

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Manuel Jesus Ferreira
Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXVII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**Criminalidade Rodoviária:
os crimes dos condutores**

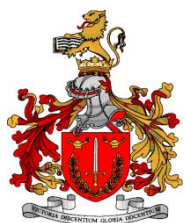
Estudo Exploratório na Cidade de Lisboa

Orientador:

Professor Doutor José Joaquim Antunes Fernandes

Lisboa, 24 de Abril de 2015





Estabelecimento de Ensino	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
Título da Obra	Criminalidade Rodoviária: os crimes dos condutores. Estudo Exploratório na Cidade de Lisboa
Autor	Manuel Jesus Ferreira
Orientador	Professor Doutor José Joaquim Antunes Fernandes
Curso	Mestrado em Ciências Policiais
Local de Edição	Lisboa
Data de Edição	24 de Abril de 2015





*Aos amores da minha vida,
Odete e Liliana (...).*

AGRADECIMENTOS

Após esta longa caminhada de cinco anos e por conseguinte o *términus* da presente Dissertação, cabe agora proceder aos agradecimentos a todos aqueles que contribuíram para a conclusão da mesma.

Em primeiro lugar, agradeço ao Senhor Professor Doutor José Joaquim Antunes Fernandes, por ter aceitado prontamente ser meu orientador, por toda a disponibilidade demonstrada e pela transmissão dos seus doutos conhecimentos que certamente contribuíram para que a presente Dissertação chegasse a bom porto.

Ao Senhor Professor Doutor Luís Monteiro, pela imprescindível ajuda no tratamento estatístico dos dados recolhidos com recurso ao programa *Statistical Package for the Social Sciences*. A sua disponibilidade e os seus conhecimentos contribuíram significativamente para a conclusão deste trabalho.

Ao Senhor Comissário Pereira da Divisão de Trânsito (DT) do Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS), pela disponibilidade demonstrada no esclarecimento de dúvidas ao longo da investigação.

À Senhora Professora Carmina pela sua disponibilidade e pelos ensinamentos transmitidos.

Aos meus camaradas do XXVII Curso de Formação de Oficiais de Polícia, pela entajada e amizade sempre presente ao longo destes cinco anos.

À minha família mais próxima, porque foi a fonte de inspiração, mas principalmente pela compreensão que demonstraram ao longo deste tempo, em que muitas vezes estive ausente e não prestei a atenção e carinho necessários.

Por fim, àqueles que, quer diretamente ou indiretamente, contribuíram para a realização deste trabalho.

A todos, um forte abraço e os mais sinceros agradecimentos!



**“O desejo de ordem é ao mesmo tempo desejo de morte,
porque a vida é perpétua violação da ordem”**

Milan Kundera

RESUMO

O veículo automóvel é vital para a sociedade moderna, mas ao mesmo tempo constitui um fator de risco para a vida das pessoas. A forte sinistralidade rodoviária em Portugal é uma preocupação transversal a toda a comunidade. A principal causa dos acidentes de viação deve-se ao fator humano, isto é, os acidentes acontecem devido ao comportamento dos condutores. Neste sentido, e com o intuito de salvaguardar bens jurídicos importantes, o legislador criminalizou determinadas condutas, para evitar uma condução potencialmente perigosa. Na presente Dissertação, é nosso objetivo analisar as condutas gravosas dos condutores que constituem ilícitos penais, mais concretamente os crimes cometidos pelos mesmos. Assim, através de um estudo exploratório na Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa, pretendemos identificar um possível perfil do suspeito na prática destes crimes. Para tal, utilizamos o expediente criminal atinente ao ano de 2014, elaborado na Divisão de Trânsito, ao qual se aplicou uma matriz previamente definida, através do recurso ao programa de tratamento estatístico *Statistical Package for the Social Sciences*, na versão, 21.0, com a finalidade de proceder à análise e interpretação dos dados recolhidos. Cabe à Polícia de Segurança Pública, enquanto instituição ao serviço das pessoas, prevenir e reduzir a sinistralidade rodoviária. Com o conhecimento do perfil do condutor que comete crimes rodoviários, ser-lhe-á mais fácil direcionar a sua ação fiscalizadora e preventiva.

Palavras-chave: Automóvel; Comportamentos do Condutor; Condução; Crimes dos Condutores; Sinistralidade Rodoviária.

ABSTRACT

The motor vehicle is vital to modern society, but at the same time it is a risk factor for people's lives. The high number of road accidents observed in Portugal constitutes a community concern. The main cause of those road accidents has the human factor as responsible, which means that accidents happen because of driver negligence. Thus, in order to ensure important legal assets, the lawmaker criminalized certain conducts to avoid potentially dangerous driving. In the present dissertation, our principal objective is to analyze those grievous behaviors committed by drivers, more specifically crimes committed by them. Thus, through an exploratory study carried out at the Traffic Division of the Lisbon Metropolitan Command, we intend to identify the possible profile of the suspect of committing crimes of drivers. Therefore, we'll use the criminal expedient elaborated at that Division on the year of 2014. Than that data was submitted to a predefined matrix, with recourse to statistical treatment program known as Statistical Package for the Social Sciences in the version, 21.0, with the purpose of carrying out the analysis and interpretation of the data collected. It is an assignment of the Polícia de Segurança Pública (PSP), as an institution that serves citizen interests, prevent and reduce road casualties. With the knowledge about the driver profile who practices road crime available, PSP will be able to redirect its enforcement and preventive action.

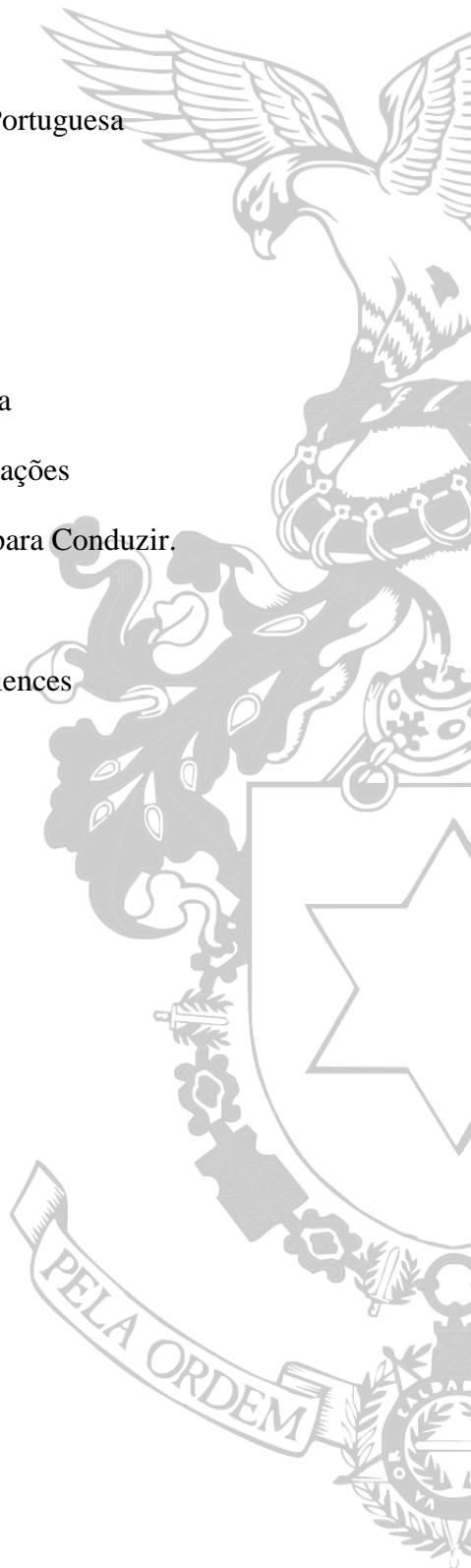
Key words: Car; Driver`s Behaviors; Driving; Driver`s Crimes; Road Accidents.

LISTA DE SIGLAS



AC. STJ	Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça
AC. TRC	Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra
AC. TRG	Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães
AC. TRL	Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa
AC. TRP	Acórdão do Tribunal da Relação do Porto
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CC	Código Civil
CE	Código da Estrada
COMETLIS	Comando Metropolitano de Lisboa
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CRP	Constituição da República Portuguesa
DGS	Direção Geral de Saúde
DL	Decreto-Lei
DT	Divisão de Trânsito
EMA	Erro Máximo Admissível
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
GNR	Guarda Nacional Republicana
IMT	Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INE	Instituto Nacional de Estatística
INML	Instituto Nacional de Medicina Legal
ISCPSI	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

MP	Ministério Público
NUIPC	Número Único de Identificação de Processo-Crime
OPC	Órgão de Polícia Criminal
PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PIB	Produto Interno Bruto
PJ	Polícia Judiciária
PSP	Polícia de Segurança Pública
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
RGCO	Regulamento Geral das Contraordenações
RHLC	Regulamento de Habilitação Legal para Conduzir.
SEI	Sistema Estratégico de Informações
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
TAE	Teor de Álcool no Ar Expirado
TAS	Taxa de Álcool no Sangue
UC	Unidade de Conta
UE	União Europeia
WHO	World Health Organization



ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	III
RESUMO.....	V
ABSTRACT.....	VI
LISTA DE SIGLAS	VII
ÍNDICE GERAL.....	IX
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	XII
ÍNDICE DE TABELAS	XIII
ÍNDICE DE ANEXOS	XIV
INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 1: O AUTOMÓVEL E FATORES QUE INFLUENCIAM A CONDUÇÃO.4	
1.1. A IMPORTÂNCIA DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE MODERNA.....	4
1.2. FATORES QUE INFLUENCIAM A CONDUÇÃO.....	7
1.2.1. FATORES INDIVIDUAIS.....	8
1.2.1.1. A Idade.....	8
1.2.1.2. O Género.....	10
1.2.1.3. A Estrutura Familiar	12
1.2.1.4. Os Traços de Personalidade e Estados Emocionais.....	12
1.2.2. COMPORTAMENTOS DE RISCO	13
1.2.2.1. A Condução Agressiva	13
1.2.2.2. O Consumo de Substâncias e a Condução.....	16
1.2.2.2.1. <i>O Álcool e a Condução</i>	16
1.2.2.2.2. <i>O Consumo de Estupefacientes e a Condução</i>	20
1.2.3. A CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR	21

CAPÍTULO 2: OS CRIMES RODOVIÁRIOS.....	22
2.1. DIREITO RODOVIÁRIO.....	22
2.1.1. DIREITO PENAL RODOVIÁRIO.....	22
2.1.2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES DO DIREITO PENAL RODOVIÁRIO.....	24
2.2. OS CRIMES DOS CONDUTORES.....	25
2.2.1. O BEM JURÍDICO PROTEGIDO NOS CRIMES DOS CONDUTORES.....	25
2.2.2. ELEMENTOS OBJETIVOS TÍPICOS COMUNS NOS CRIMES DOS CONDUTORES: A VIA PÚBLICA OU EQUIPARADA, O VEÍCULO E A CONDUÇÃO.....	26
2.2.3. O CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA E ELEMENTOS OBJETIVOS.....	27
2.2.4. O CRIME DE CONDUÇÃO INFLUENCIADA E ELEMENTOS OBJETIVOS.....	29
2.2.4.1. Condução Sob Estado de Embriaguez.....	29
2.2.4.1.1. <i>O Erro Máximo Admissível (EMA)</i>	31
2.2.4.2. Condução Sob Efeito de Estupefacientes.....	32
2.2.5. CRIME DE CONDUÇÃO ÍLEGAL OU INABILITADA E ELEMENTOS OBJETIVOS.....	33
2.2.6. ELEMENTOS SUBJETIVOS DO TIPO DOS CRIMES DOS CONDUTORES.....	35
2.2.7. CONCURSO DE CRIMES.....	37
2.3. PROCEDIMENTOS POLICIAIS (PSP) PERANTE A PRESENÇA DE CRIMES RODOVIÁRIOS.....	38
2.4. CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS DOS CRIMES PRATICADOS PELOS CONDUTORES.....	40
2.4.1. PENAS E MEDIDAS DE SEGURANÇA: FUNÇÃO.....	41
2.4.2. PENAS PRINCIPAIS, ACESSÓRIAS E MEDIDAS DE SEGURANÇA APLICADAS AOS CONDUTORES QUE COMETEM CRIMES RODOVIÁRIOS.....	42
2.4.2.1. Pena Principal.....	42
2.4.2.2. Pena Acessória.....	44
2.4.2.3. Medida de Segurança de Cassação do Título e Interdição da Concessão do Título de Condução de Veículo a Motor.....	44
CAPÍTULO 3: ESTUDO EXPLORATÓRIO SOBRE OS CRIMES DOS CONDUTORES NA CIDADE DE LISBOA.....	45
3.1. METODOLOGIA.....	45
3.1.1. CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO.....	45
3.1.2. CRITÉRIOS DE ANÁLISE.....	46
3.2. APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	47

3.2.1. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO CONDUTOR	48
3.2.2. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO VEÍCULO.....	55
3.2.3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO ILÍCITO CRIMINAL PRATICADO.....	56
3.2.4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES À INTERVENÇÃO POLICIAL	60
CONCLUSÃO.....	61
BIBLIOGRAFIA.....	66
Referências bibliográficas	66
Legislação.....	74
Jurisprudência.....	76
Sites consultados.....	77
ANEXOS.....	78

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição dos casos analisado	48
--	----

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Frequência relativa e absoluta do género do condutor	49
Tabela 2: Frequência relativa e absoluta do grupo etário do condutor	50
Tabela 3: Frequência relativa e absoluta do estado civil do condutor.....	51
Tabela 4: Frequência relativa e absoluta da ocupação profissional do condutor	51
Tabela 5: Frequência relativa e absoluta da nacionalidade do condutor.....	52
Tabela 6: Frequência relativa e absoluta do distrito de residência do condutor.....	52
Tabela 7: Frequência relativa e absoluta do concelho de residência (distrito de Lisboa) ...	53
Tabela 8: Frequência relativa e absoluta da freguesia de residência do condutor.....	54
Tabela 9: Frequência relativa e absoluta dos anos de carta de condução dos condutores..	55
Tabela 10: Frequência relativa e absoluta do tipo de veículo conduzido	55
Tabela 11: Frequência relativa e absoluta do crime cometido pelos condutores	57
Tabela 12: Frequência relativa e absoluta do mês do ilícito criminal.....	57
Tabela 13: Frequência relativa e absoluta do período do mês	58
Tabela 14: Frequência relativa e absoluta do dia da ocorrência	58
Tabela 15: Frequência relativa e absoluta do tipo de dia.....	58
Tabela 16: Frequência relativa e absoluta da hora de ocorrência do ilícito criminal.....	59
Tabela 17: Frequência relativa e absoluta do local da ocorrência do ilícito criminal	60
Tabela 18: Frequência relativa e absoluta da deteção do ilícito	60

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 – Sinistralidade rodoviária em Portugal Continental (2010-2013).....	79
Anexo 2 – Condutores intervenientes em acidentes segundo o grupo etário, por sexo	80
Anexo 3 – Principais diferenças na exploração percetiva em função da experiência de condução	81
Anexo 4 – Condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o género (2005- 2013).....	82
Anexo 5 – Evolução do número de novas cartas de condução emitidas em Portugal por género entre 1950-2008	83
Anexo 6 – Tabela comparada de punições para algumas infrações rodoviárias	84
Anexo 7 – Relação do número de mortes provocadas por acidente de viação por milhão de habitantes na União Europeia (2013).....	85
Anexo 8 – Efeitos do álcool nas funções psicomotoras e cognitivas	86
Anexo 9 – Efeitos do álcool em função das taxas	87
Anexo 10 – Tabela de coeficiente de multiplicação de risco em função da taxa de alcoolemia.....	88
Anexo 11 – Curva de alcoolemia consecutiva à absorção de 759 ml de vinho com 10º.....	89
Anexo 12 – Condutores intervenientes em acidentes de viação, que não se encontravam legalmente habilitados para conduzir (2008-2013)	90
Anexo 13 – Condutores vítimas mortais e feridos graves, intervenientes em acidentes rodoviários, sem habilitação legal para conduzir	91
Anexo 14 – Tabela de crimes mais participados em 2014	92
Anexo 15 – OP. 19MAI2009*003511 – Realização do exame de contraprova.....	93

Anexo 16 – Redução das margens de erro	95
Anexo 17 – Autorização para recolha de dados na DT do COMETLIS	96
Anexo 18 – Localização geográfica da cidade de Lisboa e das suas freguesias	97
Anexo 19 – Efetivo da Divisão de Trânsito	98
Anexo 20 – Matriz utilizada no estudo.....	99
Anexo 21 – Frequências absolutas e relativas obtidas no estudo	105
Anexo 22 – Frequência relativa e absoluta do grupo etário por género	113
Anexo 23 – Frequência relativa e absoluta do estado civil por género	113
Anexo 24 – Frequência relativa e absoluta do crime cometido no género feminino.....	114
Anexo 25 – Frequência relativa e absoluta do crime cometido no género masculino	114
Anexo 26 – Frequência relativa e absoluta do concelho de residência.	115

INTRODUÇÃO

É iniludível que o automóvel hoje em dia é extremamente importante para as sociedades modernas, não só a nível individual, mas também a nível socioeconómico. Todavia, a circulação rodoviária é uma atividade que potencia os riscos e a forte sinistralidade rodoviária verificada em Portugal nos últimos anos, vem refletir isso mesmo. Embora todos admitam a sinistralidade rodoviária, poucos têm a noção da verdadeira realidade. Na verdade, poucos são aqueles que não tiveram um familiar próximo ou um amigo vítimas de um acidente fatal. Por outro lado, além das mortes a lamentar, advêm ainda custos sociais e económicos, incapacidades temporárias ou permanentes, indemnizações, despesas relativas à saúde, entre outras.

Não obstante vivermos numa sociedade de risco em constante evolução, onde eclodem novas fontes de perigo para o homem, estamos cientes de que alguns perigos, principalmente aqueles que estão subjacentes à sinistralidade rodoviária, podem ser prevenidos ou pelo menos mitigados. Nesta linha de pensamento e para permitir uma circulação rodoviária segura, por forma a evitar comportamentos perigosos por parte dos condutores no âmbito do tráfego estradal, exige-se uma regulação cuidada do direito rodoviário, *máxime* o direito penal rodoviário. De referir que o direito penal rodoviário só é chamado a intervir como *ultima ratio* e a sua tarefa é de permitir que o trânsito se faça de uma forma segura e isenta de riscos acrescidos, respeitando os princípios gerais do direito rodoviário.

