalidade dos EP, ou até concentrados em determinados polos regionais. Deste modo, estamos a promover não só um amplo acesso a estes programas, como uma “verdadeira abrangência nacional” (IGSJ, 2023, p. 87). A problemática gira em torno da falta de habilitação legal e, sendo a reinserção social um dos fins utilitários da pena privativa da liberdade, parece não existir margem para dúvidas da eficácia das medidas por nós propostas.

Não existindo em Portugal, de momento, normas legais que prevejam explicitamente tal tipologia de ações e medidas, a sua implementação nas circunstâncias descritas, apenas se revela exequível numa primeira fase, “através da sensibilização junto das entidades competentes no sentido de propor alternativas psicopedagógicas às sanções que incidem sobre os infratores”, orientadas pelas práticas de alguns países (Silva, 2005, p. 38).

7.3. Limitações

Na investigação é possível denotar algumas limitações. Ainda que tenhamos conseguido identificar as condições pessoais, o grau de habilitações escolares e a condição de saúde dos reclusos, não nos foi possível identificar com exatidão os motivos para a prática do crime de condução sem habilitação legal. Tendo ainda em conta o guião de entrevista, não nos foi possível responder ao terceiro objetivo proposto, que seria avaliar os antecedentes criminais do agente condenado pelo crime de condução sem habilitação legal. Por sua vez, no inquérito por questionário, as questões colocadas foram de formato fechado. Assim, ainda que tenhamos conseguido obter informação específica, não nos foi possível compreender algumas das respostas dos participantes. Por último, teria sido profícuo recolher mais informação sobre a caracterização sociodemográfica dos participantes, designadamente a escolaridade e profissão.

7.4. Futuras linhas de investigação

No que respeita a futuras linhas de investigação, seria útil incluir outros fatores, como a condição económica e o percurso prisional de forma a compreendermos se a interação entre estes também tem influência na prática criminosa. Seria interessante avaliar se no momento da sentença aplicada pela prática do crime de CVSHL, a condenação do agente foi aplicada isoladamente ou em concurso com outros crimes. Seria igualmente relevante optar por uma metodologia que incluísse entrevistas a técnicos de reinserção social, juízes e diretores dos estabelecimentos prisionais. Ao entrevistarmos aqueles que lidam diretamente com a realidade criminal estudada, seria possível alcançar uma visão mais aprofundada sobre o tema. Por último, em complemento ao inquérito por questionário, seria pertinente a leitura de acórdãos dos tribunais respeitantes a casos concretos de condução sem habilitação legal.

BIBLIOGRAFIA

- Aebi, M. F. & Cocco, E. (2024). *SPACE I - 2023 – Council of Europe Annual Penal Statistics: Prison populations*. Council of Europe.
https://wp.unil.ch/space/files/2024/06/SPACE_I_2023_Report.pdf
- Aebi, M. F., Cocco, E., & Molnar, L., (2023). *SPACE I - 2022 – Council of Europe Annual Penal Statistics: Prison populations*. Council of Europe.
https://wp.unil.ch/space/files/2024/01/240111_SPACE-I_2022_FinalReport.pdf
- Aebi, M.F., Caneppele, S., Harrendorf, S., Hashimoto, Y.Z., Jehle, J., Khan, T.S., Kühn, O., Lewis, C., Molnar, L., Smit, P.R., & Þórisdóttir, R. (2021). *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics – 2021. Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften*.
- Agra & Kuhn (2010). *Somos todos criminosos?* Casa das letras (Ed.)
- Albuquerque, P. P. & Branco, J. (2010). *Comentário das Leis Penais Extravagantes*. Universidade Católica Editora, pp. 321-414.
- ANSR (2024). *Relatório Anual 2024*.
<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>
- Antunes, M. J. (2013). Direito penal, direito processual penal e direito da execução das sanções privativas da liberdade e jurisprudência constitucional. *Julgar*, 21, pp. 89-117. Coimbra Editora.
<http://julgar.pt/direito-penal-direito-processual-penal-e-direito-da-execucao-das-sancoes-privativas-da-liberdade-e-jurisprudencia-constitucional/>
- Antunes, M. J. (2023). *Penas e medidas de segurança*. Almedina (2.^a Ed.), pp. 16-48.
- Barros, J. D. (2010). Heresias na idade média: considerações sobre as fontes e discussão historiográfica. *Revista Brasileira De História Das Religiões*, 2(6). <https://doi.org/10.4025/rbhranpuh.v2i6.30307>
- Batistela, J. E., & Amaral, M. R. A. (2009). *Breve histórico do sistema prisional*.
<https://www.semanticscholar.org/>

- Benelli, S. J. (2004). A Instituição total como agência de produção de subjetividade na sociedade disciplinar. *Estudos de Psicologia (campinas)*, 21(3), pp. 237-252. <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2004000300008>
- Bitencourt, R. C. (2020). Consequências jurídicas do delito. Saraiva (Ed.), *Tratado de direito penal*, pp. 579-611.
- Borja Jiménez, E. (2011). *Curso de Política Criminal*. Tirant to Blanch (2.^a Ed.), pp. 9-17.
- Bruce W. T. & Brian E. H. (2012). *Conducting Educational Research*. Rowman & Littlefield Publishers, Inc., pp. 17-19. <https://books.google.pt/books?id=PQcSAAAAQBAJ&printsec=copyright&hl=pt-PT#v=onepage&q&f=false>
- Calhau, L. B. (2009). *Resumo de criminologia*. Ímpetus (4.^a Ed.) [https://www.academia.edu/13950371/Resumo de Criminologia Lelio C alhau Braga 2009](https://www.academia.edu/13950371/Resumo_de_Criminologia_Lelio_C_alhau_Braga_2009)
- Campehouth, L. V., Marquet, J., & Quivy, R. (2019). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva. <https://www.fep.up.pt/docentes/joao/material/manualinvestig.pdf>
- Carmo, H. & Ferreira, M. (2008). *Metodologia da investigação: Guia para autoaprendizagem*. 2.^a (ed.). Universidade Aberta.
- Carvalho, S. (2015). *Antimanual de Criminologia*. Saraiva (6.^a Ed.).
- Clemmer, D. (1950). Observations on Imprisonment as a Source of Criminality. *Journal of Criminal Law & Criminology*, Vol. 41, p. 311. <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3795&context=jclc>
- Conselho da Europa (2006). Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de dezembro de 2006 relativo à carta de condução. *Jornal Oficial da União Europeia*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>
- Conselho da Europa (2020). *Regras Penitenciárias Europeias*. Recomendação Rec(2006)2 - rev do Comité de Ministros aos Estados Membros sobre as Regras Penitenciárias Europeias.
- Conselho da Europa (2021). *31st General Report on the CPT's Activities*. <https://www.coe.int/en/web/cpt/annual-reports>

- Correia, E. (1977). A evolução histórica das penas. In A. Costa, C. Neves, E. Soares, & T. Ribeiro (Eds.), *Estudos sobre a evolução das penas no direito português*. Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Vol. 53, pp. 51-150.
- Coutinho, C. P. (2023). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática*, 2ª (ed.). Almedina.
- Cunha, M. I. (1994). *Malhas que a reclusão tece: questões de identidade numa prisão feminina*. Gabinete de Estudos Jurídico-Sociais. Repositório da Universidade do Minho. <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/5237>
- Cunha, M. I. (2003). O bairro e a prisão: a erosão de uma fronteira. In. Branco, J. F. e Afonso, A. I. (org.), *Retóricas sem Fronteira*, Celta (Ed.). Repositório da Universidade do Minho, Vol. 1, pp. 101-109. <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/5225>
- Cunha, M. I. (2019). Fronteiras corpóreas e incorporações prisionais. *Tempo Social*, 31(3), pp. 17-36. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2019.161367>
- Cunha, M. I. (2019a). Tendências da criminalidade: curtas-metragens e longas-metragens. In. Criminalidade e Segurança. Fundação Francisco Manuel dos Santos (Ed.), *Criminalidade e Segurança*, 78-84.
- Cunha, O. (2016). Prevenção Criminal. In. R. Maia, L. Nunes, S. Caridade, A. Sani, R. Estrada, C. Nogueira, H. Fernandes & L. Afonso (Coords.), *Dicionário: Crime, Justiça e Sociedade*. Edições Sílabo, pp. 475-476.
- Dalglisch, S. L., Khalid, H., & McMahon, S. A. (2021). Document analysis in health policy research: the READ approach. *Health policy and planning*, 35(10), pp. 1424–1431. <https://doi.org/10.1093/heapol/czaa064>
- Del Hoyo, J. D., Nos, P., Faubel, R., Bastida, G., Muñoz, D., Valero-Pérez, E., Garrido-Marín, A., Bella, P., Peña, B., Savini, C., & Aguas, M. (2020). Adaptation of TECCU App Based on Patients' Perceptions for the Telemonitoring of Inflammatory Bowel Disease: A Qualitative Study Using Focus Groups. *International journal of environmental research and public health*, 17(6), 1871. <https://doi.org/10.3390/ijerph17061871>
- DGPJ (2023). *Crimes rodoviários*. <https://estatisticas.justica.gov.pt/sites/siej/pt-pt/Paginas/Temas/CriminalidadeJusticaPenal.aspx>

- DGPJ (2023a). *Número de crimes registados.*
https://estatisticas.justica.gov.pt/sites/siej/pt-pt/Paginas/policias_e_entidades.aspx
- DGRSP (2014). *Relatório de Atividades 2014.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2015). *Relatório de Atividades 2015.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2016). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2016.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2017). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2017.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2018). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2018.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2019). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2019.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2020). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2020.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2021). *Relatório de Atividades e Autoavaliação 2021.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Instrumentos-de-gest%C3%A3o/Relat%C3%B3rio-de-atividades>
- DGRSP (2022). *Reclusos condenados existentes em 31 de dezembro, segundo o sexo, os escalões de idade e a nacionalidade, por crimes.*
<https://dgrsp.justica.gov.pt/Estat%C3%ADsticas-e-indicadores/Prisionais/2022>
- DGRSP (2023). *Reclusos condenados existentes em 31 de dezembro, segundo o sexo, os escalões de idade e a nacionalidade, por crimes.*

<https://dgrsp.justica.gov.pt/Estat%C3%ADsticas-e-indicadores/Prisionais/2023>

- Dias, J. F. (2019). *Direito Penal*. Parte Geral - Tomo I. Questões fundamentais: a doutrina geral do crime. Gestlegal (3.^a Ed.), pp. 51-97.
- Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea. Academia das Ciências de Lisboa. <https://dicionario.acad-ciencias.pt/pesquisa/?word=utilização>
- Dicionário da Língua Portuguesa. Academia das Ciências de Lisboa. <https://dicionario.acad-ciencias.pt/pesquisa/?word=conduzir>
- Dores, A. P. (2004). Anatomia em Durkheim – entre a sociologia e psicologia prisionais. *Direito E Justiça*, (Especial), pp. 95-117. <https://doi.org/10.34632/direitoejustica.2004.11185>
- Duarte, A.P., Mouro, C. & Silva, V. H. (2013). Prevalência de atitudes e comportamentos associados à sinistralidade rodoviária em Portugal: Situação atual e perspetiva diacrónica. In A. Jesus, J. Ribeiro, M. Rezende, M. Heleno, G. Buela-Casal, & J. Tobal (Ed.), *II Congresso Ibero-americano / III Luso-Brasileiro de Psicologia da Saúde*, pp. 2-22
- Ekman Faber, M. E. (2020). O nascimento da Idade Média a partir da análise comparativa das obras: "Passagens da Antiguidade ao Feudalismo" e "Declínio e Queda do Império Romano". *Revista Historiador*, (1). <https://revistahistoriador.com.br/index.php/principal/article/view/36>
- Faria, M. P. R. D. (1999). Dos crimes contra a segurança das comunicações. In Coimbra Editora, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, pp. 1079-1092
- Faria, R. M. (2020). *Sistemas penitenciários: evolução histórica no contexto mundial*. Biblioteca Digital do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. (148.^a Ed.). <https://bd-login.tjmg.jus.br/jspui/handle/tjmg/11674>
- Fernandes, L. F. (2022). *Introdução à Prevenção do Crime: Teorias, Estratégias e Técnicas*. Copyright.
- Filho, N. S. P. (2020). *Manual esquemático de criminologia*. Saraiva Educação. (10.^a Ed.), pp. 138-139. <https://fliphtml5.com/pt/qcgcj/bcnf/basic>
- Foucault, M. (1987). *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 20^a Ed. (Trad. Raquel Ramalheite). Petrópolis, Vozes, pp. 264-265.
- Freitas, P. M. (2021). Sistema Prisional e Reinserção Social. Pactor (Ed.), *Manual de Criminologia e Vitimologia*, pp. 186-192.

- Gil, A. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6ª Ed. Editora Atlas
- Goffman, E. (1961). *Manicômios, prisões e conventos*. (Trad. Dante Moreira Leite). Perspetiva, pp. 11-22.
- Gomes C., Nolasco C., Veiga G., Jesus F., Henriques M., Soares C., Carvalho, C. (2021). *Para uma reforma do sistema prisional. O caso da aplicação do Estatuto do Corpo da Guarda Prisional*. Observatório Permanente da Justiça do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (Ed.), pp. 39-58. <https://hdl.handle.net/10316/111098>
- Gomes, C., Almeida, J., Duarte, M., Fernando, P., Sousa, F. de, & Abreu, P. (2003). A reinserção social dos reclusos. Um contributo para o debate sobre a reforma do sistema prisional. Observatório Permanente da Justiça do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (Ed.). <https://opj.ces.uc.pt/wp-content/uploads/pdf/14.pdf>
- Gomes, C., Fernando, P., Santos, É., Soares, C., Bardou, R., Fernandes, D., Trincão, C., Reis, J., Sousa, F., Rascão, H., & Abreu, P. (2009). *A justiça penal. Uma reforma em avaliação*. Observatório Permanente da Justiça do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (Ed.). <https://ces.uc.pt/pt/investigacao/projetos-de-investigacao/projetos-financiados/monitorizacao-da-reforma-penal>
- Gorsuch, R. L. (1974). *Factor analysis*. Philadelphia: Saunders.
- Guilford, J. P. (1954). *Psychometric methods* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça (2023). *Caracterização dos cidadãos em cumprimento de pena de prisão por crime de condução sem habilitação legal*. Relatório Final (V-3/2023).
- Kline, R. B. (2005). *Principles and practice of structural equation modeling* (2nd ed.). Guilford Press.
- Leal, C. (2007). A pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados no crime de condução sem habilitação legal e nos crimes por negligência. *Revista do Ministério Público*, 110, pp. 107-134.
- Loeffler C. E. (2013). Does Imprisonment alter the life course? Evidence on crime and employment from a natural experiment. *Criminology*, 51(1), pp. 137-166. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1745-9125.12000>

- Loureiro, V. R. & Chaves, A. B.P. (2009). Um olhar sociológico sobre a pena de prisão. *Novos Estudos Jurídicos*, 14(2), pp. 181-183.
<https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/1773>
- Machado, C. A. R. (2015). A antiguidade tardia, a queda do império romano e o debate sobre o "fim do mundo antigo". *Revista De História*, (173), pp. 81–114. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2015.105844>
- Machado, H. (2008). O crime como objeto da Sociologia. In. Afrontamento (Ed.), *Manual de Sociologia do Crime*, pp. 27-31.
- Machado, H. (2008a). Tendências da criminalidade, sistema prisional e políticas criminais. Afrontamento (Ed.), *Manual de Sociologia do Crime*, pp. 114-116
- Mallart, F. (2019). O arquipélago. *Tempo Social*, 31(3), pp. 59-79.
<https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2019.161327>
- Maltz, Michael D. ([1984] 2001). *Recidivism*. Originally published by Academic Press, pp. 54-67.
<http://www.uic.edu/depts/lib/forr/pdf/crimjust/recidivism.pdf>
- Marconi, M. & Lakatos, E. (2003). *Fundamentos de metodologia científica*. 5ª (ed.). Editora Atlas.
- Marôco, J. (2011). *ANÁLISE ESTATÍSTICA com o SPSS Statistics*. 5ª (ed.). ReportNumber.
- Martins, F. S. (2014). *O crime de condução perigosa de veículo rodoviário e a sua perceção pelos militares da GNR afetos a fiscalização rodoviária*. (Dissertação de mestrado, Faculdade de Direito Universidade Nova de Lisboa). Repositório Aberto da Universidade Nova.
<https://run.unl.pt/handle/10362/17670>
- Martins, J. J. F. O. (2016). A codificação penal portuguesa no século XIX. *Revista Julgar Online*, pp. 1-40. <http://julgar.pt/a-codificacao-penal-portuguesa-no-seculo-xix/>
- Maurício, O. (2018). Crimes rodoviários e pena de prisão. In M. Capelo & J. Codeço (Orgs.), *Estudos em Comemoração dos 100 anos do Tribunal da Relação de Coimbra*. Almedina (Ed.), pp. 247-267.
- Mendes, S. M. (2005). Políticas criminais dos últimos 25 anos e o desequilíbrio do sistema de justiça em Portugal. In. A. Tavares (Coord.), *Estudo e*

- ensino da Administração Pública em Portugal*. Escolar Editora.
<https://hdl.handle.net/1822/4279>
- Ministério da Justiça. (2017). *Olhar o Futuro Para Guiar a Ação Presente*. Relatório sobre o Sistema Prisional e Tutelar.
<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23>
- Monte, M., & Freitas, P. (2016). Crime. In. R. Maia, L. Nunes, S. Caridade, A. Sani, R. Estrada, C. Nogueira, H. Fernandes & L. Afonso (Coords.), *Dicionário: Crime, justiça e sociedade*. Edições Sílabo, pp. 110-111.
- Monteiro, F. C. (2015). *Consequências jurídico-penais do crime: texto extraído das aulas teóricas da disciplina de direito penal II do Curso de Direito da Escola de Direito da Universidade do Minho*. Elsa Editora, pp. 12-21.
- Moraes, R. (1999). Análise de conteúdo. *Revista Educação*, 22(37), pp. 7-32.
- Neves, A. C. (2016). Reincidência Criminal. In. R. Maia, L. Nunes, S. Caridade, A. Sani, R. Estrada, C. Nogueira, H. Fernandes & L. Afonso (Coords.), *Dicionário: Crime, Justiça e Sociedade*. Edições Sílabo, pp. 420-421.
- Nobre, I. C. M. S. (2020). *O Código Penal de 1852 Uma visão histórica*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Repositório Aberto da Universidade do Porto.
<https://hdl.handle.net/10216/127899>
- Nunes, L. M. & Sani, A. (2021). Contextualização: Crime e Criminologia. Pactor (Ed.), *Manual de Criminologia e Vitimologia*, pp. 2-6.
- ONU (2015). *Regras Mínimas das Nações Unidas para o Tratamento dos Reclusos (Regras de Nelson Mandela)*. Resolução A/RES/70/175 adotada pela Assembleia Geral a 17 de dezembro de 2015.
- ONU (2022). *World Population Prospects 2022*. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Online Edition
<https://population.un.org/wpp/Publications/>
- ONU (2024). *World Population Prospects 2024*. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Online Edition.
<https://population.un.org/wpp/Download/Standard/MostUsed/>
- Pardal, L. & Lopes, E. S. (2011). *Métodos e técnicas de investigação social*. Areal Editores.

- Pereira, A. (2016). Política Criminal. In: R. Maia, L. Nunes, S. Caridade, A. Sani, R. Estrada, C. Nogueira, H. Fernandes & L. Afonso (Coords.), *Dicionário: Crime, Justiça e Sociedade*. Edições Sílabo, pp. 470-472.
- Pinto, T. (2010). Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro sobre a condução de veículos sem habilitação legal (Artigo 3.º). In: *Comentário das Leis Penais Extravagantes*. Universidade Católica Editora, Vol. 1, pp. 409-414.
- Poiares, N. & Dias, E. (2019). Igreja Católica e Direito Criminal: uma abordagem sociológica ao Código Penal Português (1886), *REVER - Revista de Estudos da Religião*, 19(3), pp. 311-329 <http://dx.doi.org/10.23925/1677-1222.2019vol19i3a19>
- Poiares, N.C. (2016). *A letra e os espíritos da lei. A violência doméstica em Portugal*. Chiado (Ed.)
- PORDATA (2024). *Ocupação efetiva das prisões (%)*. [https://www.pordata.pt/portugal/ocupacao+efetiva+das+prisoas+\(percentagem\)-635](https://www.pordata.pt/portugal/ocupacao+efetiva+das+prisoas+(percentagem)-635)
- Programa do XXI Governo Constitucional: 2015-2019. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa-do-governo>
- Programa do XXIII Governo Constitucional: 2022-2026. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/governo/programa-do-governo>
- Provedor de Justiça. (2023). *Mecanismo Nacional de Prevenção*. Relatório à Assembleia da República 2022. <https://www.provedor-jus.pt/documentos/Relato%CC%81rio MNP 2022.pdf>
- RASI, (2019). *Relatório Anual de Segurança Interna 2019*. Sistema de Segurança Interna.
- RASI, (2020). *Relatório Anual de Segurança Interna 2020*. Sistema de Segurança Interna.
- RASI, (2021). *Relatório Anual de Segurança Interna 2021*. Sistema de Segurança Interna.
- RASI, (2022). *Relatório Anual de Segurança Interna 2022*. Sistema de Segurança Interna.
- RASI, (2023). *Relatório Anual de Segurança Interna 2023*. Sistema de Segurança Interna.

- Rijo, D. (2016). Reinserção Social. In. R. Maia, L. Nunes, S. Caridade, A. Sani, R. Estrada, C. Nogueira, H. Fernandes & L. Afonso (Coords.), *Dicionário: Crime, Justiça e Sociedade*. Edições Sílabo, pp. 421-422.
- Rodríguez, L. Z. (2001). *Política Criminal*. Editorial Colex.
- Rogers, C., Jordaan, J., & Esterhuyse, K. (2024). Coping, aggression, perceived social support and demographic variables as predictors of prison adjustment among male incarcerated offenders. *Criminology & Criminal Justice*, 24(2), 339-361. <https://doi.org/10.1177/17488958221106610>
- Santos, B. S. (2003). *A reinserção social dos reclusos: um contributo para o debate sobre a reforma do sistema prisional*. Observatório Permanente da Justiça Portuguesa. Centro de Estudos Sociais. Faculdade de Economia. Universidade de Coimbra. <https://opj.ces.uc.pt/wp-content/uploads/pdf/14.pdf>
- Santos, M. S. & Freitas, P. M. (2018). *Código Penal – Actas e Projeto da Comissão de Revisão*. Rei dos Livros (Ed.)
- Schoettle, B., & Sivak, M. (2014). The reasons for the recent decline in young driver licensing in the United States. *Traffic injury prevention*, 15(1), pp. 6–9. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.839993>
- Serapioni, M. (2000). Métodos qualitativos e quantitativos na pesquisa social em saúde: algumas estratégias para a integração. *Ciência & Saúde Coletiva*, 5(1), pp. 187-192
- Silva, G. M. (1996). *Crimes rodoviários – Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Universidade Católica Editora.
- Silva, G, M. (2000). *Curso de Processo Penal III*. Verbo (2ª Ed).
- Silva, S. C. (2005). Reabilitação de condutores: Aspectos históricos e aplicação em Portugal. *Análise Psicológica*, 1, pp. 37-41. https://repositorio.ispa.pt/bitstream/10400.12/6049/1/2005_23%281%29_37.pdf
- Silva, P. M. (2014). *Alguma da História do Código da Estrada e da Legislação Rodoviária*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, pp. 1-3.
- Sousa, M. J. & Baptista, C. S. (2014). *Como fazer investigação, dissertações teses e relatórios*, 5ª (ed.). Pactor.
- Swedish Transport Agency (2021). Driving licence – do you know what applies? *Swedish Transport Agency*, pp. 4-30.