A causa dos acidentes de viação gravita em torno da trilogia: homem, via e veículo em interdependência com o meio ambiente. Porém, a conduta humana é avassaladoramente a responsável pelos acidentes rodoviários. Por essa razão, para combater a forte sinistralidade rodoviária, é condição *sine qua non* apostar na redução dos fatores de risco, sobretudo nas condutas graves dos condutores, que têm relevância penal.

Posto isto, importa agora delimitar o nosso objeto de estudo. Os crimes rodoviários ramificam-se em dois grupos: os crimes estradais e os crimes dos condutores. O nosso trabalho centrar-se-á na análise dos crimes dos condutores: o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, plasmado no art.º 291 do Código Penal (CP), o crime de condução

de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, previsto no art.º 292 do CP e por último o crime de condução sem habilitação legal, prescrito no art.º 3 do DL n.º 2/98 de 3 de janeiro. Incidimos apenas nos três crimes referidos, devido ao seu assinalável contributo para a sinistralidade rodoviária e por serem os mais importantes e mediáticos (Vieira, 2007).

Para a realização do presente trabalho, estabelecemos os seguintes objetivos gerais: compreender a importância do veículo automóvel na sociedade atual; explicar os fatores de risco que influenciam a condução; analisar o regime jurídico dos crimes dos condutores assim como as suas consequências jurídicas; aclarar a atuação da polícia perante a presença de crimes rodoviários.

Neste sentido, face ao número de vítimas mortais em acidentes rodoviários, verificado em Portugal, que ultrapassa a média da União Europeia (UE), e concomitantemente ao elevado número de ilícitos rodoviários de índole criminal, emerge a nossa pergunta de partida da presente Dissertação: qual o perfil do condutor que comete crimes rodoviários na cidade de Lisboa?

Assim, é nosso objetivo principal responder à pergunta sobredita, através de um estudo exploratório a realizar na DT do COMETLIS no ano de 2014. Desta forma, em função da pergunta de partida, apresentaremos as seguintes hipóteses do estudo:

Hipótese 1: o condutor que pratica os ilícitos rodoviários de índole criminal, na sua maioria é um jovem com idade entre os 16 e os 25 anos, é do sexo masculino e solteiro;

Hipótese 2: os prevaricadores criminais conduzem um automóvel ligeiro e derivam da fiscalização aleatória/operação da Polícia de Segurança Pública (PSP);

Hipótese 3: o crime mais praticado pelos condutores na cidade de Lisboa é a condução em estado de embriaguez.

Na verdade, cabe também à PSP, prevenir a criminalidade geral e velar pelo cumprimento das leis e regulamentos atinentes à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito, para manter a segurança na sociedade (Lei n.º 53/2007). Por essa razão, a PSP deve conhecer o perfil do condutor que pratica os crimes rodoviários, para desta forma nortear a sua ação fiscalizadora e preventiva, com a finalidade de mitigar peculiarmente o elevado número de mortes e feridos graves nas estradas portuguesas e por conseguinte, dissuadir o condutor da prática de ilícitos rodoviários.

Quanto à metodologia, a presente Dissertação, nos dois primeiros capítulos compreende uma componente essencialmente teórica, assente na revisão da literatura e argumentação da doutrina e jurisprudência existente. Assim, procedemos à pesquisa e análise de bibliografia referenciada, principalmente na área do direito penal e direito rodoviário, do suporte em legislação vigente e outra já revogada, de acórdãos e demais jurisprudência sobre o assunto e de outros trabalhos de investigação sobre temas relacionados com o nosso. No terceiro capítulo é utilizada uma abordagem quantitativa, com recurso à análise documental (expediente criminal), *máxime* autos de notícia e autos de notícia por detenção elaborados na DT do COMETLIS, durante o ano de 2014. A amostra da nossa análise é constituída pelo total de condutores que perpetraram crimes rodoviários no período de tempo sobredito. Por conseguinte, foi aplicada uma matriz de leitura constituída por indicadores previamente definidos, os quais foram submetidos ao programa de tratamento estatístico, *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS), na versão 21.0.

O presente trabalho segue uma estrutura clássica: Introdução, Desenvolvimento e Conclusão, sendo que o Desenvolvimento se divide em três capítulos que, por sua vez, se ramificam em secções.

Em linhas gerais, no primeiro capítulo aborda-se a importância do veículo automóvel para a sociedade, assim como alguns fatores de risco mais significativos para a sinistralidade rodoviária. Neste sentido, elencamos fatores individuais (idade, género, estrutura familiar e traços de personalidade) e fatores de risco ou comportamentos de risco (condução agressiva, consumo de substâncias e a condução ilegal). No segundo capítulo, abordamos os crimes rodoviários praticados pelos condutores (art.ºs 291 e 292 do CP e art.º 3 do DL n.º 2/98). Assim, analisamos os elementos da conduta típica comum e os particulares de cada um destes três crimes. Explicamos ainda as funções e procedimentos da polícia perante a presença de crimes rodoviários e por fim, uma análise às consequências jurídicas dos crimes praticados pelos condutores. Após conclusão destes dois capítulos, segue-se o terceiro capítulo do trabalho, que subjaz a um estudo exploratório elaborado na cidade de Lisboa. Por último, seguem-se as conclusões e reflexões finais, as quais decorrem da exegese dos resultados obtidos na análise de conteúdo.

CAPÍTULO 1:

O AUTOMÓVEL E FATORES QUE INFLUENCIAM A CONDUÇÃO

1.1. A IMPORTÂNCIA DO AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE MODERNA

A eclosão do veículo automóvel¹ consubstanciou um dos maiores inventos da história da humanidade, uma revolução sem precedentes que alterou radicalmente a forma de viver do homem. O uso massivo do automóvel nas sociedades modernas gerou transformações profundas a nível físico, psíquico, económico, ecológico, social e cultural (Tortosa & Montoro, 2002). Os veículos permitiram uma “rápida difusão cultural, contribuindo para o progresso das sociedades e dos povos, acabando com o isolamento dos seres humanos” (Correia, 2006, p. 2). De facto, o automóvel “converteu-se num companheiro das nossas vidas e num protagonista indiscutível da sociedade contemporânea” (Pinheiro, 2007, p. 2).

Cotejando a realidade dos nossos dias com a de outrora, é indesmentível que houve grandes mudanças, já que hoje existem melhores meios de transporte e redes rodoviárias, “nos anos sessenta, uma viagem de automóvel entre Porto e Lisboa constituía uma odisseia, sendo que hoje se faz em três horas ou menos” (Amado, 2005, pp. 66-67). O mesmo é dizer que, hoje as deslocações, além de serem mais fáceis, são também mais rápidas, devido ao aprimoramento dos automóveis e ao melhoramento das vias de circulação.

Na verdade, desde o dealbar do século XX, assistiu-se a uma proliferação do automóvel, objeto importante para a vida das pessoas, na medida em que, constitui para a maioria delas, um bem de “primeira necessidade” (Rosas, 2012, p. 37). Desde logo, é útil para a deslocação casa/trabalho, assim como para passear com a família, entre outros. Acrescente-se que, possuir um veículo automóvel, “faz parte dos planos pessoais de cada um na sua vida familiar e profissional” e as características do mesmo, atribuem o “sucesso pessoal e profissional ao seu possuidor” (Vieira, 2007, p. 14). Com efeito, atualmente, muitas famílias endividam-se e gastam as suas poupanças na aquisição de um automóvel,

¹ O autor do primeiro veículo moderno com motor de combustão, foi o alemão Karl Benz no ano de 1885. http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=História_do_automóvel&oldid.

que mais do que um bem necessário “confere auto-estima pessoal e um *status* social” (Vieira, 2007, p. 23). De referir que, o automóvel é um bem que constitui «fonte de cobiça, desideratos e ostentação», por grande parte das pessoas e não consubstancia apenas um meio de transporte, é também primordial para a “realização da pessoa humana” (Vieira, 2007, p. 13).

Por outro lado, não podemos olvidar o grande volume de negócio que está associado ao tráfego rodoviário e que é vital para a vida económica dos países industrializados (Tortosa & Montoro, 2002). A economia da maior parte dos países está muito dependente dos transportes rodoviários, por isso, é inimaginável a vida sem o automóvel. Ainda a este respeito, uma greve operada atualmente no setor rodoviário, mormente no transporte de mercadorias, é suficiente para originar a paralisação das atividades económicas de um país, consubstanciando prejuízos avultados (Pinheiro, 2007). Acresce ainda que, a indústria automóvel é uma atividade industrial responsável em todo o mundo, por milhões de empregos (Pinheiro, 2007).

Para uma aclaração da evolução do parque automóvel, apenas em Portugal, segundo dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR] (2011), no ano de 1931, existiam 29 374 veículos e no ano de 2009, já existiam cerca de 5,8 milhões de veículos. De acordo com a Auto Informa (2014), só no ano de 2013, em Portugal, foram vendidos 126 686 automóveis. De facto, hoje “há demasiados homens na terra que já não podem viver sem a tecnologia moderna” (Jonas, 1994, p. 22).

Porém, o aumento abrupto de automóveis, passou a consubstanciar uma perigosidade social. Assim, a majoração do tráfego rodoviário em conexão com o desrespeito de alguns condutores na observação das regras mais elementares de trânsito, têm como contrapartida elevadas perdas humanas assim como incapacidades físicas para as pessoas (Vieira, 2007). Os veículos automóveis mudaram completamente a forma de viver das pessoas, mas, lamentavelmente mudaram também a forma de morrer (Tortosa & Montoro, 2002). Na verdade, se por um lado, é inquestionável o efeito positivo do crescente parque automóvel, por outro lado trouxe consequências graves, tais como a poluição ambiental, falta de espaço nas grandes cidades e os acidentes dos quais resultam muitas mortes, feridos e danos materiais (Tortosa & Montoro, 2002; Pinheiro, 2007).

Segundo dados da ANSR² (2014), em Portugal, no ano de 2013 registaram-se 30 339 acidentes³ com vítimas, em que resultou 637 vítimas mortais⁴, 1 946 feridos graves⁵

² Vide em anexo 1, sinistralidade rodoviária em Portugal continental (2010-2013).

e 36 807 feridos ligeiros⁶. As mortes e os feridos graves além das ingentes “consequências pessoais, familiares e sociais, o impacto da sinistralidade rodoviária na destruição da riqueza coletiva pode ser aferida pelo seu impacto no PIB” (ANSR, 2012, p. 22). Um estudo realizado por Donário e Santos (2012, p. 111), demonstrou que no período de 1996 a 2010 o “custo económico e social médio por vítima mortal ascendeu a cerca de 663,8 mil euros”, o de um ferido grave a cerca de 96,1 mil euros e o de um ferido leve, cerca de 23,1 mil euros.

De acordo com Farinha (2008), desde os princípios do século XX, em Portugal, houve a consciência de que o automóvel e a sua consequente utilização, compaginavam problemas de segurança, devido aos graves acidentes que estes podiam causar. Segundo o mesmo autor, saudava-se o progresso dos veículos a circular nas estradas, mas visionava-se também que estes podiam originar graves acidentes, se não satisfizessem as condições técnicas necessárias e se fossem guiados por mãos inábeis. Porém, apesar de existir alguma legislação extravagante, o primeiro CE, eclodiu somente em 1928⁷.

O aumento do tráfego rodoviário e o inadimplemento das regras estradais por parte dos utilizadores rodoviários têm como reflexo o estado assustador que se vive nas estradas de Portugal. Nesta linha de pensamento, compelem a uma intervenção cada vez mais curial do direito, peculiarmente do direito penal rodoviário, que a par de outras disciplinas, devem consubstanciar soluções, norteadas para uma circulação vial cada vez mais segura, mitigando o número de acidentes de viação e por conseguinte, o número de vítimas mortais e de feridos (Viçoso, 2011). De acordo com Amaral (1999, p. 13), a evolução do trânsito prescreve “maior precisão e rigor nas regras de comportamento nas vias públicas, a fim de, por esse modo, contrabalançar os maiores perigos que a evolução das condições de trânsito trazem consigo”.

Em termos criminais, o veículo automóvel pode ser usado como meio para a prática de crimes, ou outras vezes constituir a causa do crime (Vieira, 2007). Na primeira situação, entre outros, temos o furto, abuso de confiança, roubo e dano. Na segunda situação, entre

³ Acidente é a “ocorrência na via pública (...) envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vitimas e/ou danos materiais” (ANSR, 2014).

⁴ Vítima mortal para efeitos de sinistralidade rodoviária, considera-se “a que, por causa imputável ao acidente de viação, faleça no local onde este se verificou ou venha a falecer no prazo imediato de 30 dias” (Despacho DR n.º 27808/09 de 31 de dezembro).

⁵ Ferido grave é a “vítima de acidente, cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24H00 e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente” (ANSR, 2014).

⁶ Ferido leve é a “vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente” (ANSR, 2014; n.º 7 do art.º 157 do CE).

⁷ Publicado em 6 de fevereiro de 1928 pelo Decreto n.º 14988 (Farinha, 2008).

outros, temos o crime de condução perigosa, condução veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes e a condução sem habilitação legal.

1.2. FATORES QUE INFLUENCIAM A CONDUÇÃO

Se é verdade que, desde o dealbar do século XX, se tem assistido a uma massificação da frota automóvel, também é verdade que a sinistralidade rodoviária cada vez nos preocupa mais. De acordo com a WHO (2013), morrem por ano em todo o mundo cerca de 1 240 000 pessoas, vítimas de acidentes rodoviários.

Segundo Costa (1983) e Aragão (2011), o fator humano é o grande responsável pelos acidentes rodoviários e existem fatores psíquicos no homem que estabelecem dependência do desiderato de grandes velocidades, irreflexão e desrespeito pelos outros. A reforçar, Albergaria e Lima (2001) e Aragão (2011), dizem que o fator humano é responsável por 80% a 90% dos acidentes de viação, entre os quais se destacam, a velocidade, a condução sob o efeito do álcool e estupefacientes. Ainda a este respeito, Lume (1993) e Leal (2012), apontam também para cerca de 90%, a responsabilidade dos acidentes rodoviários, atribuída ao fator humano.

Durante a condução automóvel, exige-se ao condutor um elevado grau de concentração, para poder reagir rapidamente a qualquer imprevisto que surja e por conseguinte, evitar acidentes (Instituto da Mobilidade dos Transportes, I.P. [IMT], 2010). Para Reto e Sá (2003, p. 187), a sinistralidade rodoviária está relacionada com o estado de desenvolvimento do país, desde a eficácia do policiamento, à qualidade do parque automóvel, à precaridade das infraestruturas, mas sobretudo ao nível de civismo e educação das pessoas em geral e dos “condutores em particular”.

Pelo que foi suprarreferido, pese embora o sistema rodoviário ser entretecido por três elementos fundamentais, homem, via e veículo (Pinheiro, 2007; Aragão, 2011), todos os autores consideram que o ponto nevrálgico, é de uma forma avassaladora o elemento humano, isto é, aquele que contribui decisivamente para a sinistralidade rodoviária.

Seguidamente, pretendemos analisar, os fatores individuais e os fatores de risco que mais influenciam a condução, contanto, estamos cientes que é a partir da cognoscibilidade destes fatores que se suaviza de forma substancial a sinistralidade rodoviária.

1.2.1. FATORES INDIVIDUAIS

1.2.1.1. A Idade

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno transversal a todas as camadas da população (Vieira, 2007). Porém, é comumente imputado aos condutores jovens, aqueles que conduzem de uma forma mais arriscada, irresponsável e com violações frequentes das regras de circulação rodoviária. De referir que muitas investigações “realizadas em todo o mundo apontam os factores psicossociais e as características do estilo de vida como causas explicativas da sinistralidade juvenil” (Pinheiro, 2007, p. 53).

Estudos elaborados por Schuman, Pelz e Selzer *in* Montoro, Alonso, Esteban e Toledo (2000, p. 52), demonstram que há uma correlação significativa entre os acidentes originados pelos jovens e fatores como o desrespeito pelas regras estradais, o gosto pelo risco, a rebeldia e a impulsividade. Neste sentido, González (1994) e Bernabéu (2005), referem que a maioria dos estudos sobre a sinistralidade rodoviária, apontam o grupo de condutores com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos, como aqueles que são mais intervenientes em acidentes de viação. Para Híjar, Flores, Lopez, e Rosovsk (1998), constitui fator acrescido de risco de acidente, a idade superior a 54 anos e a idade inferior a 25 anos. Por sua vez, Correia (2006, p. 70), refere que “os condutores jovens, homens até 30 anos, constituem a maioria dos condutores intervenientes em acidentes de viação dos quais resultam vítimas”. Já para Pinheiro (2007, pp. 52-53), “o grupo que com maior frequência sofre acidentes está compreendido entre os 16 e os 24 anos e os maiores de 65 anos”. Em adscrição, e em consonância com os dados da Comissão Europeia (2003), os condutores entre os 16 e os 24 anos são bastante propensos a acidentes. Para tal, confluem diversos fatores, tais como a inexperiência na condução, a apetência pelo risco, o desrespeito das regras da condução segura e a condução sob o efeito do álcool. Neste sentido, segundo dados da ANSR (2014), verificamos que o grupo etário dos 20 aos 24 anos, é o que tem mais acidentes por 1 000 habitantes⁸.

Em consonância com os dados do IMT (2010), durante os três primeiros anos de carta de condução, existe maior probabilidade de ocorrência de acidente de viação, devido à inexperiência dos condutores⁹ que, através de condutas arriscadas, prescrevem comportamentos que não se compaginam com a sua capacidade de controlar o veículo. De

⁸ Vide em anexo 2, condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o grupo etário e por género.

⁹ Vide em anexo 3, principais diferenças na exploração percetiva em função da experiência de condução.

realçar ainda que os condutores jovens, devido à sua inexperiência têm menor capacidade para prever e antecipar situações potencialmente perigosas, emergentes do tráfego rodoviário (IMT, 2010). Existe uma fase da vida em que o perigo é maior, na medida em que, a experiência é pequena e os condutores têm índices elevados de confiança (Pinto, 2006). Acrescente-se que a “menor experiência na condução, poderá expor os mais novos a um maior risco de acidentes graves” (Reto & Sá, 2003, p. 192).

Já para Montoro et al. (2000) e Pinheiro (2007), os condutores têm poucos acidentes nos dois primeiros anos de carta e o risco de acidente aumenta substancialmente a partir desse momento, devido ao facto de os condutores se sentirem mais confiantes e por conseguinte, tenderem a arriscar mais. Neste sentido, os mesmos autores referem que o ponto nevrálgico, situa-se nos quatro anos com carta e, a partir do oitavo ano, os comportamentos dos condutores tendem a estabilizar-se, ou seja, não arriscam nem cometem tantos erros na condução automóvel.

Pese embora os jovens constituírem um enorme grupo de risco, não podemos olvidar as pessoas idosas, que cada vez mais conduzem até idades bastante avançadas, e o envelhecimento¹⁰ consubstancia uma série de alterações que podem interferir com a condução segura do veículo.

Na verdade, o envelhecimento é algo de natural e comum a todo o homem. A pessoa à medida que vai envelhecendo vai adquirindo experiência e sabedoria, porém é normal que algumas capacidades fiquem desvanecidas. Destarte, com o avançar da idade, por *cânon*, diminuem as capacidades visuais, auditivas, os reflexos, a concentração, a percepção, assim como a capacidade de controlar o veículo (Correia, 2011). Para Horta, Mendes e Oliveira (2009, p. 8), “os idosos têm tempo de reacção mais longos que os mais jovens, pior capacidade para ver durante a noite e ouvido menos sensível”.

O aumento da esperança média de vida das pessoas, que se tem verificado essencialmente nas três últimas décadas, possibilita a condução até idades bastante avançadas (Lemos & Florentino, 2011), o que se traduz num fator de contentamento para todos nós. Porém, se o condutor tem uma avultada incapacidade de funções que são primordiais para efetuar a condução em condições mínimas de segurança, ele representa

¹⁰ Segundo Calixto e Martins (2011, p. 48), hoje em dia os 65 anos marcam a transição para a velhice, contudo com o aumento da esperança média de vida, dentro da velhice existem três categorias: os “velhos-novos” com idades compreendidas entre os 65 e os 74 anos; os “velhos” com idades compreendidas entre os 75 e os 84 anos; e, por fim, os “velhos-velhos”, com idades a partir dos 85 anos.

um perigo não só para si, mas outrossim para os restantes utilizadores das vias públicas e abertas ao público (Lemos & Florentino, 2011).

No entanto, as pessoas com idades mais avançadas, por regra, não desrespeitam os limites de velocidade nem do álcool, e a causa dos acidentes deve-se essencialmente a deficiências físicas e psíquicas (Monteagudo, 1997 *in* Pinheiro, 2007, p. 56). A visão é um primordial “receptor de informações (...) é o órgão responsável pela captação de 90% das informações necessárias para dirigir, daí que se diz, o homem dirige com os olhos” (Aragão, 2011, p. 247). Acrescente-se que, os idosos “são aqueles que mais doenças sofrem, são também aqueles mais medicamentos consomem” (Pinheiro, 2007, p. 57).

Nesta linha de pensamento, refira-se o processo de renovação das cartas de condução, previsto no nosso código da estrada (CE). Na verdade, à medida que a idade das pessoas aumenta, os períodos de renovação da carta de condução diminuem. A título de exemplo, um condutor habilitado a conduzir ligeiros (categoria B), que adquiriu a carta depois de um de janeiro de 2013, tem de renovar a sua carta aos 30, 40, 50, 60, 65 e 70 anos e, posteriormente de dois em dois anos (n.º 2, art.º 16 do RHLC).

De acordo com dados da Comissão Europeia (2003), na Espanha e Holanda, as inspeções médicas demonstram que um em cada dez condutores com 50 anos, conduz com uma visão inadequada, se considerarmos os 70 anos, um condutor em cada seis revela deficiências na visão. Estamos convictos que, os delegados de saúde (médicos) têm um papel *sui generis* e relevante na segurança rodoviária, na medida em que são eles que passam a declaração médica, necessária para a renovação da carta de condução. Por essa razão, devem ser responsáveis e sérios, pois há um momento a partir do qual a pessoa tem de «abandonar o volante» (Direção Geral Saúde [DGS], 2004, p. 9).

Inferimos que, apesar de os condutores mais jovens constituírem um fator de risco para os restantes utilizadores do sistema rodoviário, não podemos negligenciar os condutores com idades muito avançadas, já que está a verificar-se de uma forma generalizada pelo mundo inteiro, o aumento de condutores com mais de 65 anos de idade.

1.2.1.2. O Género

De facto, ser homem ou mulher é um fator que pode ter grande influência nas condutas arriscadas da condução rodoviária, pelo que tem merecido estudos por parte de vários autores. Destarte, na opinião de Berger (1986), existe a crença de que as mulheres são péssimas condutoras, revelando altos níveis de nervosismo durante a condução. Porém,

estudos efetuados por Aberg e Rimmo (1998), demonstram que os homens são mais propensos a serem intervenientes em acidentes de viação do que as mulheres. A este respeito, Girão e Oliveira (2005), aclaram que representa um fator de risco acrescido, o facto de ser jovem e homem. Para reforçar, Aragão (2011, p. 246), refere que o facto de ser mulher praticamente não tem qualquer desvantagem, mas tem vantagem, porque por norma, “são muito mais cuidadosas e responsáveis que os homens”.

De referir que, segundo Romano, Kelley-Baker e Voas (2008), apesar do género masculino liderar as estatísticas atinentes a acidentes rodoviários, quando cotejado com o género feminino, estudos recentes em diversos países demonstram que esta diferença está a diminuir significativamente. Os mesmos autores, explicam que este aumento da sinistralidade por parte do género feminino, deve-se ao facto de, cada vez as mulheres conduzirem mais e por outro lado terem comportamentos arriscados tal como os homens.

Em Portugal continental e levando em linha de conta os dados da sinistralidade rodoviária, se formos a considerar os condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o sexo, verificamos que, em 2012 e 2013, o género masculino têm quase três vezes mais acidentes comparativamente ao género feminino. Assim, a título de exemplo, as mulheres foram intervenientes em 13 128 e 13 690 acidentes rodoviários, nos anos de 2012 e 2013 respetivamente, por sua vez, os homens foram intervenientes em 33 337 e 33 444 acidentes rodoviários, respetivamente¹¹. Todavia, é fundamental analisar o número de condutores masculinos e femininos no nosso país. Em consonância com dados do IMT (2010a), entre 1950 e 2009, foram emitidas mais de 6 milhões de cartas de condução, sendo cerca de 60% do sexo masculino e cerca de 40% do sexo feminino¹².

De modo geral, apesar da verificação nos últimos anos, de um crescimento no número de acidentes rodoviários por parte do género feminino, na condução, as mulheres são mais prudentes, adotam comportamentos curiais e responsáveis e não arriscam tanto como os homens (Segura, Cortés & Ramírez, 2009). Neste sentido, Aberg e Rimmo (1998), dizem que por regra, as mulheres e os homens mais velhos, cometem menos violações que os condutores mais novos, todavia, referem que quanto maior for a exposição ao tráfego rodoviário, maior é a tendência para violar as regras estradais.

¹¹ Vide em anexo 4, condutores intervenientes em acidente de viação segundo o género (2005-2013).

¹² Vide em anexo 5, evolução do número de cartas de condução emitidas em Portugal por género entre 1950-2008.

1.2.1.3. A Estrutura Familiar

Apesar de não existirem muitos estudos sobre a influência do estado civil no comportamento dos condutores, conseguimos inferir que, o facto de ser ou não casado, é um fator preponderante no comportamento dos condutores. Nesta conformidade, um estudo realizado por Reto e Sá (2003, p. 157), sobre os moderadores externos de acidente constituído por afirmações como: «presença da polícia faz abrandar», «condutores melhoram com campanhas de prevenção», «pensar na família faz abrandar» e «ver acidentes faz abrandar», numa amostra constituída por 600 condutores, 77%, concordavam que «pensar na família faz abrandar», sendo aliás, o moderador externo mais influente nos comportamentos dos condutores.

Ainda a este respeito, um estudo realizado por Marta (2009, p. 54), demonstrou que dos 350 condutores fiscalizados pela PSP que não tinham título de condução, 86% eram solteiros, 10% eram casados, e 3,1% eram divorciados ou viúvos e 0,9% não foi possível determinar o estado civil. Neste sentido, outro estudo realizado por Aguiar (2012, p. 46) na cidade de Lisboa, demonstrou que a maioria dos condutores detetados pela PSP que cometeram crimes em estado de embriaguez, eram solteiros. Assim, dos 541 condutores detetados pela PSP que cometeram o crime de condução sob o estado de embriaguez, 69,1% eram solteiros, 19,8% eram casados ou viviam em união de facto, 10,4% eram divorciados, separados ou viúvos e 0,7% não foi possível determinar o estado civil.

1.2.1.4. Os Traços de Personalidade e Estados Emocionais

Para Balbinota, Zarob e Timme (2011, p. 15), a circulação rodoviária é considerada “um movimento essencialmente social”. Assim, segundo os mesmos autores (2011, p. 14), a diversidade de fatores de risco a que os condutores estão diariamente sujeitos na circulação vial, “influenciam o comportamento dos indivíduos”. Na verdade, muitas vezes conduzir pode gerar alguma ansiedade, especialmente quando há grande intensidade de tráfego. Assim, para Horta et al. (2009), o cansaço e o *stress* da vida quotidiana, associados a problemas de vária ordem, tais como problemas de saúde, no trabalho e familiares, podem avultar os comportamentos de risco.

Vieira (2007), aclara que o delinquentes estradal, por regra é um cidadão médio, comum, completamente integrado na sociedade, com uma vida profissional e familiar estruturada. Deste modo, cumpre de uma forma geral as regras em sociedade, porém,

quando está ínsito no ambiente rodoviário transcende-se, isto é, não é “avesso ao direito, transfigurando-se quando ao volante de um automóvel” (Vieira, 2007, p. 66).

Um estudo realizado por Suméria (2003), consubstancia a personalidade como um importante fator, na compreensão dos comportamentos agressivos e arriscados dos condutores. Segundo o mesmo autor, estes comportamentos de risco são propensos à ocorrência de acidentes rodoviários. Além disso, para Hoffman e González (2003), durante a condução de veículos rodoviários, a inteligência, a personalidade, a experiência e a motivação, constituem fatores importantes no comportamento dos condutores.

Nesta linha de pensamento, Pimentão (2008, p. 206) refere que, existem algumas características na personalidade dos condutores que são favoráveis à ocorrência de acidente de viação, tais como: “a instabilidade emocional, a irritabilidade, a impulsividade, a imaturidade, a agressividade, a procura de sensações intensas, a baixa tolerância a frustração, a insegurança, a baixa auto-estima, a fácil intimidação por parte de outros”. Para Pinheiro (2007, p. 250), “qualquer emoção pode afectar a condução”. Da mesma opinião perfilham Horta et al. (2009, p. 9), contanto, certos estados emocionais, como a “tristeza, a irritabilidade ou estados elevados de ansiedade sugerem uma interferência considerável na realização da tarefa condução”. Assim, a título exemplificativo, uma discussão no trabalho ou em casa pode potenciar uma condução agressiva.

Outro estudo efetuado no Chipre por Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladda e Kapardisb (2011), demonstrou que algumas características da personalidade (agressividade, hostilidade, procura de novas sensações) dos condutores propiciam os acidentes rodoviários. Já neste sentido apontava Mira (1984), ao correlacionar algumas características da personalidade com a ocorrência de acidentes rodoviários.

1.2.2. COMPORTAMENTOS DE RISCO

1.2.2.1. A Condução Agressiva

Existem várias definições de condução agressiva, porém, seguidamente vão ser elencadas apenas três, por entendermos serem suficientes para abarcar *lato senso* o conceito. Nesta conformidade, para Tasca (2000), a condução é considerada agressiva sempre que um comportamento for deliberado e suscetível de majorar o risco de acidente, e tem como génese a impaciência, a irritação e a hostilidade, e como fim a economia de tempo. A

segunda definição, consubstanciada por Matos (2005), refere que a condução agressiva, subjaz numa condução irregular, agitada, impulsiva, irrefletida e provocatória, isto é, contrária aos princípios subjacentes a uma condução segura. Por último, de acordo com a Foundation for Traffic Safety (2014), a condução agressiva é aquela que coloca em causa a segurança rodoviária, ou seja, consubstancia-se numa condução irrespeitosa e por conseguinte, olvida e subestima os outros utilizadores das vias rodoviárias e abarca comportamentos, tais como, não parar aos sinais vermelhos dos semáforos, despiques com outros condutores, corridas e excesso de velocidade. Pelo que acabou de ser dito e pelo cotejo das definições supracitadas, podemos inferir que a condução perigosa, será sempre aquela que é praticada de forma «leviana, estouvada, tenebrosa» e que comumente, devido ao inadimplemento das regras estradais, avulta o perigo para os demais utilizadores da circulação rodoviária.

Sine dubio, a condução de veículos automóveis é considerada uma atividade perigosa, *máxime* por causa da velocidade que podem atingir, dos obstáculos inopinados que podem surgir nas vias rodoviárias, ou ainda pela imperícia e erros do condutor (AC. TRC de 22/05/2013). Por essa razão, preconiza-se uma condução segura e responsável, de forma a não causar riscos acrescidos, peculiarmente os mais graves para a segurança coletiva (Vieira, 2007). Na verdade, é iniludível que a crescente sofisticação dos veículos automóveis, equipados com modernos sistemas de segurança e com motores mais potentes em conexão com as vias rodoviárias cada vez em melhores condições, propiciam maiores excessos de velocidade (Reto & Sá, 2003).

De acordo com Reto e Sá (2003, p. 65), circular a ingentes velocidades “proporciona uma experiência sensorialmente agradável, mas também envolve a sensação de perigo e de ansiedade”. Ainda segundo estes autores (2003, p. 53), existem discrepâncias entre conduzir em zonas urbanas e fora delas, enquanto fora das localidades a condução está associada a uma “sensação de prazer”, já a condução nas cidades, compagina “sentimentos de insegurança, de irritação e de medo”.

Acrescente-se que, muitas vezes existem condutores, mormente homens, que entram em despique uns com os outros, ou seja, “reagem de imediato à competição com outros condutores” (Reto & Sá, 2003, p. 70). Pelo que foi dito, subjaz que as condutas dos condutores ao entrarem numa «competição acérrima», potenciam o perigo para a circulação rodoviária e por conseguinte a sinistralidade estradal.

Para Silva (1996, p.18), “uma conduta ou situação é perigosa quando segundo as regras da experiência cria uma forte probabilidade de produzir um resultado desvalioso”.

Na verdade, o perigo está associado à forma como os condutores circulam nas estradas. Neste sentido, não podemos olvidar que existem profissões que levam a comportamentos de risco, contanto, está em causa o fator tempo. É o caso paradigmático das empresas de entrega rápida de produtos, que «compelem» os seus funcionários (condutores) a entregar a mercadoria em determinado hiato temporal (Reto & Sá, 2003). A este respeito, Vieira (2007), considera que a partir de determinada velocidade um condutor médio, não consegue controlar o veículo de uma forma segura e eficaz, por ser praticamente impossível respeitar os deveres que subjazem dos princípios da condução defensiva e da condução controlada. Como tal, é da opinião que a conduta deveria ser criminalizada quando o condutor circule a uma velocidade superior a 90 Km/h, ao legalmente estabelecido. Assim a título exemplificativo, numa autoestrada seria a partir de 210 Km/h.

Segundo dados da Comissão Europeia (2003), verifica-se que, por *cânon*, os condutores que circulam em vários países na UE, não circulam à mesma velocidade em idênticas condições, ou seja, sabem que em certos países podem circular com mais velocidade do que noutros. Por outro lado, as sanções também são díspares.

Com efeito, em 2000, foi realizado um estudo pela magistrada francesa, Catherine Dayre *in* Reto e Sá (2003, pp. 35-38), no sentido de explicar a menor mortalidade nas estradas do Reino Unido comparativamente a França. Segundo a autora, as grandes diferenças entre os dois países consubstanciam-se essencialmente, na forma como cada país define a política penal de tratamento de delinquência rodoviária. A este respeito diz que a legislação do Reino Unido está mais focada no comportamento do condutor, enquanto a de França, gravita no sistema de penalizações. A legislação do Reino Unido prevê a *dangerous driving*, uma infração aplicada aos condutores imprudentes e incompetentes, mesmo que não causem acidentes. Por fim, uma última justificação invocada pela autora, reside no facto da diferente sanção aplicada aos condutores dos países em estudo, mormente no rigor colocado no Reino Unido, atinente à anulação da carta de condução que poderá ser definitiva, compelindo o infrator a novo exame de condução¹³. De acordo com Catherine Dayre *in* Reto e Sá (2003, p. 38), os condutores no Reino Unido reincidentes em delinquência rodoviária, são sujeitos a programas oficiais de reabilitação e de reeducação, com o objetivo de alterarem o seu comportamento.

Pelo que foi dito, é possível reduzir significativamente a sinistralidade rodoviária, ademais as estatísticas internacionais demonstram a diferença das vítimas mortais de

¹³ *Vide* em anexo 6, tabela comparada de punições para algumas infrações rodoviárias.

acidentes entre os vários países da UE¹⁴. Podemos então inferir que as diferentes políticas dos países da UE, no âmbito do direito rodoviário, contribuem para a maior ou menor sinistralidade estradal.

Ainda ancorados em Reto e Sá (2003, p. 107), os “prevaricadores crónicos”, por norma são jovens com idade inferior a 35 anos, para quem o trânsito é visto “como uma selva (...) em que se luta pela sobrevivência”. Apontam como grandes motivos destes comportamentos, o “desajustamento das regras” de circulação rodoviária, o “ritmo «stressante» da vida moderna (...) à desculpabilização baseada no comportamento dos «outros»” (Reto & Sá, 2003, p. 108). Para os autores referidos estes motivos, subjazem “um valor extremo de individualismo, incompatível com a vida em sociedade e, portanto, gerador de desintegração social” (2003, p. 193).

1.2.2.2. O Consumo de Substâncias e a Condução

Com efeito, considera-se que existem determinadas substâncias que, quando consumidas ou ingeridas, influenciam as capacidades mentais e físicas das pessoas, portanto, perturbam as capacidades do condutor, colocando em causa o bem jurídico da segurança rodoviária (Vieira, 2007). Num estudo efetuado pela Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária [ENSR] (2009), o álcool e as substâncias psicotrópicas constituem fatores de risco importantes para a condução, por isso, deverão merecer particular atenção no âmbito da prevenção da segurança rodoviária. Neste sentido, o Relatório Anual de Segurança Interna [RASI] (2015), prescreve que é grande objetivo a redução dos principais comportamentos de risco, enfatizando a condução sob influência do álcool e de substâncias psicotrópicas. Nesta ordem de ideias, iremos analisar de que forma a influência do álcool e dos estupefacientes interferem nas capacidades dos condutores.