https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/korkort/ts201742_korkort--allt_om_korkort_eng_2023-02-07.pdf

Tejero, P., Insa, B., & Roca, J. (2019). Difficulties of Drivers With Dyslexia When Reading Traffic Signs: Analysis of Reading, Eye Gazes, and Driving Performance. *Journal of Learning Disabilities*, 52(1), 84–95. <https://doi.org/10.1177/0022219418765766>

Trafikverket (2022a, setembro, 26). *The theory test* [Vídeo]. Youtube, https://www.youtube.com/watch?v=XtmVg_PRbOM&t=85s

Trafikverket (2022b, setembro, 26). *The driving test*. [Vídeo]. Youtube, <https://www.youtube.com/watch?v=-qvMTbmF9II&t=1s>

Trafikverket Swedish Transport Administration (2023a). *Adapted theory test*. Trafikverket Swedish Transport Administration. <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/driving-licence/obtaining-a-swedish-driving-licence/adapted-theory-tests/>

Trafikverket Swedish Transport Administration (2023b). *The theory test and the practical driving test*. Trafikverket Swedish Transport Administration. <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/driving-licence/obtaining-a-swedish-driving-licence/the-driving-licence-test-consists-of-two-different-tests/>

Uclés, F. M. (2003). *Aspectos Jurídicos y Policiales de la Alcoholemia*. Tirant to Blanch Editora, p. 27.

Vieira, F. M. (2007). *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, p. 100.

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization. <https://iris.who.int/handle/10665/375016>

World Prison Brief (2024). *World Prison Brief Data – Portugal 2024*. <https://www.prisonstudies.org/>

LEGISLAÇÃO

PORTUGAL

Decreto de 3 de outubro de 1901. Diário do Governo n.º 231, de 14 de outubro,
Série I – **Regulamento sobre a circulação de automóveis nas estradas**

Decreto n.º 39 987, de 22 de dezembro. Diário do Governo n.º 285/1954, Série I
– **Regulamento do Código da Estrada**

Decreto n.º 3-A/2021, de 14 de janeiro. Diário da República n.º 9/2021, Série I -
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro. Diário da República n.º
227/1998, Série I - B – **Aprova o Regulamento de Sinalização do Trânsito**

Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. Diário da República n.º 102/1994, Série I -
A – **Aprova o Código da Estrada**

Decreto-Lei n.º 123/90, de 14 de abril. Diário da República n.º 87/1990, Série I -
Estabelece diversas medidas sancionatórias no âmbito da circulação automóvel

Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril. Diário da República n.º 87/1990, Série I -
Estabelece novo regime sancionatório da condução sob influência do álcool

Decreto-Lei n.º 136/2012, de 31 de outubro. Diário da República n.º 211/2012,
Série I - **Aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.**

Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho. Diário da República n.º 129/2012, Série
I - **Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução**

Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro. Diário da República n.º 2/1998, Série I - A
– **Altera o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio (Código da Estrada)**

Decreto-Lei n.º 21/95, de 07 de fevereiro. Diário da República n.º 32/1995, Série

I - A - Regula a instrução de condução, a realização de exames e a emissão de certificados de condução efetuados pela Guarda Nacional Republicana

Decreto-Lei n.º 232/79, de 24 de julho. Diário da República, n.º 169/1979, Série

I – Institui o ilícito de mera ordenação social

Decreto-Lei n.º 264/94, de 25 de outubro. Diário da República n.º 247/1994, Série

I – A - Regula a habilitação para a condução, na via pública, de veículos automóveis pertencentes às Forças Armadas

Decreto-Lei n.º 297/95, de 18 de novembro. Diário da República n.º 267/1995,

Série I - A - Regula a instrução da condução, a realização de exames e a emissão de certificados de condução efetuados pela Polícia de Segurança Pública

Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de maio. Diário do Governo n.º 110/1954, Série I

– Aprova o novo Código da Estrada

Decreto-Lei n.º 39 904, de 13 de novembro de 1954. Diário do Governo n.º

254/1954, Série I - Aprova, para adesão, a Convenção sobre trânsito rodoviário, e seus anexos, e o Protocolo relativo aos países ou territórios atualmente ocupados, elaborados pela Conferência das Nações Unidas sobre os transportes rodoviários e os transportes automóveis, realizada em Genebra de 23 de agosto a 19 de setembro de 1949

Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro. Diário da República n.º 38/2005,

Série I - A - No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 53/2004, de 4 de novembro, altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio

Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março. Diário da República n.º 63/1995, Série I

– A - Código Penal de 1982 (versão consolidada posterior a 1995).

Decreto-Lei n.º 54/2018, de 06 de julho. Diário da República n.º 129/2018, Série

I - Estabelece o regime jurídico da educação inclusiva

Lei n.º 1/2005, de 12 de Agosto, Diário da República n.º 86/1976, Série I –

Constituição da República Portuguesa

Lei n.º 115/2009, de 12 de outubro. Diário da República n.º 197/2009, Série I –

Código da Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade

- Lei n.º 14/2014, de 18 de março. Diário da República n.º 120/2015, Série I -
Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, nos aspetos relativos ao ensino da condução para habilitação às diversas categorias de carta de condução e ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução
- Lei n.º 14/2014, de 18 de março. Diário da República n.º 54/2014, Série I -
Aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras.
- Lei n.º 17/2006, de 23 de maio. Diário da República n.º 99/2006, Série I-A -
Aprova a Lei-Quadro da Política Criminal
- Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto. Diário da República n.º 166/2023, Série I -
Define os objetivos, prioridades e orientações da política criminal para o biénio de 2023-2025, em cumprimento da Lei n.º 17/2006, de 23 de maio, que aprova a Lei-Quadro da Política Criminal
- Lei n.º 55/2020, de 27 de agosto. Diário da República n.º 167/2020, Série I -
Define os objetivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio de 2020-2022, em cumprimento da Lei n.º 17/2006, de 23 de maio, que aprova a Lei-Quadro da Política Criminal
- Lei n.º 94/2017, de 23 de agosto. Diário da República n.º 162/2017, Série I -
Altera o Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, o Código da Execução das Penas e Medidas Privativas da Liberdade, aprovado pela Lei n.º 115/2009, de 12 de outubro, a Lei n.º 33/2010, de 2 de setembro, que regula a utilização de meios técnicos de controlo à distância (vigilância eletrónica), e a Lei da Organização do Sistema Judiciário, aprovada pela Lei n.º 62/2013, de 26 de agosto
- Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho. Diário da República n.º 120/2015, Série I -
Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, nos aspetos relativos ao ensino da condução para habilitação às diversas categorias de carta de condução e ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução

Portaria n.º 268/85, de 9 de maio. Diário da República n.º 106/1985, Série I - **Altera o n.º 1.º da Portaria n.º 286/74, de 18 de Abril, que introduziu a modalidade de prova teórica do exame de condução por meio de testes escritos**

Portaria n.º 733/87, de 24 de agosto. Diário da República n.º 193/1987, Série I - **Dá nova redação ao n.º 1.º da Portaria n.º 286/74, de 18 de Abril (define regras respeitantes ao sistema de provas dos exames de condução de veículos automóveis).**

Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, de 13 de setembro. Diário da República n.º 178/2010, Série I - **Aprova, para ratificação, a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de Novembro de 1968, que integra os seguintes anexos: -anexo nº 1, «Exceções à obrigação de admitir em circulação internacional os veículos a motor e seus reboques»; -anexo n.º 2, «Número de matrícula dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»; -anexo n.º 3, «Sinal distintivo dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»; -anexo n.º 4, «Marcas de identificação dos automóveis e dos reboques em circulação internacional»; -anexo n.º 5, «Condições técnicas relativas aos automóveis e aos reboques»; -anexo n.º 6, «Carta de condução nacional»; e -anexo n.º 7, «Licença de condução internacional».**

Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2023, de 09 de outubro. Diário da República n.º 195/2023. Série I - **Aprova o Plano Plurianual de Investimentos na Área da Justiça 2023-2027, autorizando a respetiva despesa e a assunção dos encargos plurianuais**

LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA

SUÉCIA

Regeringskansliet

Lei (1951:649), de 28 de setembro de 1951. Ministério da Justiça – **Regula a punição das infrações de trânsito**

Lei (1998:488), de 01 de outubro de 1998. Ministério dos Assuntos Rurais e Infraestruturas – **Regulamenta a carta de condução**

Portaria (1998:980), de 01 de outubro de 1998. Ministério dos Assuntos Rurais e Infraestruturas – **Relativa à carta de condução**

HUNGRIA

Nemzeti Jogszabálytár

Ato 1 de 1988, de 21 de abril de 1988. Diário Oficial Húngaro. – **Relativo ao transporte rodoviário**

Decreto 13/1992 de 26 de dezembro de 1992. Diário Oficial Húngaro – **Regulamento da avaliação da aptidão médica dos condutores rodoviários**

Decreto 236/2000, de 23 de dezembro de 2000. Diário Oficial Húngaro – **Regula a aplicação da Lei 128/2000 relativa ao sistema de pontos do histórico de tráfego rodoviário**

Decreto 24/2005, de 21 de dezembro de 2005. Diário Oficial Húngaro – **Regula as regras de formação e de exame dos condutores e dos profissionais dos transportes rodoviários**

Decreto 326/2011, de 28 de dezembro de 2011. Diário Oficial Húngaro – **Regula as tarefas administrativas de circulação rodoviária, emissão e retirada dos documentos de trânsito rodoviário**

Decreto 444/2017, de 27 de dezembro de 2017. Diário Oficial Húngaro – **Regulamento da prova de aptidão para a condução de veículos de transporte rodoviário**

Lei 128/2000, de 20 de dezembro de 2000. Diário Oficial Húngaro – **Relativa ao sistema de pontos de histórico de tráfego rodoviário**

Lei 84/1999, de 15 de setembro de 1999. Diário Oficial Húngaro – **Relativa ao registo da circulação rodoviária**

Lei n.º 100/2012, de 13 de julho de 2012. Diário Oficial Húngaro – **Código Penal**

Decreto 1/1975, de 01 de janeiro de 1976. Diário Oficial Húngaro – **Relativo às regras de trânsito rodoviário**

GRÉCIA

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Lei 4599/2019, de 04 de março de 2019. Diário do Governo A40 - **Teste de aptidões e comportamento dos requerentes de cartas de condução para veículos, outras disposições relativas à carta de condução e outras disposições.**

Lei 4784/2021, de 16 de março de 2021. Diário do Governo A40 - **Grécia em movimento: Mobilidade Urbana Sustentável - Micromobilidade - Regulamentos para a modernização, simplificação e digitalização dos procedimentos do Ministério das Infraestruturas e Transportes e outras disposições.**

Lei 4850/2021, de 05 de novembro de 2021. Diário do Governo A208 - **Conduzir em segurança: Modernização do quadro de formação e exame dos condutores e condutores candidatos à emissão de cartas de condução de veículos, disposições relativas à condução de pessoas com deficiência, regulamentos para o registo e circulação de veículos de interesse histórico, outras disposições do Ministério das Infraestruturas e Transportes e outras normas urgentes.**

JURISPRUDÊNCIA

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 07 de junho de 2017, processo n.º 399/13.9GCVIS.C1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 08 de setembro de 2021, processo n.º 181/20.7GACNF.C1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 22 de janeiro de 2014, processo n.º 2572/10.2TALRA.C1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

Acórdão do Tribunal da Relação de Évora, de 21 de fevereiro de 2017, processo n.º 410/13.3PACTX.E1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 05 de dezembro de 2022, processo n.º 87/21.2GBVVD.G1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 24 de janeiro de 2011, processo n.º 377/10.0GDGMR.G1. Consultável em <https://www.dgsi.pt/>

APÊNDICES

Apêndice I – Inquérito por Questionário

INQUÉRITO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA

A ultima ratio da privação da liberdade no crime de condução de veículo sem habilitação legal

O inquérito por questionário disponibilizado tem como objetivo a recolha de informação para a realização de uma dissertação de mestrado, na área das Ciências Policiais, especialização em Criminologia e Investigação Criminal no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, sob a orientação científica da Doutora Inês Pinto e do coorientador Subintendente Pedro Pereira. O objetivo do estudo é determinar quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco. Para tal, os contextos socioeconómico, pessoal e criminológico revelam-se essenciais na compreensão desta problemática. O tema foi selecionado pela autora do estudo por entender ser importante explorar o tópico da condução sem habilitação legal, particularmente as motivações do agente do crime e os pressupostos por detrás de uma problemática pouco estudada cientificamente.