1.2.2.2.1. O Álcool e a Condução

Na verdade, muitos povos europeus, dos quais Portugal não se exime, têm enraizado na sua cultura a tradição do consumo excessivo de bebidas alcoólicas (Vieira, 2007). Além disso, Mello, Barrias e Breda (2001) e Cabral (2004), aclaram que Portugal tem vinhos que são apreciados em todo o mundo, e também é um dos países que mais

¹⁴ Vide em anexo 7, relação do número de mortes provocados por acidente de viação por milhão de habitantes na EU (2013).

álcool¹⁵ consome. Em consonância com um estudo efetuado em Portugal, por Gameiro (1998) nos anos de 1985, 1991 e 1997, concluiu-se que no nosso país existiam cerca de 750 000 bebedores excessivos e 580 000 dependentes do álcool.

De acordo com Leech (1983) e Pinheiro (2007), o álcool (etanol) é a droga mais comum, na medida em que, a maioria das pessoas bebe em sociedade, o álcool pode inclusive funcionar como um agente que favorece o discurso e a sociabilidade. Por *cânon*, a maioria das drogas são ilegais, contudo, as bebidas alcoólicas são legais¹⁶ e estas, por vezes causam problemas mais graves que as ilegais (Leech, 1983).

Apesar do álcool ser um problema *erga omnes* de toda a sociedade, tem vindo a assumir relevância nos jovens. Na verdade, o álcool é a principal substância de abuso dos jovens, e o seu consumo tem vindo a aumentar drasticamente (Reis et al., 2011). Para Sousa et al. (2008), a majoração do consumo de álcool juvenil é uma realidade com tendência a generalizar-se de ano para ano e trata-se de uma questão de saúde pública. A este respeito, Santos (1999), refere que o álcool é um fenómeno crescente entre os jovens e que em Portugal, 80% dos adolescentes com idade inferior a 15 anos, já começaram a ingerir bebidas alcoólicas. De facto, os hábitos alcoólicos são normais na nossa sociedade e desde cedo são imbuídos nas crianças (Alves, 2003).

Ademais, Cabral (2007), aclara que na fase da adolescência existe uma crise de identidade, por isso, existe uma maior propensão para o consumo do álcool e outras substâncias nocivas, devido ao facto de os jovens quererem experimentar novas sensações e desafios. Por outro lado, a pressão exercida pelos colegas, a crise de estruturas sociais e a consequente quebra dos laços familiares, potenciam o consumo do álcool na adolescência e, em razão disso, conduz a uma perda de controlo (Santos, 1999; Cabral, 2007). Nesta conformidade, Gonçalo Valente (2012), aduz que é apanágio entre os jovens, mormente ao fim de semana, desafiarem-se a beber, muitas vezes extravasando os seus próprios limites. Nesta linha de pensamento, o consumo excessivo de álcool pelos jovens condutores, levou à criação em 2002, de uma campanha de sensibilização, denominada o «condutor 100%

¹⁵ O álcool etílico ou etanol, “molécula de fórmula química CH₃ CH₂ OH é o principal álcool destas bebidas (...). O etanol é um líquido incolor, volátil, de cheiro característico, de sabor queimoso (...). É miscível com a água, ferve a 78,5°” (Mello et al., 2001, p. 17).

¹⁶ Porém, o art.º 3 do DL n.º 50/2013, proíbe a venda das bebidas alcoólicas a menores de 16 anos de idade e proíbe o seu consumo na via pública a menores de 18 anos. Proíbe ainda a venda de qualquer bebida alcoólica a quem se apresente notoriamente embriagado ou aparente possuir anomalia psíquica.

cool»¹⁷, com o escopo primordial de prevenir acidentes rodoviários (Reto & Sá, 2003, p. 133).

De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros (2014, p. 100), existe uma grande percentagem de condutores mortos autopsiados, com taxa de álcool no sangue (TAS) superior ao permitido. Assim, em 2010, 37,1% dos condutores mortos autopsiados continham uma TAS acima do valor permitido, em 2011, 32,7% e em 2012, registou-se um aumento significativo para 37,4%. Por outro lado, em consonância com dados do Instituto Nacional de Estatística [INE] (2012), no ano de 2011, dos 52 115 condutores intervenientes em acidentes de viação, 90,8% foram submetidos ao teste do álcool, e destes, 5,6% apresentaram uma TAS igual ou superior a 0,5 g/l.

Sine dubio, uma condução rodoviária segura, requer um conjunto de capacidades, entre outras, a destreza de reflexos, boa coordenação motora, atenção e perspicácia. A presença de álcool no sangue, atua sob o sistema nervoso central e, em razão disso, o condutor fica desinibido, eufórico e autoconfiante, porém essas capacidades não passam de um sentimento de delusão (Vieira, 2007; Pinheiro, 2007). O mesmo é dizer que, o consumo excessivo de álcool, cria no condutor uma aparente segurança, isto é, uma «confiança ilusória», levando-o a acreditar que tem mais capacidades para conduzir. O condutor nestas condições, tem mais propensão para efetuar manobras arriscadas, tem um baixo sentido de responsabilidade originado pela presença de álcool no sangue, que lhe faz diminuir a percepção atinente aos sinais rodoviários¹⁸.

De referir que o álcool coloca em risco a aptidão do condutor, e reflete-se na condução através de condutas erróneas e perigosas, uma excessiva euforia com majoração da velocidade, com uma diminuição dos reflexos e um aumento no tempo de reação (Richard, 1997; Barroso, 2004; Ramos, 2009). Para reforçar o que foi dito, o AC. STJ de 07/12/1999, considera a condução em estado de embriaguez, uma atividade perigosa (n.º 2, art.º 493 do Código Civil (CC)), pela sua própria índole e em razão disso, potenciadora dos riscos para a condução. Em consonância com este AC. STJ, está provado cientificamente que a TAS “acima de determinado grau produz alteração da capacidade neuro-motora do condutor, reflectindo-se nas suas reacções e afecta o nível de concentração, pelo que aumenta exponencialmente os riscos próprios da condução de veículos automóveis”¹⁹.

¹⁷ As campanhas «100% isento de álcool», tiveram início nos EUA nos anos 60. A ideia principal é que exista um «condutor designado» no seio de um grupo de amigos, de modo a poder assumir a responsabilidade de conduzir em segurança os restantes amigos (Reto & Sá, 2003, pp. 132-133).

¹⁸ Plano de Ação Estratégico de Segurança Rodoviária – 2013/2016.

¹⁹ *Vide* em anexo 8, efeitos do álcool nas funções motoras e cognitivas.

Além disso, o álcool representa um fator de risco e ao mesmo tempo de gravidade, e “causa directa de uma elevada percentagem de mortes por acidente de viação e, em menor percentagem, o de causa de acidentes de que apenas resultam feridos e outras incapacidades” (Mello et al., 2001, p. 76). O consumo de álcool pelos condutores apresenta-se como um fator de risco importante, não só potencia a ocorrência de acidentes, mas também influencia a gravidade dos mesmos (WHO, 2013).

De acordo com Mello et al. (2001) e a ANSR (2010), alguns condutores, com uma TAS inferior a 0,5 g/l apresentam uma redução de concentração, têm propensão para arriscar mais e cometem erros na apreciação da distância. Com uma TAS de 0,5 g/l a 0,8 g/l, os tempos de reação aumentam e existe alteração das reações motoras, com a consequente euforia do condutor. Já com uma TAS de 0,8 g/l a 1,5 g/l, existe uma diminuição acentuada dos reflexos o que subjaz a uma condução perigosa. Por sua vez, uma TAS de 1,5 g/l a 3 g/l reflete uma embriaguez nítida e motiva uma condução muito perigosa. Por fim, a partir de 3 g/l, existe uma embriaguez profunda em que a condução se torna praticamente impossível²⁰. Por outro lado, o risco de envolvimento em acidente fatal, aumenta abruptamente à medida que a TAS se torna mais acentuada. Nesta linha de pensamento, com uma TAS de 0,5 g/l, o risco aumenta duas vezes, com uma TAS de 0,8 g/l, o risco aumenta quatro vezes e com uma TAS de 1,5 g/l, o risco aumenta 16 vezes²¹ (Freudenberg, 1974, *in* Horta et al., 2009, p. 38).

Todavia, a ingestão da mesma quantidade de álcool pode causar efeitos diferentes nas pessoas, quer a nível comportamental quer a nível de TAS (Leech, 1983). Para explicar, Mello et. al. (2001) referem que, o álcool atinge os diferentes órgãos do corpo humano através da corrente sanguínea, sendo posteriormente eliminado, maximamente através da urina, ar expirado e suor. Assim, a sua concentração no sangue não é uniforme ao longo do tempo, o que pode ser verificado através da curva de alcoolemia²², e pode ser afetada por diversos fatores, dos quais se destacam o peso, a idade, o género e o hábito de beber ou não fora das refeições. Nesta conformidade, quanto à idade, considera-se que os menores de 18 anos e os maiores de 65 anos são mais sensíveis aos efeitos do álcool. Em relação ao género, as mulheres são mais sensíveis aos efeitos do álcool e, por sua vez, quanto menor for o peso maior é a sensibilidade ao álcool, finalmente a sensibilidade aumenta quando o álcool é ingerido fora das refeições (Horta et al., 2009).

²⁰ *Vide* em anexo 9, efeito do álcool em função das taxas.

²¹ *Vide* em anexo 10, coeficiente de multiplicação de risco em função da taxa de alcoolemia.

²² *Vide* em anexo 11, representação gráfica da curva de alcoolemia.

De acordo com Vieira (2007), o comportamento inadequado dos condutores, devido à ingestão de álcool, sempre foi uma das maiores causas da sinistralidade rodoviária e, apesar das campanhas de prevenção continuam a existir vítimas nas estradas, originadas pela condução sob os efeitos do álcool.

1.2.2.2.2. O Consumo de Estupefacientes e a Condução

Substância psicotrópica, em consonância com a Convenção das Nações Unidas de 21 de fevereiro de 1971, é qualquer substância que possa provocar um estado de dependência, um estímulo ou uma depressão do sistema nervoso central, capaz de provocar alucinações ou perturbações da função motora, no comportamento ou no juízo. Assim “incluem-se aqui drogas como a heroína, a cocaína, o ópio e a morfina, bem como substâncias utilizadas em tratamentos de desintoxicação” (Faria, 1999, p. 1082).

O problema das drogas não é recente, pois algumas civilizações antigas já as utilizavam para fins religiosos, em rituais ou mesmo como auxílio à meditação. Porém, foi a partir da segunda guerra mundial que se assistiu a uma revolução no mundo das drogas e hoje, constitui um problema transversal a todas as camadas da sociedade (Leech, 1983).

As drogas provocam na maior parte das vezes, efeitos fisiológicos e psíquicos nocivos, interferem na neuro transmissão, afetam zonas específicas do cérebro e no conjunto do tratamento de informação (Richard, 1997). Destarte, as drogas são altamente potenciadoras de risco para o próprio agente e para terceiros, e em razão disso, são práticas manifestamente inconciliáveis com o exercício da condução. Na verdade, as drogas afetam a “capacidade de conduzir, mesmo em quantidades moderadas e aumentam o risco de acidente” (Rio & Alvarez, 1996, *in* Pinheiro 2007, p. 283). De acordo com Pinheiro (2007), cerca de 10% dos acidentes de viação de maior gravidade estão correlacionados com o consumo de drogas.

O consumo de estupefacientes, substâncias psicotrópicas e determinados medicamentos, constituem um potencial fator de risco na ocorrência de acidente rodoviário. De acordo com a Comissão Europeia (2003), se não forem tomadas medidas no sentido da existência de uma maior fiscalização e deteção de tais substâncias por parte das entidades fiscalizadoras, a breve trecho, poderão existir mais acidentes provocados pelos efeitos dos estupefacientes do que pelo efeito do álcool. Para tal, preconiza-se a existência de aparelhos para medir quantitativamente a presença de drogas no sangue, tal como o álcool, pois só assim as autoridades conseguem com facilidade detetar estes condutores.

1.2.3. A CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR

Como se sabe, conduzir um veículo requer uma panóplia de habilidades, um conjunto complexo de técnicas, com vista a dirigir e controlar o veículo (Silva, 1996; Vieira, 2007). O condutor necessita de uma aprendizagem específica atinente ao domínio nas diversas situações do tráfego rodoviário, bem como de um conhecimento esmerado das regras e sinalização de trânsito rodoviário (IMT, 2010). Por essa razão existem as escolas de condução.

Assim, para se obter a carta de condução, é vital desenvolver um processo de aprendizagem em consonância com os conteúdos programáticos fixados na Lei n.º 14/2014 de 18 de março. Destarte, existe uma primeira fase, designada por ensino teórico que tem o objetivo de ensinar o candidato a condutor, a adquirir competências e conhecimentos suficientes, atinentes às regras e sinalização rodoviária, bem como inculcar-lhe responsabilidades e avaliação dos riscos para uma circulação estradal segura. Após aprovação em exame teórico, segue-se a segunda fase designada por ensino prático, cujo desiderato é proceder a uma adaptação do candidato a condutor ao ambiente estradal e ao domínio do veículo em circulação, sempre norteado para uma circulação viária segura.

Na opinião de Vieira (2007), a perigosidade na condução advém da presunção do condutor sem habilitação legal para conduzir, não possuir a perícia necessária para exercer a condução com segurança, na medida em que, não tem conhecimentos suficientes, quer a nível teórico, quer a nível prático e técnico. Neste sentido, pretende-se evitar perigos que coloquem em causa a segurança rodoviária, não só pelo facto de quem exerce condução sem habilitação legal não dominar corretamente o veículo, mas também pelo desconhecimento das regras estradais.

Apesar da diminuição do número de acidentes rodoviários, por parte dos condutores sem qualquer título legal de condução, segundo dados da ANSR (2014), no ano de 2013, de um total de 43 874 acidentes, 452 condutores, não tinham qualquer título de condução²³. Se atendermos apenas ao número de condutores vítimas mortais, em 325 condutores, 21 não estavam legalmente habilitados a conduzir²⁴. O que foi dito é suficiente para inferir que a condução por pessoas inabilitadas representa um risco acrescido para a circulação rodoviária.

²³Vide em anexo 12, condutores intervenientes em acidentes de viação, que não se encontravam legalmente habilitados para conduzir (2008-2013).

²⁴ Vide em anexo 13, condutores vítimas mortais e feridos graves, intervenientes em acidentes rodoviários, sem habilitação legal para conduzir.

CAPÍTULO 2: OS CRIMES RODOVIÁRIOS

2.1. DIREITO RODOVIÁRIO

O direito rodoviário é uma área de estudo abrangente, na medida em que abarca, entre outros, a circulação estradal, o direito aos seguros, o direito civil, o direito fiscal, o direito do trabalho, o direito administrativo, o direito dos transportes, o direito de mera ordenação social e o direito penal (Vieira, 2007). Ainda, ancorados em Vieira (2007), o direito rodoviário, a montante, é composto por uma panóplia de regras comportamentais que norteiam as condutas aceites na circulação estradal, em que o *ex-libris* é o CE e legislação complementar. A jusante, engloba todas as querelas que resultam da circulação rodoviária, isto é, inclui todos os ramos de direito sobreditos. Na verdade, o direito rodoviário incorpora todas as situações que estejam quer diretamente, quer indiretamente relacionadas com a regulamentação do automóvel. Contudo, está excluído do direito rodoviário, o transporte ferroviário, o marítimo e o aéreo.

2.1.1. DIREITO PENAL RODOVIÁRIO

Hoje vivemos numa sociedade de risco, e é iniludível que a circulação rodoviária constitui uma atividade perigosa e que potencia em grande escala os perigos. De acordo com Amaral (1999), o aumento abrupto dos veículos rodoviários nas vias públicas e abertas ao público, obriga à imposição de um maior rigor e precisão nas regras comportamentais dos condutores para, desta forma, fazer face aos perigos que a própria evolução automóvel arrasta consigo. De referir que, o sentimento de insegurança social, cada vez mais em voga nas sociedades modernas, leva os governos a criminalizar certas condutas entendidas perigosas (Ancel, *in Pais*, 2004).

Em consonância com Dias (2004), o direito penal visa garantir a proteção de bens fundamentais à vida em sociedade e assim, cumpre-lhe prescrever no âmbito dos comportamentos ilícitos, aqueles que realmente são merecedores de uma sanção de índole criminal. Neste sentido, a intervenção do direito penal é de natureza subsidiária e deve

constituir a última *ratio* da política social, e apenas é chamado a intervir, quando todos os outros meios da política social se revelem inadequados ou insuficientes (Dias, 2004).

O direito penal rodoviário, entretece a “área das ciências jurídico-penalistas que se dedica ao estudo dos crimes rodoviários em geral” (Vieira, 2007, p. 40). Assim, a ele está destinada “a função de tutela e punição das mais graves condutas praticadas nas nossas estradas, para cuja prevenção não se mostra já suficiente o Direito de Ordenação Social” (Vieira, 2007, p. 40). Podemos dizer que, se por um lado a *ratio legis* do direito rodoviário é de prescrever normas atinentes à circulação rodoviária para, desta forma, assegurar uma circulação vial fluida e segura, por outro lado, o direito penal rodoviário além de visar a observância de uma circulação segura²⁵, visa sobretudo, punir criminalmente quem coloque em causa essa segurança.

De acordo com Vieira (2007), os crimes rodoviários ramificam-se em dois grupos: os crimes estradais e os crimes dos condutores. Nos crimes estradais, a título de exemplo temos o art.º 290 do CP, sob a epígrafe de atentado à segurança de transporte rodoviário e, o art.º 293, também do CP, sob a epígrafe de lançamento de projétil contra veículo. Já no que concerne aos crimes dos condutores, temos o crime de condução perigosa de veículo rodoviário (art.º 291 do CP), o crime condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art.º 292 do CP), o crime de condução sem habilitação legal para conduzir (art.º 3 do DL n.º 2/98), o crime de omissão de auxílio (art.º 200 do CP), o crime de resistência e coação sobre funcionário (art.º 347 do CP), o crime de desobediência (art.º 348 do CP) e o crime de violação de imposições, proibições ou interdições (art.º 353 do CP).

No presente estudo, como já foi referido na parte da introdução, lançamos mão apenas dos três primeiros crimes perpetrados pelos condutores (art.ºs 291 e 292 do CP e art.º 3 do DL n.º 2/98), devido ao seu assinalável contributo para a sinistralidade rodoviária e por serem os mais importantes e mediáticos (Hoffmann, 2005; Vieira, 2007). Assim, de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2012-2015, o governo tem como prioridade o combate à sinistralidade rodoviária, através da prevenção e fiscalização dos comportamentos e atitudes de maior risco²⁶.

É ainda de referir que, considerando a criminalidade geral, os OPC de competência genérica (PSP, GNR e PJ), em 2014, registaram um total de 343 768 participações de

²⁵ Circulação segura de acordo com Vieira (2007, p. 43), é “aquela que não causa riscos acrescidos para a integridade física das pessoas e bens patrimoniais superiores”.

²⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014.

índole criminal (RASI, 2015), sendo de realçar os crimes rodoviários. Assim, de acordo com dados do RASI (2015), em 2014, a condução de veículo com TAS superior a 1,2 g/l, foi o quarto crime mais praticado em Portugal, com 20 752 participações e a condução sem habilitação legal, um dos mais praticados, com um total de 9 767²⁷.

2.1.2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES DO DIREITO PENAL RODOVIÁRIO

A circulação de trânsito é livre nas vias do domínio público do Estado e nas vias do domínio privado, quando abertas ao trânsito público, porém, as pessoas devem abster-se de praticar atos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança dos utilizadores das vias (art.ºs 2 e 3 do CE). Na verdade, é fundamental que haja uma fluidez e segurança da circulação de trânsito rodoviário, o que exige um escrupuloso cumprimento “das regras de circulação de todos aqueles que nela intervêm” (Vieira, 2007, p. 60).

Contudo, o homem é um ser ontogeneticamente inacabado a nível biológico-instintivo (Bronze, 2002). É um ser com tendência natural para a dispersão, desde logo porque são múltiplas as suas intenções. Na expressão de Nietzsche, o homem é um «animal ainda não acabado» (Nietzsche, *in* Neves, 1995, p. 109). Ademais, o homem é “um ser livre, não codificado, ele é necessariamente um ser dispersivo podendo ser milhentas as suas intenções” (Bronze, 2002, p. 102). Assim, todos os povos desde os mais rudimentares sempre tiveram e têm regras e normas que regulam a convivência social. De referir que a existência de normas se deve à liberdade e sociabilidade do homem (Cruz, 1984).

O direito penal rodoviário, impõe um dever de cuidado a todos os intervenientes na circulação rodoviária, com a finalidade de permitir uma fluidez de trânsito sem riscos superiores aos permitidos (Vieira, 2007). Assim, o direito penal rodoviário tem por base o dever de cuidado dos intervenientes, e tem como critérios essenciais três princípios fundamentais: o princípio da confiança, o princípio da segurança e o princípio da condução controlada (Vieira, 2007).

O princípio da confiança parte do princípio que, o condutor de um veículo ou um peão tem o direito de esperar, ou pelo menos a legítima expectativa, que os outros condutores ou peões cumpram as regras de trânsito na íntegra ou seja, nenhum condutor tem de contar com uma manobra imprudente de outro ou o desrespeito das regras estradais (Aragão, 2011). Todavia, o princípio da confiança não tem carácter absoluto, a título exemplificativo, apesar de um condutor ter prioridade de passagem num cruzamento, tal

²⁷ Vide em anexo 14, crimes mais participados em 2014.

facto não o dispensa de tomar as devidas precauções exigidas pela circunstância concreta da circulação rodoviária (AC. TRL de 22/05/2006).

Por sua vez, o princípio da segurança ou da condução defensiva, consiste na exata observância da sinalização estradal, bem como no dever de ter cuidado na realização de manobras (Vieira, 2007). A título de exemplo, o condutor deve regular a velocidade, atendendo à presença de outros utilizadores, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas, à intensidade do trânsito, para poder, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente (art.º 24 do CE).

Por último, o princípio da condução controlada resulta do art.º 3 do CE e exige que todos os condutores “tenham a todo o tempo controlados os movimentos dos veículos que dirigem (...) dificilmente tem controlo do veículo quem não tem competência teórica, prática e técnica para o conduzir” (Vieira, 2007, p. 63). Neste sentido, um condutor que se encontra sobre o efeito do álcool, sem habilitação legal, com sonolência ou excesso de fadiga, provoca um risco acrescido e não permitido para a circulação rodoviária. Exige-se um comportamento diligente de todos os intervenientes, por forma a tomarem todas as medidas necessárias para evitar acidentes. Segundo Vieira (2007), é a interação destes três princípios que essencialmente permite averiguar qual o dever de cuidado imposto aos intervenientes na circulação rodoviária, definindo os limites do risco permitido.

2.2. OS CRIMES DOS CONDUTORES

2.2.1. O BEM JURÍDICO PROTEGIDO NOS CRIMES DOS CONDUTORES

Os bens jurídicos constituem um acervo de valores comunitários e individuais, que são tutelados pelo direito e indispensáveis à sobrevivência da vida em sociedade, tais como a vida, a honra e a propriedade. As normas penais têm por função tutelar bens jurídicos essenciais, em razão disso, o bem jurídico protegido nos crimes praticados pelos condutores é o da segurança na circulação rodoviária (Silva, 1998; Faria, 1999). É um bem de índole coletiva (supra individual ou comunitário), pois pertence a todos utilizadores das vias públicas e abertas ao público (Pereira & Lafayette, 2014).

Seguindo esta linha de raciocínio, o AC. TRP de 02/12/2009, refere que o bem jurídico protegido nos crimes do art.ºs 291 (condução perigosa) e 292 (condução influenciada), ambos do CP, é a montante a segurança do tráfego rodoviário, que é um bem

supra individual e, a jusante, os bens jurídicos individuais com dimensão comunitária, tais como, a vida e a integridade física e bens patrimoniais de valor elevado. Pelo que acabou de dizer-se, visa-se em primeira linha a proteção da segurança coletiva geral e complementarmente os bens jurídicos individuais. Ainda a este respeito, Faria (1999), refere que bem o jurídico tutelado é a segurança da circulação rodoviária, e indiretamente outros bens jurídicos pessoais, tais como a vida, a integridade física, entre outros.

2.2.2. ELEMENTOS OBJETIVOS TÍPICOS COMUNS NOS CRIMES DOS CONDUTORES: A VIA PÚBLICA OU EQUIPARADA, O VEÍCULO E A CONDUÇÃO

Para Silva (1996, p. 47), via pública ou equiparada “é todo o caminho ou estrada de domínio público do Estado (...) aberto ao trânsito público de veículos e/ou pessoas, sendo-lhe equiparado a via de domínio privado, quando aberta ao trânsito público”. O CE define via pública, “a via de comunicações terrestre afeta ao trânsito público” (al. x), art.º 1). Por seu turno, define via equiparada a via pública, a “via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público” (al. v), art.º 1). De facto, é importante esta definição, na medida em que, se os crimes praticados pelos condutores ocorrerem em locais diversos dos referidos não têm relevância penal ou mesmo contraordenacional. Em adscrição, o próprio art.º 2 do CE, preceitua que a aplicação do código se restringe apenas às vias públicas e às de domínio privado quando abertas ao trânsito público.

Por sua vez, o veículo rodoviário é o instrumento do crime. Porém, enquanto no crime de condução ilegal é obrigatório que o veículo seja motorizado, nos crimes de condução perigosa e condução influenciada, inclui qualquer veículo rodoviário, isto é com e sem motor (Vieira, 2007). Quanto à definição, na opinião de Silva (1996, p. 47), veículo rodoviário “é todo o meio de transporte ou equiparado, equipado (...) com ou sem motor, apto e destinado a transitar, ainda que eventualmente, nas vias públicas ou equiparadas”. Este conceito abarca veículos automóveis (art.ºs 105 e 106 do CE), motociclos, ciclomotores, quadriciclos e velocípedes (art.ºs 107 e 112 do CE), veículos agrícolas, máquinas industriais, carros elétricos e reboques (art.ºs 108 a 110 do CE), veículos de tração animal (art.º 11 do CE), e todos aqueles que forem equiparados (Silva, 1996). De acordo com Garcia e Rio (2014), as trotinetas e carros de criança não consubstanciam este conceito de veículo, porque não se destinam a transitar na via pública ou equiparada.

Por fim, a ação de conduzir significa que o agente coloque efetivamente o veículo automóvel a circular, sendo indiferente o espaço percorrido (Silva, 1996). Para Faria

(1999), a noção de condução de veículo abarca somente os processos de movimento na circulação rodoviária. Neste sentido, não se considera condução, um condutor sentado ao volante preparado para iniciar a marcha, o simples dormir num carro estacionado com o motor a trabalhar ou empurrar um carro para fora da faixa de rodagem. Por último, Vieira (2007, p. 95), considera condutor, “todo aquele que dirige de facto um veículo, que tem a sua direcção efectiva, que o controla e o faz movimentar”.

2.2.3. O CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA E ELEMENTOS OBJETIVOS

O legislador com proficiência, embora na nossa opinião de uma forma um pouco tardia, gizou pela primeira vez o crime de condução perigosa de veículo rodoviário no CP de 1995. Em boa verdade, face à anomia, hostilidade e ao desrespeito existente nas estradas portuguesas, preconizava-se este tipo de ilícito criminal, dado que, “muitos são os inocentes que morrem ou ficam estropiados pela inconsciência automobilística” (Silva, 1996, p. 5). De referir que, com esta norma almeja-se prevenir e suavizar os comportamentos perigosos dos condutores.

Nesta linha de pensamento, comete o crime de condução perigosa, previsto no art.º 291 do CP, o condutor que circular em via pública ou equiparada e não se encontrar em condições físicas ou psíquicas de o fazer em segurança ou violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária. No entanto, incorre no mesmo crime quem de uma forma similar, realizar provas de índole desportivo, não autorizadas (n.º 2, art.º 291 CP).

Deste modo, são elementos objetivos essenciais do tipo legal deste crime, além dos já mencionados²⁸: a falta de condições do condutor para conduzir em segurança²⁹, a violação grosseira³⁰ das regras de circulação rodoviária³¹ e criar desse modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado³². Esta norma pune os comportamentos que, no âmbito da circulação rodoviária se mostrem mais suscetíveis de colocar em risco os bens jurídicos protegidos. Neste sentido, “o legislador distribuiu por duas categorias o tipo de condutas capazes de determinar a

²⁸ Vide no ponto 2.2.2. do presente capítulo (II).

²⁹ Configura todas as situações em que se verifica uma diminuição das capacidades do condutor por causa da ingestão de bebidas alcoólicas, consumo de estupefacientes ou medicamentos com repercussões sobre a condução, deficiência física ou psíquica, ou extremo cansaço (al. a), n.º 1, art.º 291 do CP).

³⁰ Violação grosseira, consubstancia-se numa negligência temerária, avessa ao dever de cuidado e contrária aos princípios subjacentes a uma condução defensiva e controlada e por isso gravemente imprudente (Silva, 1996). De acordo com o AC. TRC de 09/11/2011, a violação grosseira das regras de circulação rodoviária, consubstancia a “violação objetiva de elementares deveres de condução no âmbito dessa circulação”.

³¹ O legislador de uma forma taxativa, elencou as regras rodoviárias (al. b), n.º 1, art.º 291 do CP).

³² Valor elevado, é aquele que exceder 50 UC, isto é, 5100 € (al. a), art.º 202 do CP).

insegurança na condução. São elas a falta de condições para a condução e a violação grosseira das regras de circulação rodoviária” (Faria, 1999, p. 1080).

É um crime de perigo³³ concreto, na medida em que o crime apenas fica consumado com a concretização do perigo concreto, isto é, não basta que a ação seja perigosa, é também necessário que “nas circunstâncias concretas a acção tenha criado um perigo efectivo para determinados bens jurídicos” (Silva, 1996, p. 18). De acordo com Costa (1992, p. 600), existe perigo “sempre que, através de um juízo de experiência, se possa afirmar que a situação em causa comportava uma forte probabilidade de o resultado desvalioso se vir a desencadear ou a acontecer”. Porém, o perigo é sempre algo de real, que existe objetivamente e não um evento que seja impossível de ser realizado (Pereira, 1995).

De acordo com Vieira (2007), para a conduta ser penalmente censurável, é fundamental a verificação de um desprezo acrescido das regras estradais. Por outro lado, exige-se um correlato entre o comportamento do condutor e o resultado, para que este se possa imputar àquele, ou seja “o comportamento há-de, pelo menos, ter sido causa do resultado” (Dias, 2004, p. 304). Por outras palavras, é fundamental que o condutor tenha “criado um risco não permitido ou tenha aumentado um risco já existente; e, depois que esse risco tenha conduzido à produção do resultado concreto”³⁴ (Dias, 2004, p. 313).

Na verdade, para o locupletamento do crime de condução perigosa, é condição *sine qua non*, além da insegurança na condução ou da violação grosseira das regras estradais, a criação de um perigo concreto para a vida ou para a integridade física de outrem, ou de valores patrimoniais alheios de valor elevado³⁵ (Faria, 1999; Garcia & Rio, 2014). Na opinião de Vieira (2007, p. 117), a simples violação de uma obrigação de cumprir as regras estradais, ainda que causadora de um perigo concreto, só por si, não entretetece o crime de condução perigosa, assim, “será contra-ordenação, se se tratar de mera violação daquele tipo de regras, mas já será crime se se tratar de uma violação grosseira”.

³³ Os crimes de perigo ramificam-se em crimes de perigo concreto e crimes de perigo abstrato. Assim, nos crimes de perigo concreto, “o perigo faz parte do tipo, isto é, o tipo só é preenchido quando o bem jurídico tenha efectivamente sido posto em perigo (...) nos crimes de perigo abstracto o perigo não é elemento do tipo, mas simplesmente motivo da proibição” (Dias, 2004, p. 292).

³⁴ Neste sentido, o AC. TRC de 22/05/2013.

³⁵ Neste sentido, o AC. TRC de 19/10/2011. Não basta a existência do “estado de embriaguez para o preenchimento do tipo de crime em causa (...) sendo ainda necessário que exista substrato factual do qual se extraia que a condução em estado de embriaguez foi causadora (...) de perigo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado”.

2.2.4. O CRIME DE CONDUÇÃO INFLUENCIADA E ELEMENTOS OBJETIVOS

Pratica o crime previsto no art.º 292 do CP, quem pelo menos a título de negligência (art.ºs 13 e 15 do CP), conduzir veículo, com ou sem motor em via pública ou equiparada, com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l, ou por quem não estando em condições de fazer a condução em segurança por estar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito semelhante perturbadores das capacidades física, mental ou psicológica.

Segundo Faria (1999, p. 1093), ao incriminar a condução em estado de embriaguez, pretendeu-se reduzir a “sinistralidade rodoviária em que a ingestão de bebidas alcoólicas assume um papel relevante, estabelecendo-se (...) uma moldura penal susceptível de actuar como medida dissuasora bastante nesse sentido”.

O crime de condução influenciada é um crime de perigo abstrato (Silva, 1996; Garcia & Rio, 2014), dado que, o condutor embriagado é punido pelo simples facto de o estado em que se encontra, constituir só por si “um perigo potencial para a segurança rodoviária” (Dias, 2004, p. 292). Neste sentido, a conduta do agente é punida independentemente de se ter verificado ou não um perigo para o bem jurídico tutelado, existe “uma presunção inelidível de perigo” (Dias, 2004, p. 292). Significa que a conduta típica, por si mesma, é “potencialmente perigosa para o desenvolvimento normal da circulação rodoviária” (Vieira, 2007, p. 93). Saliente-se que, em sede de julgamento, a defesa não pode argumentar que o condutor embriagado, conduziu durante a noite ou não se cruzou com outros veículos nem causou perigo para ninguém. Deste modo, são elementos objetivos essenciais do tipo legal deste crime, além dos já mencionados³⁶, a TAS igual ou superior a 1,20 g/l ou conduzir sob o efeito de estupefacientes.

2.2.4.1. Condução Sob Estado de Embriaguez

O primeiro normativo legal a versar sobre a condução do álcool foi a Lei n.º 3/82 de 29 de março, que previa contraordenação e inibição de conduzir por determinado período para quem apresentasse uma TAS igual ou superior a 0,8 g/l. Porém, devido ao aumento da sinistralidade rodoviária, e como forma dissuasória, o legislador através do DL n.º 24/90 de 14 de abril, criminalizou a condução de veículo com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l (Nunes, 2007). Recorde-se que, este crime foi tipificado pela primeira vez no CP em 1995.

³⁶ Vide no ponto 2.2.2. do presente capítulo (II).

De acordo com Silva (1996) e Gonçalves (2002), para destringir a condução praticada sob efeito do álcool da condução praticada em estado de embriaguez, utiliza-se um critério quantitativo. Assim, é considerada condução em estado de embriaguez, quando a TAS é igual ou superior a 1,2 g/l e estamos no domínio do direito penal. Por seu turno, é considerado condução sob influência de álcool e por conseguinte aplica-se o regime contraordenacional quando a TAS é inferior a 1,2 g/l e igual ou superior a 0,5 g/l (art.º 81 do CE). Porém, para certo tipo de condutores³⁷, os limites de 0,5 g/l, são reduzidos para 0,2 g/l. De referir que, na parte criminal não existe qualquer distinção.

A presença de álcool no sangue é indicada por meio de teste no ar expirado, efetuado em analisador qualitativo. Já a quantificação da taxa de álcool no sangue, é feita por teste no ar expirado, efetuado em analisador quantitativo, ou por análise ao sangue (art.º 1 da Lei n.º 18/2007). Nesta conformidade, o n.º 1 do art.º 153 do CE, prescreve que o exame de pesquisa de álcool no ar expirado deverá ser realizado por autoridade ou agente de autoridade, mediante a utilização de aparelho aprovado para o efeito³⁸. Todavia, existem dois tipos de analisadores: os qualitativos e os quantitativos. Os primeiros analisadores (alcoholímetros), servem apenas como teste de despistagem, pois são meramente indicativos da presença de álcool no sangue. Por seu turno, os segundos analisadores, são considerados fidedignos por registarem com grande segurança a TAS. Assim, a determinação da TAS efetuada por analisadores quantitativos³⁹ devidamente homologados e calibrados (Portaria n.º 1556/2007), tem por base a correspondência de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado equivale a 2,3 g de álcool por litro de sangue (n.º 4, art.º 81 do CE).