No inquérito, primeiramente, ser-lhe-ão colocadas algumas perguntas relacionadas especificamente com o crime de condução sem habilitação legal. De seguida, ser-lhe-ão apresentadas algumas questões diretamente relacionadas com a estrutura das provas dos exames de condução.

A sua participação neste estudo é voluntária e não será remunerada por qualquer via. Após o início do inquérito poderá retirar-se a qualquer momento, sem a necessidade de apresentar justificação. A sua participação é também confidencial e anónima, pelo que não poderá ser identificado/a por meio das respostas por si fornecidas ao longo do inquérito. Os dados recolhidos serão guardados em suporte informático devidamente seguro, acessíveis apenas à autora do estudo, orientadora e coorientador.

Para uma análise e tratamento completos dos dados recolhidos e de forma a manter o anonimato, solicita-se que coloque um número à sua escolha no espaço à frente da palavra “Participante”. A seleção de respostas fechadas é feita através do preenchimento do círculo com um “X”. No caso de se enganar na resposta deve contornar a resposta errada com um círculo e selecionar de modo visível a resposta correta.

Ao avançar para a próxima página confirma toda a informação acima disponibilizada, que tem pelo menos 18 anos de idade e concorda em participar no presente estudo voluntariamente.

Agradeço a sua disponibilidade e colaboração.

Responsável pelo estudo:

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá

E-mail: aureaa23@hotmail.com

Mestranda em Ciências Policiais (Especialização em Criminologia e Investigação Criminal)

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Orientadora:

Inês Horta Pinto

E-mail: ineshp@fd.uc.pt

Coorientador:

Pedro Miguel da Silva Pereira

E-mail: pmpereira@psp.pt

DADOS PESSOAIS

Participante:

Género

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Outro

Idade

- ☐ 18-25
- ☐ 25-35
- ☐ Mais de 35

Nacionalidade

Habilitações literárias

- ☐ Inferior ao 12º ano
- ☐ 12º ano (ensino secundário) ou equivalente
- ☐ Bacharelato
- ☐ Licenciatura
- ☐ Pós-graduação
- ☐ Mestrado
- ☐ Doutoramento

PERGUNTAS – 1ª SECÇÃO

1. É portador(a) de alguma doença ou incapacidade psicomotora?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Se sim, qual? _____

2. Atualmente está inscrito(a) em alguma escola de condução?

- ☐ Sim
- ☐ Não

3. No caso de ter respondido “Não” à questão anterior, selecione o motivo que mais se adequa. No caso de ter respondido “Sim” à questão anterior, avance para a próxima questão.

- ☐ Não sinto necessidade de tirar a carta de condução
- ☐ Elevado custo económico da carta de condução
- ☐ Dificuldades na realização dos exames teórico e/ou prático de condução
- ☐ Outro _____

4. Em algum momento foi condenado(a) a pena de prisão efetiva pela prática de outro crime que não tenha sido o crime de condução sem habilitação legal?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Se sim, qual foi o crime? _____

5. No caso de ter respondido “sim” à questão anterior, refira qual a medida da pena aplicada pela prática do crime referido. No caso de ter respondido “não” à questão anterior, avance para a próxima questão.

6. É a primeira vez que é condenado(a) a uma pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Se não, quantas vezes já foi condenado(a) a pena de prisão efetiva?

7. A aplicação da pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal resultou de:

- ☐ Revogação de uma pena de substituição
- ☐ Aplicação pelo Tribunal de uma pena de prisão efetiva

8. Refira qual o motivo que o(a) levou à prática do crime de condução sem habilitação legal.

- ☐ Desconsideração pela lei
- ☐ Fatores pessoais (Refira pelo menos um) _____
- ☐ Fatores sociais (Refira pelo menos um) _____
- ☐ Fatores económico-financeiros (Refira pelo menos um) _____
- ☐ Fatores cognitivos (Refira pelo menos um) _____

9. Em algum momento foi condenado(a) a outro tipo de pena que não a pena de prisão efetiva pela prática do crime de condução sem habilitação legal?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Se sim, qual? _____

10. No cumprimento da pena de prisão, que ferramentas de apoio à prevenção da reincidência estão a ser disponibilizadas/aplicadas?

PERGUNTAS – 2ª SECÇÃO

11. Concorda com a atual composição, duração e formato do exame teórico de condução?

☐ Sim

☐ Não

12. Sentiu dificuldades na realização do exame teórico de condução?

☐ Sim

☐ Não

13. No caso de ter respondido “Sim” à questão anterior, selecione das seguintes opções as que mais se adequam. No caso de ter respondido “Não” à questão anterior, avance para a próxima questão.

☐ Dificuldade na compreensão das questões

☐ Dificuldade na leitura das questões

☐ Tempo de resposta reduzido

☐ Perguntas complexas e duvidosas

☐ Tamanho de letra reduzido

☐ Condição de saúde limitativa. Qual?

14. Concorda com a atual composição, duração e formato do exame prático de condução?

☐ Sim

☐ Não

15. Sentiu dificuldades na realização do exame prático de condução?

☐ Sim

☐ Não

16. No caso de ter respondido “Sim” à questão anterior, selecione das seguintes opções as que mais se adequam. No caso de ter respondido “Não” à questão anterior avance para a próxima questão.

☐ Dificuldade na compreensão das indicações do examinador

☐ Ausência de qualquer apoio (e.g. dísticos) na leitura e cumprimento da ordem do examinador

☐ Condição de saúde limitativa. Qual?

17. Concorda que os exames teóricos de condução deveriam ser adaptados atendendo às incapacidades de cada pessoa?

☐ Sim

☐ Não

18. Refira uma proposta de política pública destinada à prevenção da prática do crime de condução sem habilitação legal.

Apêndice II – Declaração de consentimento informado (inquérito por questionário)

DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

Caro participante,

No âmbito do 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialização em Criminologia e Investigação Criminal no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, eu, Áurea Jacinta Figueiredo de Sá, estou a realizar uma dissertação com o tema “A última ratio da privação da liberdade no crime de condução de veículo sem habilitação legal”, cujo objetivo é determinar quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco.

Asseguro que serão mantidos o anonimato e a confidencialidade dos seus dados, pois consagro como obrigação e dever o sigilo profissional. Assim,

- Declaro que todos os procedimentos relativos à investigação em curso foram claros;
- Fui assegurado(a) que posso levantar qualquer questão relacionada com o estudo;
- Concordo com as condições e procedimentos;
- Estou certo(a) das vantagens e riscos em participar neste estudo;
- Certificaram-me de que posso abandonar o estudo a qualquer momento;
- Fui assegurado(a) que a informação recolhida será guardada de forma confidencial, não podendo ser publicada ou comunicada, colocando em causa a minha privacidade e identidade.

Posto isto, afirmo que estou devidamente informado(a) e que autorizo a participação neste estudo.

Data: ____/____/____

Assinatura do Participante: _____

Responsável pelo estudo: _____

Agradeço a colaboração.

Apêndice III – Grelha de planificação da entrevista (ANIECA)

	Pressupostos a considerar	Descrição
Descrição	Intento	Problema de investigação: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?” A entrevista tem como objetivo dar resposta às três perguntas de investigação: 1. Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica 2. Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? 3. Considera vantajoso o apoio de instituições e/ou associações e o investimento em parcerias de modo a potenciar a prevenção da reincidência? Dimensão: 1 Associação Nacional
	Entrevistado	Representante da Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel (ANIECA).
	Meio de comunicação	Entrevista oral com possibilidade de gravação, existindo consentimento.
	Espaço	Espaço reservado (entrevista realizada via teams).
	Tempo da entrevista	De 40 a 50 minutos.
	Data e hora da entrevista	29/01/2024 às 10h00.
Preparação	Entrevista	Variáveis a estudar: • Medidas adaptativas que potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica; • Impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução; • Apoios e Parcerias potenciadores da não reincidência.
	Marcação da entrevista	Apresentar sucintamente o conteúdo e propósitos do projeto. Estabelecer a data e o espaço da entrevista com o entrevistado.

Realização	Critérios gerais a considerar	Ainda que o intuito seja uma análise de conteúdo da informação veiculada pelo entrevistado, importa considerar: • Postura do entrevistado; • Linguagem corporal; • Tipo de linguagem verbal do entrevistado; • Paradoxos do entrevistado.
	Aspetos formais a considerar	Apresentação: • Solicitação de autorização para gravação da entrevista; • Criação de um ambiente descontraído; • Profissionalismo e imparcialidade, procurando conduzir o entrevistado a responder às questões colocadas e esclarecendo eventuais dúvidas que o mesmo possa ter. Especificação do projeto: • Âmbito da entrevista; • Informação da duração prevista da entrevista. Realização da entrevista: • Estabelecer <i>rapport</i>; • Direcionar o entrevistado para os tópicos centrais; • Incentivo à transmissão de mais informação acerca dos tópicos centrais. Finalização da entrevista: • Respeito pelo limite de tempo previamente estipulado; • Resumo das ideias principais; • Agradecimento final. Notas: • No caso da não autorização da gravação da entrevista, deve-se proceder à transcrição direta e na íntegra da entrevista.
Legitimação da entrevista	Informação do âmbito e conteúdo do trabalho que conduziu à realização da entrevista	Atualmente encontro-me a frequentar o 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialidade em Criminologia e Investigação Criminal, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. No âmbito da dissertação de mestrado foi acordado com os respetivos orientadores que se realizasse uma entrevista junto de um representante da entidade

		responsável pela permanente evolução do ensino da condução automóvel.
	Relevância do contributo informativo do entrevistado	A sua colaboração permitirá uma compreensão aprofundada sobre quais as atuais medidas e eventuais adaptações do sistema de provas dos exames de condução. Esta entrevista é relevante para confirmar e/ou aprofundar a literatura existente e, eventualmente, contribuir para novas propostas no âmbito desta matéria.
	Utilização dos dados recolhidos com a entrevista	Os dados recolhidos serão tratados apenas para fins académicos garantindo a confidencialidade e anonimato dos envolvidos.
	Confirmação dos procedimentos formais dos dados recolhidos.	• Clareza: idade, cargo atualmente a desempenhar, datas; • Pertinência: interesse face aos objetivos inicialmente propostos; • Validade: paralelo com dados externos
	Análise e tratamento da informação.	Análise de conteúdo das respostas às perguntas: • Transcrição da entrevista.