Quando o teste realizado em analisador qualitativo indicie a presença de álcool no sangue, o examinado deve ser submetido a novo teste, agora em analisador quantitativo no prazo máximo de 30 minutos (art.º 2 da Lei n.º 18/07). Por sua vez, se o resultado for positivo em analisador quantitativo, o examinando pode requerer contraprova, a qual deve ser efetuada através de um novo aparelho aprovado⁴⁰ ou através de análise ao sangue⁴¹ (n.º 3, art.º 153 do CE). É importante enfatizar, que o resultado da contraprova prevalece

³⁷ Condutores em regime probatório (art.º 122 do CE), condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas (art.º 81 do CE).

³⁸ Na Portaria n.º 902-B/2007 *ex vi* do art.º 158 do CE, especificam-se as características técnicas gerais a que os analisadores quantitativos devem obedecer.

³⁹ Os analisadores quantitativos “são instrumentos de medição da concentração da massa de álcool por unidade de volume na análise do ar alveolar expirado (TAE)” (Portaria n.º 902-B/2007).

⁴⁰ *Vide* em anexo 15 - OP.19MAI2009*003511, realização do exame de contraprova.

⁴¹ Neste sentido, o AC. TC n.º 485/2011.

sempre sobre o resultado do exame inicial (n.º 6, art.º 153 do CE e n.º 5, art.º 6 da Lei n.º 18/2007).

O condutor que apresente uma TAS, superior à legalmente permitida, fica impedido de conduzir por um período de 12 horas, a menos que comprove, antes de decorrido esse hiato temporal, que não está influenciado pelo álcool, através de exame por si requerido. A inobservância deste quesito, consubstancia o crime de desobediência qualificada (art.º 348 do CP, *ex vi* do art.º 154 do CE). Em adscrição, o veículo deve ser imobilizado ou removido para local apropriado. Contudo, não haverá lugar à imobilização ou remoção do veículo se outro condutor, com o assentimento do que ficar impedido, ou do proprietário do veículo se propuser conduzi-lo, e apresentar resultado negativo em teste de pesquisa de álcool (Silva, 1996). O «condutor substituto», deve ser notificado de que fica responsável pela observância do impedimento (12H00) do «condutor principal», sob pena de incorrer também, no crime de desobediência qualificada (art.º 348 do CP *ex vi* do art.º 155 do CE).

2.2.4.1.1. O Erro Máximo Admissível (EMA)

A entrada em vigor no dia 1 de janeiro de 2014, da Lei n.º 72/2013 de 3 de setembro, que consubstanciou a décima terceira alteração ao CE, aprovado pelo DL n.º 114/94 de 3 de maio, veio estatuir no seu art.º 170 a dedução do EMA (Portaria n.º 1556/2007), quando a infração for aferida por meio de aparelhos ou instrumentos devidamente aprovados. Todavia, o EMA só está previsto para o regime contraordenacional, o que gerou alguma perplexidade, dado que, existia a dúvida se para o regime criminal se deduzia ou não o EMA.

Neste sentido, durante os primeiros meses de 2014, quando um condutor apresentasse no aparelho quantitativo uma TAS superior a 1,2 g/l mas com a dedução do EMA a taxa era inferior a este valor, não havia uniformidade de procedimentos na PSP quanto à elaboração de expediente. Assim, e em acordo com os tribunais de jurisdição das áreas respetivas, algumas polícias elaboravam autos de notícia e outras elaboravam autos de detenção. Face a isto, preconizava-se então, doravante, uma cosmopolização de procedimentos⁴².

De acordo com Rio *in* Garcia e Rio (2014, p. 1102), partindo do pressuposto que inexistem instrumentos técnicos cientificamente e tecnologicamente perfeitos, quando um

⁴² Vide em anexo 16, redução da margem de erro.

crime seja «medido» por meio de um instrumento técnico⁴³, na formação da convicção do juiz, releva o EMA. Na opinião de Garcia e Rio (2014), os tribunais devem fazer uso, para a parte criminal das margens de erro. O AC. STJ de 15/01/2014, diz tratar-se de uma norma interpretativa (art.º 9 do CC), assim, o CE embora se refira às contraordenações, como é natural (o CE não prevê crimes), não se vislumbra qualquer razão válida para não ser aplicado aos crimes⁴⁴. Destarte, seria incompreensível que no âmbito de uma contraordenação se efetuasse a dedução do EMA ao valor registado no alcoolímetro e quando a TAS fosse igual ou superior a 1,2 g/l já não se utilizasse o mesmo critério.

2.2.4.2. Condução Sob Efeito de Estupefacientes

O legislador, diferentemente das taxas de alcoolemia sobreditas, não estabeleceu uma taxa a partir da qual os estupefacientes têm relevância contraordenacional ou criminal⁴⁵ (n.º 2, art.º 292 do CP). Na verdade, está exarado no art.º 157 do CE, que devem ser submetidos aos exames de substâncias psicotrópicas os peões e condutores intervenientes em acidentes de trânsito de que resultem mortos ou feridos graves.

O Despacho Normativo n.º 35/2007 de 25 de setembro *ex vi* do art.º 9 da Lei n.º 18/2007, estabeleceu um guia orientador sobre a presunção de indícios de influência por substâncias psicotrópicas, com o escopo de auxiliar os agentes de autoridade. Todavia, estes indícios constituem apenas meros indicadores, devendo sempre ser complementados com exames de rastreio e sempre que necessário, exames de confirmação (Lei n.º 18/2007). Porém, se no exame de rastreio⁴⁶ o resultado for positivo, terá de ser efetuado um exame de confirmação⁴⁷. Considera-se que o resultado de confirmação é positivo, sempre que revele a presença de qualquer das substâncias psicotrópicas previstas no quadro n.º 1 do anexo V da Portaria n.º 902-B/2007.

⁴³ Instrumento técnico de medida é “todo o aparelho ou sistema concebido com uma função de medição de facto juridicamente relevante, designadamente as categorias de alcoolímetro, manómetro, tacógrafo, taquímetro, sonómetro ou velocímetro independentemente do modelo” (Rio *in* Garcia e Rio, 2014, p. 1102).

⁴⁴ Neste sentido, também o AC. TRG de 26/02/2007.

⁴⁵ Vieira (2007, p. 155) diz que, tal facto deve-se certamente às “dificuldades técnicas e práticas de quantificação das substâncias tóxicas”.

⁴⁶ O “exame de rastreio” é efetuado através de testes rápidos a realizar em amostras biológicas de urina, saliva, suor ou sangue e serve apenas para indicar a presença de substâncias psicotrópicas (art.ºs 10 e 11 da Lei n.º 18/2007 e Portaria n.º 902-B/2007).

⁴⁷ O “exame de confirmação” é realizado numa amostra de sangue, após exame de rastreio com resultado positivo e destina-se a identificar as substâncias e/ou seus metabolitos. O exame é realizado num estabelecimento da rede pública de saúde, e deverá ser remetido para o INML da área respetiva, que no prazo máximo de 30 dias a contar da receção da amostra, deverá enviar à entidade fiscalizadora requerente, o resultado. Após confirmação do resultado positivo, a entidade fiscalizadora procede ao levantamento do auto de notícia correspondente, anexando o relatório daquele exame (Lei n.º 18/2007 e Portaria n.º 902-B/2007).

Porém, não é suficiente para o preenchimento do tipo legal do n.º 2 do art.º 292 do CP a presença de substâncias psicotrópicas no corpo do condutor. Para tal, é fundamental comprovar que aquela substância é perturbadora da aptidão psicológica, mental ou física para uma condução segura e deve constar da matéria de facto da acusação. A este respeito, e para evitar a absolvição do arguido em sede de julgamento, a polícia deve anexar o relatório do exame modelo do anexo VII da Portaria n.º 902-B/2007. Pelo que acabou de ser dito, o relatório médico⁴⁸ é essencial para aferir se o examinado estava em condições de conduzir em segurança (AC. TRC de 06/04/2011 e AC. TRP de 07/09/2011). A não observância das condições perigosas para a condução, configura uma contraordenação preceituada no art.º 81 do CE. De referir que, os elementos policiais aquando da deteção de substâncias psicotrópicas nos condutores, elaboram auto de notícia que enviam para tribunal e será o juiz a decidir o âmbito contraordenacional ou criminal.

Silva (1996), já alertava para a necessidade de legislar sobre a influência de estupefacientes, em termos similares aos atinentes à fiscalização da influência do álcool, na medida em que, ainda não é possível detetar com a mesma simplicidade técnica a presença de estupefacientes no sangue.

2.2.5. CRIME DE CONDUÇÃO ILEGAL OU INABILITADA E ELEMENTOS OBJETIVOS

O regime jurídico deste crime, está tipificado no art.º 3 do DL n.º 2/98 de 3 de janeiro e considera crime de condução ilegal ou inabilitada, quem conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada sem para tal estar legalmente habilitado para o efeito, nos termos do CE. Neste sentido, pela conjugação do art.º 121 do CE, com o art.º 1 do RHLC, existem dois documentos legais para conduzir: a carta de condução e a licença de condução⁴⁹. Todavia, o art.º 125 do CE, além dos títulos de condução sobreditos, prevê outros títulos de condução válidos para circular nas estradas do território nacional⁵⁰.

Por outro lado, comete ainda o crime de condução ilegal, quem não proceder à renovação da carta durante um período de cinco anos após a expiração da sua data de

⁴⁸ No relatório é efetuado: observação geral ao examinado, estado mental, coordenação dos movimentos, provas oculares, provas de equilíbrio, reflexos, entre outros.

⁴⁹ “Carta de condução” é o documento que titula a habilitação legal para conduzir ciclomotores, motociclos, triciclos, quadriciclos pesados e automóveis (n.º 4, art.º 121 do CE e RHLC).”Licença de condução” é o documento que titula a habilitação legal para conduzir outros veículos a motor, diferentes dos suprarreferidos (n.º 5, art.º 121 do CE e RHLC).

⁵⁰ Podemos referir, entre outros, os títulos de condução emitidos por Estados-membros da UE, licenças especiais de condução, certificados emitidos pelas forças militares e de segurança e títulos de condução emitidos por Estado estrangeiro em conformidade com a Convenção Internacional de Genebra, de 19 de setembro de 1949 e Convenção Internacional de Viena de 8 de novembro de 1969 (art.º do 125 CE).

validade⁵¹. Porém, é necessário ter algumas cautelas, na medida em que, se o condutor estiver habilitado a conduzir uma categoria inferior à do veículo conduzido e essa categoria inferior não estiver caducada há pelo menos cinco anos, aplica-se o regime contraordenacional (art.ºs 123, 124 e 130 do CE e art.ºs 16 e 17 do RHLC).

Questão pertinente reside no facto de saber se um condutor de veículo a motor durante o tempo de inibição de conduzir, por força de uma sanção acessória aplicada em sentença criminal transitada em julgado ou por força de sanção acessória aplicada por uma autoridade administrativa definitiva, é considerado crime de condução ilegal. De facto não, na primeira situação ao agente é-lhe imputado o crime de violação de imposições, nos termos do art.º 353 do CP e, na segunda situação, é-lhe imputado o crime de desobediência qualificada, nos termos do n.º 2 do art.º 348 do CP⁵² (Silva, 1996). Segundo Vieira (2007), o condutor não deixou de estar habilitado nos termos do CE, apenas está temporariamente impedido de exercer a condução.

Situação diferente da anterior é, ter sido aplicado ao agente a medida de segurança de cassação do título de condução, quer administrativamente (art.º 148 do CE), quer judicialmente (art.º 101 do CP). Nestas situações, o agente considera-se legalmente inabilitado para conduzir veículos a motor e, como tal, comete o crime de condução ilegal.

De um modo geral, com a obrigação de um documento legal para conduzir, pretende-se dotar o condutor, de um conjunto de conhecimentos que se adquirem com a obtenção da carta de condução, por forma a evitar uma condução insegura e perigosa (Vieira, 2007). Por essa razão, quer o condutor sem habilitação legal para conduzir veículos nos termos do CE, quer o condutor que revele uma TAS superior à legalmente permitida, além da contraordenação ou do crime consoante o caso, incorrem em responsabilidade civil quando violarem ilicitamente o direito de outrem, ou seja, são obrigados a indemnizar o lesado nos termos do CC, pelos danos resultantes da violação. Neste sentido, quando ocorre um acidente de trânsito com condutores nas situações suprarreferidas, as companhias de seguros, embora paguem os prejuízos, têm direito de regresso⁵³ sobre os danos causados e não necessitam de provar o nexo de causalidade entre

⁵¹ O condutor é detido por não estar habilitado (n.º 1, art.º 121 conjugado com a al. d), n.º 3 e n.º 5 do art.º 130, ambos do CE e n.º 3 do DL n.º 2/98).

⁵² Vide em n.º 2 e n.º 3, art.º 138 do CE.

⁵³ O “direito de regresso” visa obter o reembolso, total ou parcial, de uma obrigação que se satisfaz e tanto tem lugar à custa de alguém que faz parte de uma relação jurídica estabelecida com o seu credor e que tem conexão com uma outra em que o agora credor foi devedor, como pode ter lugar à custa de alguém que participara com o ora credor na relação jurídica onde ocorreu o prejuízo (Sumários de Acórdãos STJ, 1997; art.ºs 497, 498, 521 e 524 do CC).

a falta de carta ou condução sob influência de álcool e o acidente (AC. STJ de 25/10/2012). Além disso, o próprio art.º 27 do DL n.º 291/2007 de 21 de agosto, prevê que as empresas de seguros podem acionar o direito de regresso aos condutores intervenientes em acidentes que se encontrem com uma taxa de álcool superior à permitida por lei e, a quem não esteja legalmente habilitado a conduzir.

Tal como a condução influenciada, o ilícito penal de condução ilegal é um crime de perigo abstrato e são elementos do tipo objetivo, além dos já mencionados⁵⁴, a falta de habilitação legal (Silva, 1996). Deste modo, existe o perigo presumido pela falta de habilitação legal que pressupõe a verificação das condições indispensáveis para o exercício da condução.

2.2.6. ELEMENTOS SUBJETIVOS DO TIPO DOS CRIMES DOS CONDUTORES

Qualquer crime consubstancia na sua edificação um conjunto de cinco elementos, a “acção, tipicidade, ilicitude, culpa e punibilidade” (Dias, 2004, p. 223). Deste modo, Dias (2004), defende que, o dolo⁵⁵ e a negligência constituem os elementos do tipo subjetivo e que relevam como formas de culpa. Neste sentido, Vieira (2007) refere que sem os elementos subjetivos, não se vislumbra qualquer conduta criminalmente punível.

Para Silva (1996, p. 19), existe dolo quando o “facto é representado e querido pelo agente” e por conseguinte, tem consciência e intenção de praticar o ato e existe negligência (art.ºs 13 e 15 do CP), quando “o agente devia representar a possibilidade de realização do facto típico para o evitar e não o faz ou fá-lo, mas actua sem se conformar com a sua realização”. Para Dias (2004, pp. 262-263), o dolo consubstancia-se no “conhecimento e vontade da realização do tipo objectivo”, ou seja, é a “expressão de uma atitude pessoal de contrariedade ou indiferença”. Por seu turno, a negligência radica na “violação de um dever de cuidado ou a criação de um risco não permitido”, ou seja, é a “expressão de uma atitude pessoal de descuido ou leviandade perante o dever jurídico-penal” (Dias, 2004, pp. 262-263).

⁵⁴ Vide no ponto 2.2.2. do presente capítulo (II).

⁵⁵ O dolo ramifica-se em: dolo direto (n.º 1, art.º 13 do CP), dolo necessário (n.º 2, art.º 13 do CP) e dolo eventual (n.º 3, art.º 13 do CP). Por outro lado, o dolo é composto por dois elementos: o elemento intelectual e o elemento volitivo. Para estar preenchido o elemento intelectual do dolo, é impreterível que o agente detenha “ao nível da sua consciência intencional ou psicológica, o conhecimento necessário para que a sua consciência ética, ou dos valores, se ponha e resolva correctamente o problema da ilicitude do comportamento” (Dias, 2004, pp. 334-335). Por seu turno, o elemento volitivo do dolo exige “a verificação no facto de uma vontade dirigida à sua realização” (Dias, 2004, p. 349).

Depois deste introito, seguidamente vamos analisar *per si*, os crimes dos condutores em estudo. Assim, começando pelo crime do art.º 291 do CP (condução perigosa), para o preenchimento do tipo legal, admite dolo ou negligência e na sua estrutura complexa admitem combinações de dolo e negligência (Silva, 1996; Vieira, 2007). Neste artigo consubstanciam-se três situações diversas (n.º 1, n.º 3 e n.º 4). Com efeito, no n.º 1 do art.º 291 do CP, é necessário existir dolo de qualquer espécie (direto, necessário ou eventual), em relação a todos os elementos do tipo objetivo, assim como a criação de perigo para os bens jurídicos elencados (Faria, 1999; Garcia & Rio, 2014). Nesta conformidade, o n.º 3 do art.º 291 do CP compagina combinações dolo-negligência. O agente, realiza de forma dolosa a ação típica, mas o perigo é criado de forma negligente. O mesmo é dizer que, o condutor tem consciência da sua incapacidade para a condução, porém, não representa a criação de um perigo para a vida, integridade física ou bens patrimoniais alheios de valor elevado (negligência inconsciente), ou representa a criação desse risco, mas afasta a possibilidade de ele ocorrer (negligência consciente) (Faria, 1999; Vieira, 2007). Porém, no n.º 4 do art.º 291 do CP, o condutor atua com absoluta negligência, pois não chega sequer a representar a condução perigosa (Faria, 1999; Vieira, 2007).

Por seu turno, o crime do art.º 292 do CP (condução influenciada), pode ser cometido a título de dolo ou negligência (Silva, 1996; Faria, 1999). Neste sentido, o condutor que ingere bebidas alcoólicas, tem consciência do seu estado e mesmo assim exerce a condução, comete o crime na forma dolosa. Se o condutor não tinha consciência do seu estado, comete o crime de condução influenciada na forma negligente (Silva, 1996; Faria, 1999). Por outro lado, em consonância com Silva (1996) e Faria (1999), se o estado do agente não lhe permitir sequer tomar consciência do seu estado, aplica-se o art.º 295 do CP (crime de embriaguez e intoxicação).

Por último, o crime do art.º 3 do DL n.º 2/98 (condução ilegal), admite apenas a prática do ilícito na forma dolosa, na medida em que, “o tipo legal não faz qualquer referência à conduta meramente culposa, como exige o art.º 13⁵⁶ do CP para a punição a título de negligência” (Vieira, 2007, p. 180). De facto, a regra é que todos os crimes são puníveis a título de dolo. Já a título de negligência é necessário que exista a previsão expressa do legislador. Assim, caberá ao juiz aferir se naquela situação em concreto existiu erro sobre a ilicitude não censurável. Estas situações, apesar de difíceis de provar poderão acontecer em casos de caducidade das cartas de condução (AC. TRG de 09/01/2012).

⁵⁶ “Só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência”.

2.2.7. CONCURSO DE CRIMES

No presente subcapítulo, vamos analisar situações em que o comportamento do condutor pode consubstanciar um concurso efetivo (ideal/real) de crimes ou um concurso aparente (legal) de normas. Na primeira situação, o comportamento do condutor implica a prática de mais de um crime. Na segunda situação, o comportamento consubstancia abstratamente que sejam aplicadas mais do que uma norma sancionatória, seja ela contraordenacional ou penal (Vieira, 2007). No concurso aparente de normas ou conflito de leis, pretende-se descortinar concretamente qual a sanção aplicável, por forma a afastar “a possibilidade de um *bis in idem* material (...) sempre que a lei não resolva o problema expressamente” (Vieira, 2007, p. 196).

Desde logo, quando estão em concurso os crimes do art.º 291 (condução perigosa) e art.º 292 (condução influenciada) ambos do CP, o legislador previu a situação ao estabelecer *in fine* do n.º 1 do referido art.º 292, a subsidiariedade relativamente a outros crimes mais severamente puníveis (Silva, 1996; Vieira, 2007). Assim, o condutor que exerça a condução influenciada e simultaneamente causa risco de vida para outras pessoas é punido apenas pelo art.º 291 do CP, dado que, existe um concurso aparente de normas em causa⁵⁷ (Faria, 1999; Garcia & Rio, 2014). Para Silva (1996, p. 24), o concurso entre os crimes supracitados, prevalece sempre o art.º 291, pois uma norma é sempre especial em relação à outra e nunca pode haver concurso efetivo sob pena de “violar o princípio do *non bis in idem*”. Porém, se um infrator praticar condução perigosa e não se encontrar habilitado para conduzir, existe um concurso real de crimes (Silva, 1996; Vieira, 2007).

De acordo com Silva (1996), se o art.º 291 do CP estiver em concurso com o crime de ofensas corporais graves por negligência (n.º 3, art.º 148 do CP), ou por homicídio por negligência (n.º 1, art.º 137 do CP), aplica-se sempre o art.º 291 do CP. Nesta situação existe um falso problema, na medida em que, a agravação da punição não se faz segundo as regras do concurso de crimes, mas por força da aplicação do art.º 285 CP, *ex vi* do n.º 3, art.º 294 do mesmo diploma (Faria, 1999; Vieira, 2007). Segundo estes autores, caso se verifique ofensa à integridade física simples, existe concurso efetivo de crimes.

Porém, se no homicídio simples houver negligência grosseira, já prevalece o n.º 2 do art.º 137 do CP, uma vez que a “especificação dominante é a negligência grosseira” (Silva, 1996, p. 25). Por seu turno, se o art.º 292 do CP não estiver em concurso com o art.º 291 do CP e estiver em concurso com os art.ºs 137 e 143 do CP, Vieira (2007) refere que

⁵⁷ Neste sentido o AC. TRC de 15/05/2010.

existe sempre concurso efetivo, dado que, o art.º 285 do CP não tem aplicabilidade para a condução influenciada. Neste sentido, entre o crime do art.º 292 do CP e o crime de condução sem habilitação legal previsto no art.º 3 do DL n.º 2/98, verifica-se um concurso efetivo de crimes, contanto, existe uma autonomia entre as normas (Silva, 1996; Albergaria & Lima, 2001).

Já no que concerne ao concurso entre crimes e contraordenações, quer o art.º 20 do DL n.º 483/82 de 27 de outubro que prevê o Regime Geral das Contra Ordenações (RGCO), quer o art.º 134 do CE, prescrevem que “se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contraordenação, o agente é punido sempre a título de crime, sem prejuízo da aplicação da sanção acessória prevista para a contraordenação” (Guedes Valente, 2012, p. 251). A título de exemplo, um condutor com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l no sangue, é sempre punido a título de crime previsto no art.º 292 do CP, em detrimento da aplicação do art.º 81 do CE, mas sem prejuízo da aplicação da sanção acessória de inibição de conduzir nos termos do art.º 69 do CP, que é aplicada pelo tribunal competente para julgar (Silva, 1996).

Contudo, se o condutor praticar o crime do art.º 292 do CP e, não parou ao sinal vermelho do semáforo, que prescreve uma contraordenação prevista no art.º 69 do Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 de 1 de outubro e punido pela al. a) do art.º 76 do mesmo diploma, existe um concurso real ou efetivo de infrações. Neste sentido, o agente é punido a título de crime pela condução em estado de embriaguez e a título de contraordenação por não ter parado ao sinal vermelho (Guedes Valente, 2012). Nestas situações de concurso real de crime e contraordenação, deve sempre levar-se ao conhecimento do Ministério Público (MP) a ocorrência de tais ilícitos, quer seja através do envio de cópia dos autos de notícia por contraordenação, juntamente com o auto de notícia do crime, quer seja através de menção no próprio auto de notícia criminal do levantamento dos autos.

2.3. PROCEDIMENTOS POLICIAIS (PSP) PERANTE A PRESENÇA DE CRIMES RODOVIÁRIOS

Numa sociedade moderna cada vez mais propensa aos riscos, em parte originados pelos avanços tecnológicos, o homem necessita de ser protegido contra os perigos não só emergentes da própria natureza, mas outrossim das condutas humanas, maximamente aquelas que façam perigar a vida das pessoas. Para tal, a polícia tem um papel fundamental no sentido de garantir a segurança das pessoas e dos seus bens. Segundo Silva (2001), a

polícia tem não só a missão de prevenir a criminalidade, mas também a prevenção de acidentes para manter a segurança na sociedade. De facto, cabe à polícia prevenir a criminalidade geral (art.º 272 da CRP) e velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito (art.º 3, Lei n.º 53/2007). Para Guedes Valente (2012, p. 49), “uma polícia contemporânea ou pós-moderna procura evitar que condutas de pessoas singulares e/ou colectivas possam afectar interesses gerais ou colectivos e interesses singulares e individuais”. Deste modo, perante a presença dos crimes em estudo na presente Dissertação, que são de natureza pública, a polícia deve *ex officio*, colher notícia do crime, descobrir os seus agentes, impedir quanto possível as suas consequências e promover os atos necessários e urgentes com o fim de salvaguardar a prova⁵⁸ (Guedes Valente, 2012).

Na verdade, os crimes dos condutores são puníveis com pena de prisão e, em razão disso, impõem a detenção em flagrante delito, nos termos dos art.ºs 255 e 256 do CPP (Silva, 1996). Neste conspecto, a polícia na situação sobredita, ou seja, nos casos de denúncia obrigatória, elabora um auto de notícia, atribuindo-lhe um NUIPC e remete-o ao MP no mais curto prazo, que não pode exceder 10 dias (art.ºs 242, 243 e 248 do CPP), independentemente de já ter informado o MP através de *e-mail*, telefonicamente ou via *fax* (Guedes Valente, 2012). A comunicação ao MP, subjaz no facto de ser o titular da ação penal (art.º 219 da CRP e art.º 48 do CPP).

Por *cânon*, os crimes dos condutores são julgados em processo sumário (art.º 381 do CPP). Por essa razão, após a detenção do agente em flagrante delito, o detido deve obrigatoriamente ser apresentado ao tribunal para julgamento “nunca podendo o prazo entre a privação de liberdade e a apresentação ao Tribunal de Pequena Instância Criminal ultrapassar as 48H00”⁵⁹(Guedes Valente, 2012, p. 326).

Porém, nos crimes referidos, se a apresentação do detido ao juiz não for possível em ato seguido à detenção em flagrante delito, por esta ocorrer fora do horário normal de funcionamento do tribunal, este deve ser libertado. Nesta situação, a polícia notifica o arguido para comparecer no MP, no dia e hora que forem designados (art.º 385 do CPP). O agente só não será libertado, se existir uma situação de concurso efetivo de crimes em que a pena abstratamente aplicável ultrapasse os cinco anos, ou então nas situações previstas no n.º 1 do art.º 385 do CPP.

⁵⁸ Vide em art.º 55 do CPP; art.º 5 do DL n.º 299/2009 e art.ºs 5 e 6 da Lei n.º 49/2008.

⁵⁹Al. a), n.º 1 do art.º 254 e n.º 1 do art.º 382 do CPP *ex vi* do n.º 1 do art.º 28 e al. a), n.º 3 do art.º 27 da CRP.

No entanto, existem algumas particularidades, algumas situações em que o condutor não é detido. Assim, desde logo temos o regime de imunidades⁶⁰, o regime do álcool, quando a contraprova seja efetuada por exame ao sangue e na situação das substâncias psicotrópicas. Nestas duas últimas situações, a entidade fiscalizadora, aguarda pelos resultados da delegação do INML e no caso de o exame ser positivo, levanta o auto de notícia correspondente, juntando relatório do exame (art.ºs 6 e 12 da Lei n.º 18/07).

Por último, são obrigados a submeterem-se às provas para deteção dos estados de influenciado pelo álcool ou por substância psicotrópicas, os condutores que circulem nas vias públicas ou equiparada e os peões sempre que sejam intervenientes em acidente de viação (art.ºs 152, 156 e 157 do CE). A recusa a estes exames, consubstancia um crime de desobediência, previsto no art.º 348 do CP, *ex vi* do n.º 3 do art.º 152 do CE. Segundo Silva (1996, pp. 81-82), “assenta na presunção de que aquele que sem justificação se recusa ao exame está alcoolizado (...) e o condutor será imediatamente impedido de conduzir”, por um período de 12 horas. Por outro lado, podem ainda ser submetidas a estes testes, as pessoas que se propuserem a iniciar a condução, quando haja indícios que se encontrem sob a influência das substâncias acima descritas. Porém, neste caso a recusa não consubstancia o crime de desobediência, as pessoas apenas são impedidas de conduzir (n.ºs 1 e 4, art.º 152 e n.º 1, art.º 157, ambos do CE).

Quanto aos peões, apesar de a recusa consubstanciar um crime de desobediência, já se o resultado for positivo não se vislumbra qualquer sanção, quer a nível contraordenacional, quer a nível penal. No nosso entender, apenas poderá ter relevância a nível de atribuição de culpabilidade no acidente.

2.4. CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS DOS CRIMES PRATICADOS PELOS CONDUTORES

A sociedade impõe-nos o cumprimento de certos valores para uma coexistência pacífica, todavia “se violarmos certos interesses ou bens jurídicos fundamentais que a sociedade pretende preservar (...) a sociedade pede-nos responsabilidades” (Bronze, 2002, p. 42). Segundo Dias (2004), está em causa a proteção de interesses comunitários preponderantes.

⁶⁰ Certas entidades gozam de imunidades. Nestas situações, se o crime praticado for inferior a três anos, elabora-se apenas auto de notícia e envia-se para o tribunal da área da ocorrência. Quanto a imunidades, *vide* em, DL n.º 48295/68, Lei n.º 28/82, Lei n.º 9/91, Lei n.º 10/94 e Lei n.º 60/98.

De acordo com Bronze (2002), para prevenir a lesão dos bens jurídicos fundamentais existe a sanção, que se consubstancia num conjunto de meios que a ordem jurídica prescreve para levar a cabo as suas intenções. Neste sentido, Vieira (2007) diz que a legalidade das sanções advém da necessidade de prevenção dos crimes. No entanto, as sanções podem ser positivas ou negativas. As sanções positivas são aquelas que beneficiam as pessoas, a título exemplificativo temos as isenções fiscais. Por seu turno, as sanções negativas são aquelas que impõem algo de desagradável a quem as sofre, a título de exemplo temos as penas de prisão (art.º 41 do CP) e de multa (art.º 47 do CP), as medidas de segurança e as penas acessórias (Bronze, 2002). Por ser objeto do nosso estudo, iremos apenas abordar as sanções negativas.

2.4.1. PENAS E MEDIDAS DE SEGURANÇA: FUNÇÃO

As penas e as medidas de segurança, pela sua própria índole, consubstanciam “negações ou fortíssimas limitações de direitos fundamentais das pessoas” (Dias, 2004, p. 13). Neste sentido, as penas têm a culpa como pressuposto e por limite, as medidas de segurança têm como suporte a perigosidade do delinquentes e o seu desiderato é prevenir que o agente reitere ilícito-típicos futuros, na medida em que já perpetrou um ilícito-típico grave (Dias, 2004; Manso, 2007).

Na opinião de Vieira (2007), as penas aplicadas aos delinquentes têm, por um lado o objetivo de ressocialização do agente e por outro, uma função dissuasora. Dias (1993) salienta que a aplicação das sanções atua de uma forma preventiva sobre a comunidade, contanto, além de alertar que há bens jurídico-penais essenciais, funciona também como fator dissuasor da prática de ilícitos criminais. Nesta linha de pensamento, as penas acessórias fundamentam-se num juízo de censura e têm como *ratio legis*, a tutela dos bens jurídicos subjacentes ao crime perpetrado (Vieira, 2007).

Segundo Ferreira (1989) e Costa (1999) a função basilar das medidas de segurança radica na proteção da sociedade, justificada pela perigosidade do agente⁶¹. Deste modo, para realmente efetivar a proteção da comunidade, é necessário considerar as “condições em que o delito foi cometido, da situação pessoal do delinquentes, das suas probabilidades de reabilitação e das possibilidades morais e psíquicas a que se pode fazer apelo nele para lhe aplicar um verdadeiro «tratamento de ressocialização»” (Ancel, *in Pais*, 2004, p. 148).

⁶¹ N.º 2, art.º 1 do CP “a medida de segurança, só pode ser aplicada a estados de perigosidade cujos pressupostos estejam fixados em lei anterior ao seu preenchimento”.

Para Roxin *in* Dias (2004, p. 88), uma medida de segurança de cassação do título de condução de veículo a motor, “actua sobre a generalidade de uma forma mais intimidante do que a pena cabida ao delito de tráfico”. A reforçar, Reto e Sá (2003) referem que vários estudos psicológicos demonstram que, para muitos condutores, o veículo automóvel é vivenciado como uma extensão do corpo humano, assim a aplicação da sanção acessória de inibição de conduzir, representa a privação do uso de uma parte do corpo. Neste sentido a apreensão da carta de condução consubstancia uma sanção bastante dissuasora. Acrescente-se que para Vieira (2007, p. 217), a execução efetiva das penas acessórias de proibição de conduzir têm um efeito “preventivo e ressocializador maior”.

2.4.2. PENAS PRINCIPAIS, ACESSÓRIAS E MEDIDAS DE SEGURANÇA APLICADAS AOS CONDUTORES QUE COMETEM CRIMES RODOVIÁRIOS.

2.4.2.1. Pena Principal

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário de uma forma dolosa, é punido a título de pena principal, com prisão até três anos ou com pena de multa (n.º 1, art.º 291 do CP). Porém, se o perigo criado pela condução perigosa for de forma negligente, o agente é punido com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias (n.º 3, art.º 291 do CP). Por outro lado, se houver negligência relativamente à conduta, o agente é punido de uma forma mais branda, isto é, com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias (n.º 4, art.º 291 do CP). De acordo com Vieira (2007), é perfeitamente compreensível que os crimes dolosos sejam mais severamente punidos que os cometidos a título de negligência.

Já no que concerne ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art.º 292 do CP), o agente do crime é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave não lhe couber por força de outra disposição legal. Este crime não distingue a pena aplicável quando é cometido a título de dolo ou negligência, porém, certamente aplicar-se-á a al. b), n.º 2 do art.º 71 do CP, que atende para a determinação da pena a intensidade do dolo ou da negligência (Silva, 1996).

Finalmente, o crime de condução ilegal de veículos a motor na via pública ou equiparada, é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias,

contudo, se o agente conduzir motociclo ou automóvel, a pena é de prisão até dois anos ou com multa até 240 dias (art.º 3 do DL n.º 2/98).

Com efeito, o n.º 1 e n.º 2 do art.º 294 do CP, agrava a pena que ao caso caberia, em um terço nos seus limites mínimos e máximos a determinado tipo de condutores⁶², que cometem no âmbito da sua atividade, o crime de condução perigosa ou de condução influenciada, isto é, os crimes previstos no art.ºs 291 e 292 do CP, respetivamente (Garcia & Rio, 2014). Deste modo, exige-se uma responsabilidade acrescida e um maior dever de cuidado a quem é condutor profissional, porque pressupõe-se que o agente tem mais habilidade e perícia para conduzir relativamente aos outros condutores, por isso, o seu comportamento merece maior censura (Vieira, 2007).

O CP prevê ainda circunstâncias agravantes ou atenuantes para a condução perigosa⁶³. Neste sentido, se resultar morte ou ofensa à integridade física grave de outra pessoa, o agente é punido com a pena que ao caso caberia, agravada de um terço nos seus limites mínimo e máximo. Por seu turno, se o agente remover voluntariamente o perigo antes de se ter verificado dano substancial ou considerável, a pena é especialmente atenuada ou pode mesmo ter lugar a dispensa de pena. Porém a agravação da pena não é *ipso iuri* aplicada, contanto e em consonância com o art.º 18 do CP, a agravação da pena é sempre condicionada pela possibilidade de imputação desse resultado ao agente, pelo menos a título de negligência (Silva, 1996).

O art.º 86 do CP prevê ainda uma pena relativamente indeterminada a delinquentes alcoólicos, ou com tendências para abusar de bebidas alcoólicas ou estupefacientes, que pratiquem crimes nesse estado (Vieira, 2007). Segundo Silva (1999), são situações que consubstanciam uma especial perigosidade do agente, por isso, o tempo da pena é mareado no sentido de combater a tendência para abusar de bebidas alcoólicas.