Apêndice IV – Grelha de planificação da entrevista (DISLEX)

	Pressupostos a considerar	Descrição
Descrição	Intento	Problema de investigação: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?” A entrevista tem como objetivo dar resposta às três perguntas de investigação: 1. Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica 2. Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? 3. Considera vantajoso o apoio de instituições e/ou associações e o investimento em parcerias de modo a potenciar a prevenção da reincidência? Dimensão: 1 Associação Portuguesa de Dislexia.
	Entrevistado	Representante(s) da Associação Portuguesa de Dislexia (DISLEX).
	Meio de comunicação	Entrevista oral com possibilidade de gravação, existindo consentimento.
	Espaço	Espaço reservado (entrevista realizada via teams).
	Tempo da entrevista	De 40 a 50 minutos.
	Data e hora da entrevista	03/01/2024 às 09h30.
Preparação	Entrevista	Variáveis a estudar: • Medidas adaptativas que potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica; • Impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução; • Apoios e Parcerias potenciadores da não reincidência.
	Marcação da entrevista	Apresentar sucintamente o conteúdo e propósitos do projeto. Estabelecer a data e o espaço da entrevista com o entrevistado.

Realização	Critérios gerais a considerar	Ainda que o intuito seja uma análise de conteúdo da informação veiculada pelo entrevistado, importa considerar: • Postura do entrevistado; • Linguagem corporal; • Tipo de linguagem verbal do entrevistado; • Paradoxos do entrevistado.
	Aspetos formais a considerar	Apresentação: • Solicitação de autorização para gravação da entrevista; • Criação de um ambiente descontraído; • Profissionalismo e imparcialidade, procurando conduzir o entrevistado a responder às questões colocadas e esclarecendo eventuais dúvidas que o mesmo possa ter. Especificação do projeto: • Âmbito da entrevista; • Informação da duração prevista da entrevista. Realização da entrevista: • Estabelecer <i>rapport</i>; • Direcionar o entrevistado para os tópicos centrais; • Incentivo à transmissão de mais informação acerca dos tópicos centrais. Finalização da entrevista: • Respeito pelo limite de tempo previamente estipulado; • Resumo das ideias principais; • Agradecimento final. Notas: • No caso da não autorização da gravação da entrevista, deve-se proceder à transcrição direta e na íntegra da entrevista.
Legitimação da entrevista	Informação do âmbito e conteúdo do trabalho que conduziu à realização da entrevista	Atualmente encontro-me a frequentar o 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialidade em Criminologia e Investigação Criminal, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. No âmbito da dissertação de mestrado foi acordado com os respetivos orientadores que se realizasse uma entrevista junto de um representante de uma das associações que

		intervém com crianças, jovens e adultos disléxicos no sentido de os envolver e apoiar melhor.
	Relevância do contributo informativo do entrevistado	A sua colaboração permitirá uma compreensão aprofundada sobre quais as atuais medidas e eventuais adaptações do sistema de provas dos exames de condução.
	Utilização dos dados recolhidos com a entrevista	Esta entrevista é relevante para confirmar e/ou aprofundar a literatura existente e, eventualmente, contribuir para novas propostas no âmbito desta matéria. Os dados recolhidos serão tratados apenas para fins académicos garantindo a confidencialidade e anonimato dos envolvidos.
	Confirmação dos procedimentos formais dos dados recolhidos.	• Clareza: idade, cargo atualmente a desempenhar, datas; • Pertinência: interesse face aos objetivos inicialmente propostos; • Validade: paralelo com dados externos
	Análise e tratamento da informação.	Análise de conteúdo das respostas às perguntas: • Transcrição da entrevista.

Apêndice V – Grelha de planificação da entrevista (ANSR)

	Pressupostos a considerar	Descrição
	Intento	Problema de investigação: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?” A entrevista tem como objetivo dar resposta às três perguntas de investigação: 4. Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica 5. Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? 6. Considera vantajoso o apoio de instituições e/ou associações e o investimento em parcerias de modo a potenciar a prevenção da reincidência? Dimensão: 1 Serviço Central da Administração Direta do Estado.
Descrição	Entrevistado	Representante(s) da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).
	Meio de comunicação	Entrevista oral com possibilidade de gravação, existindo consentimento.
	Espaço	Espaço reservado (entrevista realizada via teams).
	Tempo da entrevista	De 40 a 50 minutos.
	Data e hora da entrevista	19/01/2024 às 14h30.
Preparação	Entrevista	Variáveis a estudar: • Medidas adaptativas que potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica; • Impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução; • Apoios e Parcerias potenciadores da não reincidência.

	Marcação da entrevista	Apresentar sucintamente o conteúdo e propósitos do projeto. Estabelecer a data e o espaço da entrevista com o entrevistado.
Realização	Critérios gerais a considerar	Ainda que o intuito seja uma análise de conteúdo da informação veiculada pelo entrevistado, importa considerar: • Postura do entrevistado; • Linguagem corporal; • Tipo de linguagem verbal do entrevistado; • Paradoxos do entrevistado.
	Aspetos formais a considerar	Apresentação: • Solicitação de autorização para gravação da entrevista; • Criação de um ambiente descontraído; • Profissionalismo e imparcialidade, procurando conduzir o entrevistado a responder às questões colocadas e esclarecendo eventuais dúvidas que o mesmo possa ter. Especificação do projeto: • Âmbito da entrevista; • Informação da duração prevista da entrevista. Realização da entrevista: • Estabelecer <i>rapport</i>; • Direcionar o entrevistado para os tópicos centrais; • Incentivo à transmissão de mais informação acerca dos tópicos centrais. Finalização da entrevista: • Respeito pelo limite de tempo previamente estipulado; • Resumo das ideias principais; • Agradecimento final. Notas: • No caso da não autorização da gravação da entrevista, deve-se proceder à transcrição direta e na íntegra da entrevista.
Legitimidade		Atualmente encontro-me a frequentar o 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialidade em

Informação do âmbito e conteúdo do trabalho que conduziu à realização da entrevista	Criminologia e Investigação Criminal, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. No âmbito da dissertação de mestrado foi acordado com os respetivos orientadores que se realizasse uma entrevista junto de um representante da entidade que concentra as funções do Ministério no que respeita à prevenção e segurança rodoviárias.
Relevância do contributo informativo do entrevistado	A sua colaboração permitirá uma compreensão aprofundada sobre quais as atuais medidas e eventuais adaptações do sistema de provas dos exames de condução. Esta entrevista é relevante para confirmar e/ou aprofundar a literatura existente e, eventualmente, contribuir para novas propostas no âmbito desta matéria.
Utilização dos dados recolhidos com a entrevista	Os dados recolhidos serão tratados apenas para fins académicos garantindo a confidencialidade e anonimato dos envolvidos.
Confirmação dos procedimentos formais dos dados recolhidos.	• Clareza: idade, cargo atualmente a desempenhar, datas; • Pertinência: interesse face aos objetivos inicialmente propostos; • Validade: paralelo com dados externos
Análise e tratamento da informação.	Análise de conteúdo das respostas às perguntas: • Transcrição da entrevista.

Apêndice VI – Grelha de planificação da entrevista (IMT)

	Pressupostos a considerar	Descrição
	Intento	Problema de investigação: “Quais as alternativas de resposta do sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco?” A entrevista tem como objetivo dar resposta às três perguntas de investigação: 7. Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica 8. Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? 9. Considera vantajoso o apoio de instituições e/ou associações e o investimento em parcerias de modo a potenciar a prevenção da reincidência? Dimensão: 1 Instituto Público Integrado na Administração Indireta do Estado.
Descrição	Entrevistado	Representante(s) do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.).
	Meio de comunicação	Entrevista oral com possibilidade de gravação, existindo consentimento.
	Espaço	Espaço reservado (entrevista realizada via teams).
	Tempo da entrevista	De 40 a 50 minutos.
	Data e hora da entrevista	09/01/2024 às 18h00.
Preparação	Entrevista	Variáveis a estudar: • Medidas adaptativas que potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica; • Impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução; • Apoios e Parcerias potenciadores da não reincidência.

	Marcação da entrevista	Apresentar sucintamente o conteúdo e propósitos do projeto. Estabelecer a data e o espaço da entrevista com o entrevistado.
Realização	CrITÉRIOS gerais a considerar	Ainda que o intuito seja uma análise de conteúdo da informação veiculada pelo entrevistado, importa considerar: • Postura do entrevistado; • Linguagem corporal; • Tipo de linguagem verbal do entrevistado; • Paradoxos do entrevistado.
	Aspetos formais a considerar	Apresentação: • Solicitação de autorização para gravação da entrevista; • Criação de um ambiente descontraído; • Profissionalismo e imparcialidade, procurando conduzir o entrevistado a responder às questões colocadas e esclarecendo eventuais dúvidas que o mesmo possa ter. Especificação do projeto: • Âmbito da entrevista; • Informação da duração prevista da entrevista. Realização da entrevista: • Estabelecer <i>rapport</i>; • Direcionar o entrevistado para os tópicos centrais; • Incentivo à transmissão de mais informação acerca dos tópicos centrais. Finalização da entrevista: • Respeito pelo limite de tempo previamente estipulado; • Resumo das ideias principais; • Agradecimento final. Notas: • No caso da não autorização da gravação da entrevista, deve-se proceder à transcrição direta e na íntegra da entrevista.
Legitimidade		Atualmente encontro-me a frequentar o 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialidade em

Informação do âmbito e conteúdo do trabalho que conduziu à realização da entrevista	Criminologia e Investigação Criminal, no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. No âmbito da dissertação de mestrado foi acordado com os respetivos orientadores que se realizasse uma entrevista junto de um representante da entidade responsável pela emissão e regulamentação do sistema de provas dos exames de condução.
Relevância do contributo informativo do entrevistado Utilização dos dados recolhidos com a entrevista	A sua colaboração permitirá uma compreensão aprofundada sobre quais as atuais medidas e eventuais adaptações do sistema de provas dos exames de condução. Esta entrevista é relevante para confirmar e/ou aprofundar a literatura existente e, eventualmente, contribuir para novas propostas no âmbito desta matéria. Os dados recolhidos serão tratados apenas para fins académicos garantindo a confidencialidade e anonimato dos envolvidos.
Confirmação dos procedimentos formais dos dados recolhidos.	• Clareza: idade, cargo atualmente a desempenhar, datas; • Pertinência: interesse face aos objetivos inicialmente propostos; • Validade: paralelo com dados externos
Análise e tratamento da informação.	Análise de conteúdo das respostas às perguntas: • Transcrição da entrevista.

Apêndice VII - Guião de Entrevista

Guião de entrevista

Nome _____

Cargo(s) que desempenha atualmente _____

Entidade _____

Data ____/____/____

1. Tendo por base a atual estrutura do sistema de provas dos exames de condução, que medidas adaptativas potenciam o apoio aos candidatos para um melhor desempenho na prova teórica?
2. Considera adequada a atual estrutura dos exames de condução?
3. Relativamente às medidas adaptativas, considera situações recorrentes do quotidiano como a dificuldade no manuseamento de dispositivos eletrónicos, casos de ansiedade de desempenho, surdez, dislexia, ansiedade, analfabetismo, iliteracia, daltonismo, autismo ou outra condição de saúde elegíveis de integrar o conceito de “necessidades especiais”?
4. Que medidas direcionadas ao auxílio de examinandos com escassos conhecimentos de leitura e escrita estão atualmente em vigor?
5. Considera que possam vir a ser tomadas medidas no sentido de aumentar a eficácia e sucesso dos exames teóricos de condução atendendo aos candidatos com necessidades especiais?
6. Admite(m) que seria exequível replicar o que está regulado no Decreto-Lei n.º 54/2018, de 6 de julho, em particular no seu art.º 28 referente às adaptações ao processo de avaliação?
7. Qual o impacto da falta de adaptação do sistema de provas dos exames de condução no candidato? Particularmente, no que respeita à dimensão pessoal, considera que a falta de adaptação do sistema de provas poderá traduzir-se numa experiência traumática para alguns candidatos?
8. O sistema penal poderá assumir uma decisão irrefletida ao condenar um indivíduo com um nível de instrução baixo a uma pena de prisão efetiva?
9. Face aos atuais mecanismos legais de resposta a esta problemática, reconhece algum efeito positivo no examinando?
10. No que respeita à dimensão socioprofissional, considera que o cumprimento de uma pena de prisão efetiva poderá dificultar a inserção socioprofissional do recluso?
11. Reconhece que a falta de habilitação legal possa ser um fator impeditivo para muitos cidadãos no que respeita à empregabilidade?
12. No que respeita à dimensão criminal, considera que a falta de adaptação do sistema de provas potencia a aquisição ilegal da carta de condução e a probabilidade da prática do crime de condução sem habilitação legal?

- 13.** Que explicação encontra para justificar o aumento do crime de condução sem habilitação legal?
- 14.** No que concerne aos apoios, considera vantajoso o apoio de associações e/ou instituições vocacionadas no apoio a candidatos com necessidades especiais?
- 15.** No que respeita às parcerias, concorda que se invistam em parcerias entre as escolas de condução e os estabelecimentos prisionais de modo a potenciar a prevenção da reincidência?
- 16.** As parcerias anteriormente referidas têm um forte contributo na eliminação do fator criminógeno?

Apêndice VIII – Pedido de acesso a documentos e autorizações para os devidos fins de investigação académica

Exmo.(a)

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá, filha de Fátima dos Santos Figueiredo e de José Gonçalves de Sousa Sá, natural de Viseu, solteira, com o cartão de cidadão n.º 15341261, residente na Rua do Areeiro, n.º 25, 3505-567, Viseu, com o telefone n.º 968087558, aluna do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna vem, por este meio, solicitar o acesso a documentos constantes de processos com vista à realização de uma investigação científica, suscetível de conduzir a um melhor conhecimento científico sobre a realidade prisional e, ainda, autorização para realização de inquéritos e/ou entrevistas a reclusos condenados pelo crime de condução sem habilitação legal e os técnicos que com eles trabalham respetivamente.

No trabalho de investigação científica, sob a orientação da Exm.^a Prof.^a Doutora Inês Horta Pinto a área temática selecionada para análise e desenvolvimento é a criminalidade rodoviária e a pena de prisão associada, no âmbito do ordenamento jurídico português. O objeto de estudo será particularmente o agente do crime, circunscrito às motivações e fatores de risco associados. Tendo por base estes preditores analisar-se-ão as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal. Pretender-se-á convocar, de modo integrado e complementar, verdades materiais, com o propósito de dar resposta a uma problemática pouco estudada cientificamente. Pretender-se-á dispor previamente de uma caracterização socioeconómica e criminológica da população condenada em prisão efetiva por crime de condução sem habilitação legal. Assim, com esta investigação procurar-se-á aferir da existência de traços comuns no que diz respeito aos seus perpetradores. Interpõe-se a hipótese de que estes ofensores partilham características e motivações, pela tipificação de fatores de risco associados ao cometimento deste crime. Conotando as experiências de vida, almeja-se perceber se estas serão relevantes para a trajetória criminal e para o cometimento específico desta tipologia criminal. Esta investigação é de caráter exploratório e explicativo com enfoque qualitativo e quantitativo. A recolha de dados empíricos será feita com recurso a três técnicas distintas, particularmente a análise documental, a aplicação de inquéritos por questionário e a realização de entrevistas. O inquérito por questionário será aplicado a indivíduos reclusos nos estabelecimentos prisionais e seguirá o formato de perguntas mistas. A amostra será não probabilística do tipo intencional, uma vez que, o estudo apenas se aplicará a reclusos condenados em prisão efetiva por crime de condução sem habilitação legal.

Posto isto, solicito o acesso a documentos onde conste o número de reclusos em cada estabelecimento prisional em cumprimento de pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal. O fornecimento destes dados possibilitará uma melhor organização e

deslocação da mestrandia a determinados estabelecimentos prisionais. Para uma melhor articulação de serviços e com vista a agilizar o processo de recolha e tratamento de dados, solicito autorização para a realização dos inquéritos aos reclusos condenados em pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal e eventualmente entrevistas a técnicos que trabalhem com estes condenados. Para efeitos de seleção dos estabelecimentos prisionais onde pretendo realizar os inquéritos e/ou entrevistas, necessito previamente de receber informação sobre quais os estabelecimentos prisionais onde cumprem pena condenados por este crime e, quantos em cada estabelecimento.

Junto em anexo para análise e douta decisão:

- a) Declaração da requerente sobre o tratamento de dados pessoais.

Lisboa, 19 de setembro de 2023

(Assinatura)

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá

Apêndice IX – Comunicado enviado via mail aos estabelecimentos prisionais

Exm.º/Exm.^a

Boa tarde.

No decurso de contacto via mail com a DGRSP, em particular, com a divisão do Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas, venho por este meio solicitar o agendamento da visita ao Estabelecimento Prisional ... com o intento de aplicar os inquéritos por questionário aos reclusos condenados pelo crime de condução sem habilitação legal (seja em concurso de crimes ou isoladamente).

Em anexo envio o ofício com o assunto “Investigação académica para Mestrado em Ciências Policiais pelo ISCPSP” onde é autorizada a investigação no EP (...).

Para eventuais dúvidas e/ou esclarecimentos disponho o meu contacto telefónico: 968087558

Aguardo contacto com a maior brevidade possível.

Com os melhores cumprimentos,

Áurea Figueiredo

Criminóloga

Apêndice X – Comunicado enviado via mail aos representantes das entidades a entrevistar

Exmo.(a)

Boa tarde.

No âmbito do 2º ano do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, especialização em Criminologia e Investigação Criminal no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, eu, Áurea Jacinta Figueiredo de Sá, estou a realizar uma dissertação com o tema “A última ratio da privação da liberdade no crime de condução de veículo sem habilitação legal”, sob a orientação científica da Doutora Inês Pinto e do coorientador Subintendente Pedro Pereira. O objetivo do estudo é determinar quais as alternativas de resposta ao sistema de justiça a indivíduos condenados a pena de prisão efetiva pelo crime de condução sem habilitação legal, atendendo às suas motivações e fatores de risco. No trabalho de investigação científica, a área temática selecionada para análise e desenvolvimento é a criminalidade rodoviária e a pena de prisão associada, no âmbito do ordenamento jurídico português. O objeto de estudo é particularmente o agente do crime, circunscrito às motivações e fatores de risco associados. Tendo por base estes preditores procura-se analisar as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal.

Assim, venho por este meio, solicitar a realização de uma entrevista a um representante da ..., atendendo à relevância do contributo informativo do entrevistado na compreensão aprofundada ...

Para eventuais dúvidas e/ou esclarecimentos disponho o meu contacto telefónico: 968087558

Com os melhores cumprimentos,

Áurea Figueiredo

Criminóloga

Apêndice XI – Declaração da requerente sobre o tratamento de dados pessoais

Para os devidos efeitos legais, eu, Áurea Jacinta Figueiredo de Sá, filha de Fátima dos Santos Figueiredo e de José Gonçalves de Sousa Sá, natural de Viseu, solteira, com o cartão de cidadão n.º 15341261, residente na Rua do Areeiro, n.º 25, 3505-567, Viseu, com o telefone n.º 968087558, aluna do Curso de Mestrado em Ciências Policiais, do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna declaro que me comprometo a não proceder à recolha ou tratamento de dados pessoais, salvo com o consentimento prévio do titular dos dados, nem à utilização dos dados obtidos para fim diverso do que determinou o acesso.

Pede deferimento,

Viseu, 31 de maio de 2024

(Assinatura)

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá

Apêndice XII – Matriz de análise de conteúdo das entrevistas

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) as adaptações por mim podem passar pela oralidade.”	1.1
	- “O resto, mais tempo, como está, mas mais tempo.”	1.2
E2	- “A oralidade (...)”.	1.1
E3	- “(...) exames oralizados em algumas situações muito específicas.”	1.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) ter mais tempo para a realização da prova teórica (...)”.	1.2
	- “(...) componente oralizada de perguntas sobre o código da estrada (...)”.	1.1
E6	Sem opinião.	
E7	- “Eu julgo que a solução passa exatamente pela alteração da estrutura do teste (...) o ideal são as imagens (...) e incidir mais sobre a resposta do “não” e do “sim” (...)”.	1.3

Tabela 19 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 1.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 1											
Medidas adaptativas	Alteração da estrutura	1.1 Exames orais	X	X	X		X			4	57%
		1.2 Mais tempo para resposta	X				X			2	29%
		1.3 Questões de “sim” ou “não” e/ou recurso a imagens							X	1	14%
		Sem opinião formada				X		X		2	29%

Tabela 20 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 1.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Simplista, incompleta, desligada das reais necessidades deles.”	2.1
E2	Sem opinião.	
E3	- “Sim, parece-me adequada.”	2.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) a aprendizagem é igual para todos. É feita de uma forma que se entende que toda a gente sabe ler, toda a gente sabe escrever, toda a gente sabe interpretar. (...) muita gente reprova depois na prova teórica porque há um problema de interpretação das questões que são colocadas”.	2.3
E6	- “(...) muitas vezes uma questão era suficientemente complexa para reunir dois ou três juristas (...) a discutir qual era a resposta certa.”	2.3
E7	- “No que concerne aos exames de condução teóricos, a estrutura não é a ideal.”	2.1

Tabela 21 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 2.

Categoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
		1	2	3	4	5	6	7		
Questão 2										
Estrutura dos exames de condução	2.1 Inadequada	X					X	X	3	43%
	2.2 Adequada			X		X			2	29%
	Sem opinião formada		X		X				2	29%

Tabela 22 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 2.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Completamente.”	3.1
E2	- “Todas são elegíveis.”	3.1
E3	- “Relativamente àquilo que poderá ser considerado um conceito de uma “necessidade educativa especial”, no âmbito do processo de habilitação de condutores, aí teremos de falar em situações que não põem em causa a aptidão física, mental e psicológica para o exercício da condução e segurança e vou-lhe dar um exemplo: a dislexia.”	3.2
	- “(...) quem não ouve, quem tem problemas de audição, também aí a audição não é totalmente crítica para o exercício da condução (...)”	3.2
	- “(...) quando refere uma situação de autismo, uma situação mental, é uma doença mental, uma patologia que pode condicionar de uma forma irreversível a aptidão para a condução (...)”.	3.3
	- “(...) a iliteracia não é uma necessidade educativa especial, é uma situação.”	3.4
E4	Sem opinião.	
E5	- “Acho que sim.”	3.1
	- “(...) um surdo tem um intérprete de linguagem gestual.”	3.2
E6	Sem opinião.	
E7	- “Considero que sim.”	3.1

Tabela 23 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 3.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 3											
Necessidades especiais	Dislexia	3.1 Sim	X	X	X		X		X	5	71%
		3.2 Não									
	Surdez	3.1 Sim	X	X	X		X		X	5	71%
		3.2 Não									
	Autismo	3.1 Sim	X	X			X		X	4	57%
		3.2 Não			X					1	14%
		3.1 Sim	X	X			X		X	4	57%
		3.2 Não			X					1	14%
	Iliteracia	Sem opinião formada				X		X		2	29%

Tabela 24 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 3.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Os quinze minutos satisfarão alguns casos de dislexia (...)”.	4.1
E2	Sem opinião.	
E3	- “Na dislexia nós damos mais tempo de prova.”	4.1
	- “(...) uma pessoa surda pode (...) fazer a prova teórica com o apoio de um intérprete em língua gestual (...)”.	4.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) há sempre uma avaliação médica, física, motora de quem é candidato a condutor.”	4.3
	- “(...) determinadas pessoas que sofrem dislexia necessitam de mais tempo para interpretar e para responder (...)”.	4.1
E6	Sem opinião.	
E7	- “Para casos de dislexia existe a situação que é uma tolerância de 10/15 minutos.”	4.1
	- “(...) tradutor para o candidato estrangeiro (...)”.	4.4

Tabela 25 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 4.

Categoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
		1	2	3	4	5	6	7		
Questão 4										
Medidas de auxílio em vigor	4.1 Quinze minutos	X		X		X		X	4	57%
	4.2 Intérprete de língua gestual		X						1	14%
	4.3 Avaliação médica, física, motora					X			1	14%
	4.4. Tradutor							X	1	14%
	Sem opinião formada		X		X		X		3	43%

Tabela 26 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 4.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) relatório tipo, descritivo mesmo das dificuldades concretas daquele sujeito (...)”	5.1
E2	- “(...) devia haver de forma geral medidas gerais, neste caso, oralidade, mas depois medidas concretas para casos concretos.”	5.2
E3	- “(...) deve haver medidas de uma maior facilitação, não na exigência dos conhecimentos, mas na forma como a prova é aplicada.”	5.3
	- “(...) adequação curricular numa prova teórica é por exemplo fazer perguntas de escolha múltipla, não fazer perguntas pela negativa, fazer perguntas em que é só verdadeiro ou falso (...)”	5.4
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) aumentar o tempo de acordo com aquilo que é a necessidade do candidato a condutor.”	5.5
	- “(...) componente oralizada de perguntas sobre o código da estrada que permita perceber se a pessoa sabe conduzir em segurança.	5.3
E6	Sem opinião.	
E7	- “Na própria escola de condução deveria haver condições para recorrer a técnicos especializados a minimizar e mitigar as dificuldades desse candidato na aprendizagem.”	5.6
	- “Acho que os 10 minutos não são suficientes.”	5.5
	- “o tipo de exames que estão neste momento a funcionar devia ser alterado para uma resposta “não” e “sim”.	5.4

Tabela 27 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 5.

Categoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
		1	2	3	4	5	6	7		
Questão 5										
Medidas para candidatos com necessidades especiais	5.1 Relatório tipo	X							1	14%
	5.2 Exame oral		X			X			2	29%
	5.3 Maior facilitação na aplicação da prova			X					1	14%
	5.4 Perguntas de escolha múltipla, não fazer perguntas pela negativa, verdadeiro ou falso			X			X		2	29%
	5.5 Mais tempo					X	X		2	29%
	5.6 Técnicos especializados nas escolas de condução						X		1	14%
	Sem opinião formada				X		X		2	29%

Tabela 28 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 5.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) acho perfeito em primeiro lugar os exames orais e em segundo lugar seguir de perto aquilo que faz o sistema de ensino”	6.1
E2	- “Se no sistema educativo é assim, porque não o IMT também fazer a mesma coisa.”	6.1
E3	- “Digamos que é mais sério do que o sistema de ensino geral obrigatório, em que as adequações curriculares têm como base e princípio a escolaridade obrigatória até ao 12º ano.”	6.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) alterando-se obviamente todo o programa de aprendizagem, de ensino e de submissão a provas, o próprio atestado médico poder refletir algo que aponte que terá que haver uma prova diferente para esse candidato a condutor (...).”	6.3
E6	- “(...) existem critérios de correção distintos para disléxicos, isto no ensino oficial.”	6.4
E7	- “Completamente de acordo.”	6.1

Tabela 29 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 6.

Categoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
		1	2	3	4	5	6	7		
Questão 6										
Adaptações ao processo de avaliação	6.1 Sim	X	X			X	X	X	5	71%
	6.2 Não									
	Sem opinião formada			X	X				2	29%

Tabela 30 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 6.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) resulta no sofrimento (...)”.	7.1
E2	- “Evidentemente.” - “(...) autoestima, motivação.”	7.1
E3	- “É capaz de ser (...)”	7.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) deixa de ter confiança em si (...)”	7.1
E6	- “Obviamente que sim.”	7.1
E7	- “Acredito que sim.”	7.1

Tabela 31 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 7.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 7											
Impacto pessoal	Experiência traumática	7.1 Sim	X	X	X		X	X	X	6	86%
		7.2 Não									
		Sem opinião formada				X				1	14%

Tabela 32 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 7.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Logicamente.”	8.1
E2	- “Exatamente.”	8.1
E3	- “Aquilo que acaba por ser uma presa fácil, a iliteracia.”	8.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “Agora o que falta aqui das primeiras vezes que acontece é um acompanhamento daquele indivíduo.”	8.2
	- “Se não ficar preso que respostas existem para estas situações?”	8.3
E6	- “No fundo a sociedade tem de ter uma resposta para essas pessoas que se veem nessas situações.”	8.3
E7	- “Entendo que sim (...)”	8.1

Tabela 33 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 8.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 8											
Condenação a uma pena de prisão efetiva	Decisão irrefletida	8.1 Sim	X	X	X				X	4	57%
		8.2 Não									
	Resposta(s) alternativa(s) para casos de iliteracia	8.3 Ausência de resposta(s) alternativa(s) para casos de iliteracia					X	X		2	29%
		Sem opinião formada				X				1	14%

Tabela 34 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 8.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) o sistema teria de ser justo, estamos a falar de justiça social, a pessoa não pede para ter um cérebro daqueles.”	1.1
E2	- “Foi para a escola do crime”	1.2
E3	- “A resposta de privação de liberdade enquanto resposta da sociedade a uma situação de facto é que eu tenho muitas dúvidas.” - “Até porque a prisão é uma boa escola de bons malandros (...)”	1.1 1.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “A prisão só podia servir se essas pessoas conseguissem estudar código da estrada na prisão e depois de certa maneira utilizarem essa aprendizagem, esse estudo, para depois se candidatarem a obter a carta de condução cá fora.”	1.3
E6	- “Conhecer o que é que se passa, as pessoas numa situação e noutra, qual é o grau de reincidência, isso de facto mostra se o sistema tem efeito ou não.”	1.4
E7	- “Nestes mecanismos, não, não vejo.”	1.5

Tabela 35 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 9.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado	Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1 2 3 4 5 6 7		
Questão 9					
Mecanismos legais de resposta	Efeito positivo	9.1 Sim			
		9.2 Não	X X X	X 4	57%
		Sem opinião formada	X X X	3	43%

Tabela 36 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 9.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “É uma compilação das marcas de injustiça social que começam no jardim infantil.”	1.1
E2	Sem opinião.	
E3	- “Entrar no sistema prisional tem logo uma carga negativa muito grande (...)”	1.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “Agora o que falta aqui das primeiras vezes que acontece é um acompanhamento daquele indivíduo.”	1.2
E6	- “Eu acho que sobre essa matéria não tenho assim uma ideia muito definida.”	1.3
E7	- “Completamente de acordo.”	1.1

Tabela 37 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 10.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 10											
Dimensão socioprofissional	Inserção socioprofissional dificultada	10.1 Sim	X	X				X	3	43%	
		10.2 Não									
		10.3 Falta de acompanhamento				X			1	14%	
		Sem opinião formada		X	X	X			3	43%	

Tabela 38 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 10.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Naturalmente.”	1.1
E2	Sem opinião.	
E3	- “O saber ler e escrever tem de ser valorizado por estas pessoas. (...) Tem é que fazer esse esforço.”	1.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “Em termos de empregabilidade (...) a carta de condução (...) não deve ser vista como a condição para chegar ao exercício de uma atividade profissional.”	1.2
E6	- “(...) há certos tipos de emprego como vendas de casas e tudo mais que eles não são propriamente condutores profissionais, mas são pessoas que precisam efetivamente da carta de condução sem a qual de facto não podem exercer a sua profissão.”	1.1
E7	- “Claro.”	1.1

Tabela 39 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 11.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 11											
Falta de habilitação legal	Impedimento à empregabilidade	11.1 Sim	X					X	X	3	43%
		11.2 Não			X		X			2	29%
		Sem opinião formada		X		X				2	29%

Tabela 40 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 11.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Claro que sim, lógico.”	1.1
E2	- “Até porque eles são altamente inteligentes.”	1.1
E3	- “(...) são reincidentes porque eles precisam de conduzir, mas não conseguem ultrapassar o processo de habilitação à condução (...)”	1.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “(...) da primeira vez que é fiscalizado (...) fica com pena suspensa, ou seja, é condenado, mas não tem de ir para reclusão (...)”.	1.2
E6	- “(...) não podemos pensar que o simples facto de pena suspensa é suficiente para convencer as pessoas a tirar a carta de condução e isso pode não chegar.”	1.2
E7	- “Exatamente.”	1.1

Tabela 41 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 12.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 12											
Dimensão criminal	Aquisição ilegal da carta de condução e reincidência	12.1 Falta de adaptação das provas como elemento potenciador	X	X	X				X	4	57%
		12.2 Pena suspensa como elemento suficiente para a dissuasão					X	X		2	29%
		Sem opinião formada				X				1	14%

Tabela 42 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 12.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) há 10% de indivíduos inteligentes no sistema que têm problemas com as palavras, com a compreensão das frases e dos textos (...)”.	1.1
	- “Não só no contexto da dislexia, mas no contexto das capacidades económicas.”	1.1 e 1.2
E2	- “(...) muitos também não tiram a carta por razões económicas”	1.2
E3	- “(...) pode estar a aumentar o crime de condução sem habilitação legal por uma questão económica (...)”.	1.2
	- “Depois também temos uma questão geracional (...) que é uma desvalorização da aprendizagem formal.”	1.3
E4	- “(...) os jovens hoje (...) tendem a habilitar-se cada vez mais tarde porque eles acham que aquilo não serve para grande coisa.”	1.3
E5	- “(...) poderá estar relacionado também com os fluxos migratórios em Portugal (...)”.	1.4
E6	- “Temos de facto um aumento de detenções pela ausência de carta de condução, mas também não sabemos se de facto não houve mais fiscalização, mais pessoas paradas.”	1.5
E7	- “(...) iniciativa própria de aventurismo.”	1.3
	- “(...) dificuldade de compreensão e de resposta aos exames teóricos (...)”.	1.1
	- “(...) não há uma eficácia nas penas (...)”.	1.6

Tabela 43 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 13.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 13											
Crime de condução sem habilitação	Motivações	13.1 Incompreensão textual	X						X	2	29%
		13.2 Incapacidade económica	X	X	X					3	43%
		13.3 Desvalorização da aprendizagem formal			X	X			X	3	43%
		13.4 Fluxos migratórios					X			1	14%
		13.5 Mais fiscalização nas estradas						X		1	14%
		13.6 Ineficácia das penas							X	1	14%

Tabela 44 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 13.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Sim, acho que sim.”	1.1
E2	- “Senão batemos na mesma, a escola de condução transmite os conhecimentos e depois o exame como é?”	1.1
E3	- “É muito importante o apoio quer a nível de resposta pública, quer a nível da sociedade civil.”	1.1
E4	Sem opinião.	
E5	- “Eu acho que seria vantajoso (...)”.	1.1
E6	- “A participação digamos dessas associações no fundo como parte interessada e como voz dessas pessoas com esse tipo de problema, obviamente que é positivo (...)”	1.1
E7	- “Completamente de acordo.”	1.1

Tabela 45 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 14.

Categoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
		1	2	3	4	5	6	7		
Questão 14										
Apoios institucionais	14.1 Sim	X	X	X		X	X	X	6	86%
	14.2 Não									
	Sem opinião				X				1	14%

Tabela 46 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 14.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “Ora, nem mais, claro que sim.”	1.1
E2	- “Senão ficamos na mesma.”	1.1
E3	- “Lei n.º 14/2014, de 18 de março (...) uma das medidas que lá esta é o ensino da condução nas prisões e que nunca avançou (...)”	1.2
	- “(...) era um programa cujo objetivo era por um lado melhorar as suas qualificações e pessoalmente ter impacto a nível de literacia e ao mesmo tempo arranjar um sistema que permitisse que eles nas prisões obtivessem a habilitação.”	1.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “Sim.”	1.1
E6	- “Sim.”	1.1
E7	- “Na estrutura, precisamos de criar condições de poder ministrar a formação no tal ambiente prisional, para o melhorar.”	1.1
	- “(...) enquanto não tivermos a tal regulamentação do art.º 11 da Lei n.º 14 em que permita uma formação online entre a escola de condução e o espaço prisional (...)”.	1.2

Tabela 47 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 15.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 15											
Parcerias	Escolas de Condução e Estabelecimentos Prisionais	15.1	X	X	X		X	X	X	6	86%
		Sim									
		15.2									
		Não									
		Sem opinião formada				X				1	14%

Tabela 48 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 15.

Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
E1	- “(...) a própria escola, acho isso perfeito (...)”.	1.1
	- “(...) são ali reclusos e, portanto, deve-se aplicar utilmente o tempo deles, mas cuidado, que haja ferramentas diferenciadas, estratégias diferenciadas (...)”.	1.2
E2	- “Senão ficamos na mesma.”	1.1
E3	- “(...) capacitar essas pessoas, literar essas pessoas e isso é muito importante.”	1.2
E4	Sem opinião.	
E5	- “Eu acho que seria vantajoso.”	1.1
E6	- “Pelo menos não havia a reincidência.”	1.3
E7	- “Completamente.”	1.1
	- “(...) escola poder fazer a formação no âmbito das regras a que o estabelecimento prisional terá de obedecer, (...) mas acima de tudo a alteração dos conteúdos das respostas que estão na avaliação dos candidatos a condutores.”	1.2

Tabela 49 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão n.º 16.

Categoria	Subcategoria	Unidade de Registo	Entrevistado							Unidade De Enumeração	Resultado (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
Questão 16											
Fator criminógeno	Parcerias entre as Escolas de Condução e os Estabelecimentos Prisionais	16.1 Vantajoso	X	X			X	X	X	5	71%
		16.2 Ferramentas diferenciadas na avaliação	X		X				X	3	43%
		Sem opinião formada				X				1	14%

Tabela 50 - Matriz de análise de conteúdo da questão n.º 16.

ANEXOS

Anexo I - Ofício com autorização para a investigação académica nos Estabelecimentos Prisionais



Exmo(a) Senhor(a)

Dra. Áurea Jacinta Figueiredo de Sá

Aureaa23@hotmail.com

V/ referência

N/ referência

Ofício N.º

170/CCCRE

Data

19.10.2023

Assunto: Investigação académica para Mestrado em Ciências Policiais pelo ISCP SI

Tenho a honra de informar V. Exa que, por despacho do Sr. Diretor-Geral, Dr. Rui Abrunhosa Gonçalves, datado de 19/10/2023, está autorizada, no âmbito do Mestrado em Ciências Policiais na especialidade de Criminologia e Investigação Criminal, do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, a realizar a investigação nos seguintes Estabelecimentos Prisionais:

EP Porto, EP Paços de Ferreira, EP Coimbra, EP Pinheiro da Cruz, EP Sintra, EP Lamego, EP Covilhã, EP Castelo Branco.

Considerando o interesse do projeto, este estudo, foi autorizado, mediante as seguintes condições:

- a calendarização e modo de organização da pesquisa seja acordada com a Direção do Estabelecimento Prisional, por forma a que se conciliem os objetivos académicos com a exequibilidade do trabalho, sem perturbação do quotidiano;
- o desenvolvimento do estudo esteja sempre dependente da disponibilidade dos trabalhadores e dos reclusos para, após consentimento informado, colaborarem, reservando-se-lhes o direito de, a qualquer momento, poderem interromper a sua cooperação;
- a investigadora fique obrigada a preservar o anonimato dos dados e das pessoas que venham a cooperar;

Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais

Morada 1: Travessa Cruz do Tórel, 1 – 1150-122 Lisboa
Morada 2: Rua Braamcamp, 90 – 1250-012 Lisboa
Tel. (+351) 218 812 200 | Fax (+351) 218 853 653
correio.dgrsp@dgrsp.mj.pt | dgrsp.justica.gov.pt

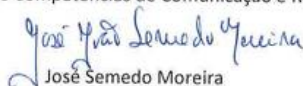
Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas
Travessa Cruz do Tórel, 1 – 1150-122 Lisboa
Tel. (+351) 218 812 200 | Fax (+351) 218 853 653
cccre@dgrsp.mj.pt



- do resultado final do trabalho, deve ser remetida cópia ao Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas


José Semedo Moreira

ML/2023

Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais

Morada 1: Travessa Cruz do Tórel, 1 – 1150-122 Lisboa
Morada 2: Rua Braamcamp, 90 – 1250-012 Lisboa
Tel. (+351) 218 812 200 | Fax (+351) 218 853 653
correio.dgrsp@dgrsp.mj.pt | dgrsp.justica.gov.pt

Centro de Competências de Comunicação e Relações Externas
Travessa Cruz do Tórel, 1 – 1150-122 Lisboa
Tel. (+351) 218 812 200 | Fax (+351) 218 853 653
cccre@dgrsp.mj.pt

Anexo II - Pedido de acesso a relatório final da ação V -3/2023



REQUERIMENTO DE PEDIDO DE ACESSO A DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS

(cfr. artigos 10.º, n.º 1, al. b) e 12.º, n.º 2, ambos da Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto | artigos 63.º e 102.º, ambos do Código do Procedimento Administrativo)

Ex.mo Senhor

Inspetor-Geral dos Serviços de Justiça

Áurea Jacinta Figueiredo de Sá, com n.º de identificação civil/identificação fiscal 15341261/235597937, na qualidade de Terceiro com interesse direto, pessoal e legítimo na sequência de um trabalho de investigação em desenvolvimento desenvolver na área da criminalidade rodoviária, particularmente, da condução sem habilitação legal e, após ter reunido com a Exma. Dra. Teresa Carvalho e o Exmo. Dr. José Carrilho no dia 26/03/2024, pelas 10h00, nas instalações desta Inspeção-Geral solicito acesso, nos termos da Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, ao seguinte documento administrativo:

Relatório da Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça no âmbito da condução sem habilitação legal para recolha de dados sociodemográficos dos reclusos a cumprir pena de prisão efetiva pela prática do referido crime.

Para a seguinte finalidade:

Recolha de informação teórica e estatística para utilização no âmbito de um trabalho de investigação científica na área da criminalidade rodoviária e pena de prisão associada no ordenamento jurídico português. Tendo por base alguns preditores (motivações e fatores de risco do ofensor) analisar-se-ão as respostas do sistema de justiça em termos preventivos e punitivos no âmbito do crime de condução sem habilitação legal. Sendo uma tipologia criminal pouco estudada cientificamente, o acesso ao referido relatório possibilitará a recolha de dados cruciais que serão complementados com a informação recolhida na investigação científica.

IGSJ | Inspeção-Geral dos
Serviços de Justiça

Rua Augusta, 118, Pisos 3, 4 e 5 – 1100-054 LISBOA Tel. 218 805 200 / Fax: 218 861 534

Internet: <https://igsj.justica.gov.pt/>

Identificação do Titular da Informação (preencher apenas se diferente do requerente)

Nome: _____

Número de BI/CC/NIPC: _____

Solicito que o acesso aos documentos administrativos seja realizado através de:

☐ Consulta gratuita, eletrónica ou efetuada presencialmente	
☒ Reprodução - sujeita a pagamento (art.º 14.º da Lei 26/2016, de 22 de agosto)	☒ Por fotocópia
	☐ Por digitalização
	☐ Por outro meio técnico: _____
☐ Certidão - sujeita a pagamento (art.º 14.º da Lei 26/2016, de 22 de agosto)	

Para efeitos contacto 968087558/aureaa23@hotmail.com

(n.º de telefone ou endereço de e-mail).

Peço deferimento.

Viseu, 10 de maio de 2024

IGSJ | Inspeção-Geral dos
Serviços de Justiça

Rua Augusta, 118, Pisos 3, 4 e 5 – 1100-054 LISBOA Tel. 218 805 200 / Fax: 218 861 534
Internet: <https://igsj.justica.gov.pt/>

**DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO DE RECOLHA, UTILIZAÇÃO E TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS
NO ÂMBITO DE REQUERIMENTO DE PEDIDO DE ACESSO A DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS**

(a preencher por pessoas singulares e coletivas)

Declaro prestar por este meio, para os efeitos previstos no disposto nos artigos 6.º, n.º 1, alínea a), 9.º, n.º 2, alínea a) e 13.º do Regulamento (EU) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Abril de 2016 (Regulamento Geral de Proteção de dados), o meu consentimento expresso para a recolha, utilização e tratamento dos meus dados pessoais, inseridos no formulário em anexo, para cumprimento das obrigações legais inerentes ao mesmo.

Declaro que tomo conhecimento que os meus dados pessoais serão objeto de tratamento pela IGSJ para os fins de análise, instrução e decisão de pedido de acesso a documentos administrativos, requerido através do formulário em anexo, sendo conservados pelo prazo estritamente necessário à respetiva prossecução do solicitado.

Declaro que tomo conhecimento que a IGSJ se compromete a proteger os meus dados pessoais e a cumprir as suas obrigações no âmbito do Regulamento Geral de Proteção de Dados e da Lei n.º 58/2019, de 08 de Agosto, na sua atual redação.

Na qualidade de titular dos dados, declaro que tomo conhecimento que tenho direito de acesso, alteração, retificação e eliminação dos mesmos, nos termos do mencionado enquadramento normativo.

Declaro que tomo conhecimento que o exercício destes direitos pode ser solicitado através do seguinte correio eletrónico: correioigsj@mail.igsj.mj.pt

Declaro que tomo conhecimento de que a falta de consentimento para o tratamento dos meus dados pessoais inviabilizará a análise, instrução e decisão do meu pedido de acesso a documentos administrativos.

10 de maio de 2024

(assinatura do requerente)

IGSJ | Inspeção-Geral dos
Serviços de Justiça

Rua Augusta, 118, Pisos 3, 4 e 5 – 1100-054 LISBOA Tel. 218 805 200 / Fax: 218 861 534
Internet: <https://igsj.justica.gov.pt/>

Anexo III - Ofício com a autorização para a consulta do relatório final da ação V -3/2023



Exm^a Senhora
Dra. Áurea Figueiredo

aureaa23@hotmail.com

SUA REFERÊNCIA

NOSSA REFERÊNCIA

DATA

ASSUNTO: Pedido de acesso a relatório final da ação V -3/2023.

Anexo: Relatório Final Ação V-3/2023

Exma. Senhora,

Ao abrigo do artigo 15.º da Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto (Lei de acesso aos documentos da Administração), e em resposta ao pedido realizado em 10 de maio de 2024, serve o presente para enviar a V. Exa o relatório final relativo à ação V-3/2023 - CARACTERIZAÇÃO DOS CIDADÃOS EM CUMPRIMENTO DE PENA DE PRISÃO POR CRIME DE CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL.

Com os melhores cumprimentos,

A Subinspetora-Geral

*(No uso das competências delegadas pelo Despacho n.º 6670/2023,
publicado no DR, 2.ª Série, de 21 de junho)*

Ana Camossa Neto
Data: 21/05/2024 16:55:52

IGSJ | Inspeção-Geral dos
Serviços de Justiça

Rua Augusta, 118, Pisos 3, 4 e 5 - 1100-054 LISBOA
Tel. 218 805 200 / Fax: 218 861 534 / Email: correio@gsj.mj.pt / Internet: <https://gsj.justica.gov.pt/>
Proteção de dados - informação disponível em <https://gsj.justica.gov.pt/Tratamento-de-dados>