Quanto ao crime de condução ilegal não se aplicam as circunstâncias agravantes e atenuantes do art.º 294 do CP. Todavia, a observância das regras atinentes ao concurso de crimes, a “condução ilegal não será punida de forma menos gravosa” (Vieira, 2007, p. 208).

⁶² Condutores de veículos de transporte escolar, ligeiros de aluguer para transporte público de aluguer, pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas. Abrange ainda os condutores de veículos de socorros ou de emergência, com a ressalva do crime de condução perigosa por violação grosseira das regras da circulação rodoviária previstas na al. b), n.º 1 do art.º 291 do CP. A violação de regras estradais por parte de condutores de veículos de socorro ou de emergência estão plenamente autorizadas, desde que efetuadas nos termos do art.º 64 do CE, devido ao confronto dos bens em causa.

⁶³ Vide em art.ºs 285 e 286, *ex vi* do n.º 3, art.º 294, todos do CP.

2.4.2.2. Pena Acessória

Para Dias (1993) e Silva (1996), a pena acessória é de índole complementar, ou seja, pressupõe a condenação do agente do crime na pena principal. Nesta conformidade, o art.º 69 do CP, prevê a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor por um período fixado entre três meses a três anos. Esta pena acessória, não é de aplicação *ipso iuri*, dado que, “exige ainda que o crime cometido no exercício da condução o tenha sido com grave violação das regras do trânsito rodoviário” (Silva, 1996, p. 28). Por outro lado, e em consonância com o art.º 71 do CP, a pena acessória é determinada em função da culpa do agente e das exigências de prevenção, tal como a pena principal (Silva, 1996).

A pena acessória de inibição de conduzir, prevista no art.º 69 CP, pode também ser aplicada ao agente que não seja titular de qualquer documento legal que o habilite a conduzir, assim o agente fica proibido de conduzir veículo motorizado, mesmo que obtenha entretanto o título de condução (Silva, 1996).

2.4.2.3. Medida de Segurança de Cassação do Título e Interdição da Concessão do Título de Condução de Veículo a Motor

As medidas de segurança estão previstas no art.º 101 do CP e aplicam-se aos crimes praticados pelos condutores, de acordo com os critérios estabelecidos no art.º 71 do CP (Garcia & Rio, 2014). A medida de segurança da cassação do título de condução, subjaz no cancelamento ou na invalidação do título de condução e na “proibição de obtenção de nova licença de qualquer categoria ou de categoria determinada por um determinado período” (Silva, 1996, p. 33). A interdição da concessão da licença, consubstancia-se na proibição imposta ao agente do crime, de obter um título de condução de qualquer categoria ou de uma determinada categoria, consoante a extensão de cassação aplicável (Silva, 1996).

Segundo Silva (1996, p. 34), a inaptidão para a condução de veículo com motor, previsto na al. b), n.º 1 do art.º 101, do CP, não põe em causa somente a incapacidade técnica para a condução, mas peculiarmente a “inidoneidade moral para se comportar de acordo com os deveres que a um condutor incumbem”. Porém, as medidas sobreditas, só se aplicam quando o “agente for considerado perigoso” (Silva, 1996, p. 29).

CAPÍTULO 3:

ESTUDO EXPLORATÓRIO SOBRE OS CRIMES DOS CONDUTORES NA CIDADE DE LISBOA

3.1. METODOLOGIA

3.1.1. CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO

Para realizar a presente Dissertação, conforme foi referido na introdução, realizámos um estudo de análise documental (expediente criminal), atinente aos crimes perpetrados pelos condutores, com suporte nos autos de notícia e autos de notícia por detenção elaborados na DT do COMETLIS, durante o ano de 2014⁶⁴.

Optou-se pelo recurso ao expediente policial, pelo facto de as entidades policiais, por regra, serem aquelas que em primeiro lugar contactam com o crime e por conseguinte, espelham com maior rigor a criminalidade real, em virtude do reduzido leque de filtros a que estão sujeitos. Além disso, nos autos sobreditos está presente informação relevante que por vezes é preterida pelas estatísticas oficiais e que nos permite efetuar um estudo mais rigoroso dos crimes cometidos pelos condutores.

Quanto ao espaço temporal, o presente estudo incide sobre o ano de 2014, por ser o período de tempo mais recente possível para a recolha de dados. Optou-se pelo período de um ano, na medida em que, no nosso entender, o trabalho adquire mais credibilidade do que um estudo efetuado num período mais reduzido.

Relativamente à localização do estudo exploratório, escolheu-se a cidade de Lisboa, porque é a cidade mais importante do país e a que tem maior número de habitantes. É constituída por 24 freguesias⁶⁵ (Ajuda, Alcântara, Alvalade, Areeiro, Arroios, Avenidas Novas, Beato, Belém, Benfica, Campo de Ourique, Campolide, Carnide, Estrela, Lumiar, Marvila, Misericórdia, Olivais, Parque das Nações, Penha de França, Santa Clara, Santa Maria Maior, Santo António, São Domingos de Benfica e São Vicente)⁶⁶, com uma área de

⁶⁴ Vide em anexo 17, autorização para a realização do estudo.

⁶⁵ Lei n.º 56/2012 de 8 de novembro.

⁶⁶ Vide em anexo 18, mapa de freguesias da cidade de Lisboa.

84,9 Km² e uma população residente de 547 733 habitantes, o que corresponde a 6 452 habitantes/Km² (INE, 2012). Se considerarmos toda a região metropolitana de Lisboa, a área é de 3 001,9 Km² e uma população residente de 2 821 876 habitantes, correspondente a 26,7% da população total do país (INE, 2012).

Na cidade de Lisboa, optou-se pela DT do COMETLIS, por ser uma unidade especializada na regularização e fiscalização de trânsito e também na sinistralidade rodoviária, por isso é de esperar que surja um maior número de casos para o presente estudo. O COMETLIS é formado por uma Esquadra de Turismo, cinco Divisões Integradas (1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a e 5.^a), por sete Divisões Destacadas (Amadora, Cascais, Loures, Odivelas, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira), uma Divisão de Segurança Aeroportuária (DSA), uma Divisão de Investigação Criminal (DIC), uma Divisão de Segurança a Transportes Públicos (DSTP), uma Divisão de Segurança a Instalações (DSI) e uma Divisão de Trânsito (DT), responsável por toda a área da cidade de Lisboa.

Quanto à Divisão de Trânsito de Lisboa, local onde foi efetuado o estudo, esta integra as seguintes unidades operacionais: Esquadra de Apoio, Esquadra de Motociclistas, Esquadra de Fiscalização Técnica, Esquadra de Sinistralidade Rodoviária, 1.^a Esquadra de Trânsito, 2.^a Esquadra de Trânsito, 3.^a Esquadra de Trânsito e 4.^a Esquadra de Trânsito⁶⁷. Abarca um efetivo de 525 elementos (10 oficiais, 34 chefes e 481 agentes)⁶⁸. A principal área de atuação da DT é a cidade de Lisboa, porém sempre que necessário, reforça as outras Divisões policiais do COMETLIS.

3.1.2. CRITÉRIOS DE ANÁLISE

Como já foi referido no capítulo II (no ponto 2.3), perante a deteção dos crimes dos condutores, que são de natureza pública, os elementos da PSP são obrigados a elaborar um auto de notícia ou auto de notícia por detenção, atribuir um NUIPC e remetê-lo no mais curto de tempo possível ao tribunal.

A PSP, começou paulatinamente desde 2004 a elaborar as peças de expediente no Sistema Estratégico de Informações (SEI), assim, após 11 anos, todo o expediente criminal é inserido no SEI. De referir que, desde 2013 a DT do COMETLIS, deixou de arquivar pastas em suporte de papel, devido ao elevado número de expediente criminal elaborado por aquela DT e conseqüentemente pela falta de espaço. Assim, a pesquisa foi efetuada

⁶⁷ Anexo III da Portaria n.º 2/2009, de 2 de janeiro.

⁶⁸ Vide em anexo 19, efetivo da DT do COMETLIS.

diretamente no SEI, o que permitiu que o investigador recolhesse os dados, sem ter de se deslocar às instalações da DT de Lisboa.

No presente estudo admitimos algum desajuste na informação, originado por possíveis erros dos elementos policiais aquando da elaboração do expediente policial, podendo algumas informações não corresponder na plenitude à realidade dos factos. Neste sentido, por forma a evitar mais viés de informação e para garantir a fidelidade dos dados obtidos, a pesquisa para a presente Dissertação, foi realizada na íntegra pelo investigador.

Para tal, cada peça de expediente criminal (crimes condutores) elaborada pelos elementos da DT de Lisboa durante o ano de 2014, foi analisada e foi aplicada uma matriz de leitura previamente definida⁶⁹, por forma a recolher os dados a seguir indicados:

1. Dados atinentes ao condutor: a) género; b) idade (grupo etário); c) estado civil; e) nacionalidade; f) profissão; g) concelho de residência; anos de carta de condução;
2. Dados atinentes ao veículo: a) tipo de veículo conduzido;
3. Dados atinentes ao ilícito criminal: a) tipificação; b) mês; c) período do mês; d) dia do mês; e) dia da semana; f) hora do dia; g) local da ocorrência;
4. Dados atinentes à intervenção policial: a) fiscalização aleatória/operação policial; b) acidente.

Apesar do nosso estudo não incidir especificamente sobre o género do condutor, optámos por analisar esse aspeto quando se verificaram grandes discrepâncias entre homens e mulheres em termos de percentagem.

De seguida, os dados recolhidos nos autos de notícia e autos de notícia por detenção foram inseridos e tratados informaticamente no *software* de tratamento estatístico SPSS, na versão 21.0.

3.2. APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Para o presente estudo, procedemos à análise de 1 148 autos de notícia e autos de notícia por detenção com NUIPC, elaborados pelos elementos da DT do COMETLIS, durante o ano de 2014. Todavia, apenas 1 062 autos constituem a amostra do nosso estudo, por corresponderem à totalidade dos crimes dos condutores cometidos no referido ano, na cidade de Lisboa. De referir que, ficaram de fora da nossa amostra 83 autos de notícia/detenção com NUIPC, porque 66 representam crimes praticados fora da cidade de Lisboa (o nosso estudo cinge-se apenas aos crimes cometidos na cidade citada) e, 17

⁶⁹ Vide em anexo 20, matriz utilizada no estudo.

correspondem a autos de notícia relativos à condução sob a influência de álcool, porém com a redução do EMA, a TAS ficou inferior a 1,2 g/l e por isso não foram por nós considerados.

De seguida, através de um gráfico demonstramos a amostra do nosso estudo.

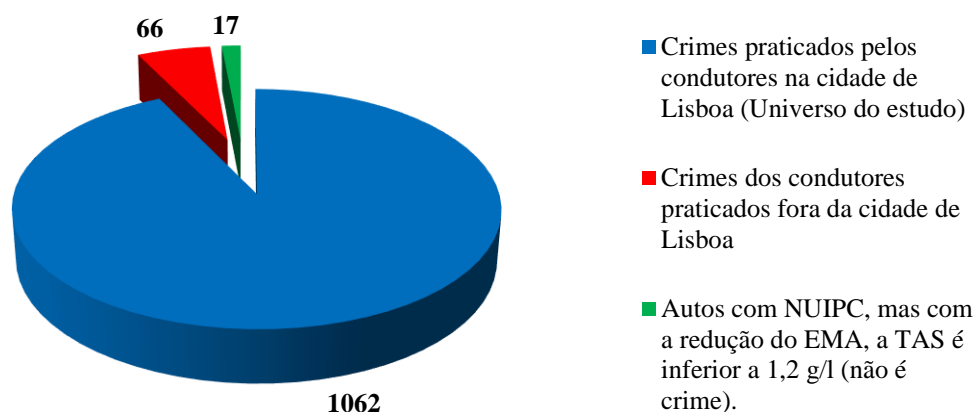


Gráfico 1 – Distribuição dos casos analisados

3.2.1. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO CONDUTOR

Relativamente ao género, através dos dados obtidos na tabela 1, podemos concluir que os condutores masculinos são aqueles que cometem mais crimes rodoviários com 83,8% da amostra e apenas 16,2% do sexo feminino. De referir que em Portugal, 60% dos portadores de carta de condução são masculinos e 40% do género feminino (IMT, 2010a). Porém, na área metropolitana de Lisboa existem 1 334 983 homens e 1 486 716 mulheres (Censos, 2011).

Face ao exposto, constatamos que existe uma tendência dos homens em adotarem comportamentos de risco ao volante, o que foi verificado por alguns autores que se debruçam sobre estes estudos. Assim, um estudo desenvolvido por Correia (2006) no itinerário do IP4 concluiu que, do total de condutores que foram vítimas mortais, 82% eram do sexo masculino. Um outro estudo efetuado em 2009 na cidade do Porto sobre a

criminalidade rodoviária demonstrou que 88% dos condutores eram do sexo masculino e apenas 12% eram do feminino (Teixeira, 2010). Também Aguiar (2012), após analisar uma amostra de 541 condutores que praticaram o crime de condução em estado de embriaguez, verificou que 85% dos condutores que apresentaram uma TAS superior a 1,2 g/l eram do sexo masculino e apenas 15% do feminino. Para reforçar, no ano de 2013, em 23 autópsias de mulheres condutoras falecidas em acidente de viação, apenas uma tinha TAS entre 0,3 e 0,39 g/l, “nos homens, 83 em 261 obtiveram resultados positivos e, destes, 52 acima do valor considerado crime” (ANSR, 2014, p. 29). Ainda de acordo com dados da ANSR (2014), em 2013, do total de condutores vítimas mortais, 91% eram do sexo masculino.

O facto de ser homem, representa um fator de risco acrescido para ser interveniente em acidente de viação (Girão & Oliveira, 2005). De acordo com Segura, Cortez e Ramirez (2009), as mulheres são mais prudentes e responsáveis e não arriscam tanto como os homens. A este respeito, Peixoto (2006) considera que os homens são os principais responsáveis e ao mesmo tempo as principais vítimas dos acidentes de viação.

Tabela 1: Frequência relativa e absoluta do género do condutor

	Masculino	Feminino	Total
N.º	890	172	1062
%	83,8%	16,2%	100%

Quanto ao grupo etário do condutor, através da tabela 2, verificamos que o grupo com maior incidência nos crimes rodoviários é dos 26-35 anos, com 38,8%, seguindo-se a faixa dos 36-45, com 25% e os mais jovens (16-25) aparecem com 18,2%. Neste sentido, um estudo realizado no IP4, demonstrou que os condutores da faixa etária compreendida entre os 25 e os 34 anos de idade, constituíam o maior grupo de risco com 24,5% de mortes (Correia, 2006). De acordo com a ANSR (2014) a grande maioria dos acidentes registam-se com condutores com idades compreendidas entre os 20 e os 39 anos de idade.

Através da vária bibliografia estudada, seria de esperar que os jovens dos 16 aos 25 anos de idade apresentassem maior número de casos que os referidos na tabela. Provavelmente, apesar dos jovens abusarem no consumo de álcool e substâncias psicotrópicas, não arriscam a condução de veículos automóveis.

Como era de esperar as pessoas com mais de 65 anos apenas representam 1,5% da amostra. De acordo com Monteagudo *in* Pinheiro (2007, p. 56) apesar de existirem muitos

acidentes com estas pessoas, a causa não se deve à condução sem carta nem ao excesso de álcool, mas essencialmente a insuficiências físicas e psíquicas.

Analisando individualmente por género em termos de percentagem relativa, verificamos que as mulheres dos 16 aos 25, quando comparadas com os homens com a mesma idade, praticam mais crimes com 25,6% contra 16,7% respetivamente.⁷⁰

Tabela 2: Frequência relativa e absoluta do grupo etário do condutor

	16-25	26-35	36-45	46-55	56-65	≥66	Desc.⁷¹	Total
N.º	193	412	266	112	60	16	3	1062
%	18,2%	38,8%	25,0%	10,5%	5,6%	1,5%	0,3%	100%

No que concerne ao estado civil (tabela 3), podemos verificar que 68,6% da amostra eram pessoas solteiras, enquanto os casados e em união de facto reúnem apenas 16,8%. Acrescente-se que, no distrito de Lisboa, 41,2% das pessoas são casadas, 44,6% solteiras, 7,5% pessoas divorciadas e 6,7% pessoas viúvas (Censos, 2011). Do exposto, podemos concluir que apesar da percentagem de pessoas casadas e solteiras ser similar, as últimas têm mais tendência para perpetrar crimes rodoviários. Neste sentido, em 2009 um estudo realizado na cidade do Porto sobre a criminalidade rodoviária, demonstrou que, num total de 686 pessoas que praticaram crimes estradais, 74,5% eram condutores solteiros (Teixeira, 2010). Outro estudo realizado em Lisboa por Aguiar (2012) sobre a condução em estado de embriaguez apurou que 69,1% dos condutores eram solteiros. Também Marta (2009) demonstrou, através de um estudo realizado na cidade de Lisboa, que 86,0% dos condutores que não estavam habilitados a conduzir eram solteiros. Face a estes estudos, podemos concluir que existe uma correlação significativa entre os condutores solteiros e a prática de crimes rodoviários.

Dado curioso de assinalar é que se analisarmos individualmente por género em termos de percentagem, verificamos que as mulheres casadas/união de facto praticam menos crimes que os homens na mesma situação, com uma taxa de 9,3% e de 18,2%⁷² respetivamente.

⁷⁰ Vide em anexo 22, frequência relativa e absoluta por grupo etário, por género.

⁷¹ Os casos assinalados como “Desconhecidos”, significa que não foi possível ao investigador recolher através do expediente criminal informação válida para o seu preenchimento.

⁷² Vide em anexo 23, frequência relativa e absoluta do estado civil do condutor por género.

Tabela 3: Frequência relativa e absoluta do estado civil do condutor

	Solteiro	Casado/União Facto	Divorciado	Viúvo	Desc.	Total
N.º	729	178	94	5	56	1062
%	68,6%	16,8%	8,9%	0,5%	5,3%	100%

Considerando os dados referentes à ocupação profissional do condutor, podemos verificar (tabela 4) que no ano de 2014, a maioria dos condutores estavam empregados, com 57,3% da amostra, enquanto os desempregados representavam 9,6%, o que é um valor inferior aos dados referidos pelo INE (2015), em que a região de Lisboa apresentava uma taxa média de desemprego no ano de 2014 equivalente a 14,9%.

Facto relevante e ao mesmo tempo preocupante é a elevada percentagem de estudantes que cometem este tipo de crimes, ocupando o segundo lugar da amostra com 17,6%. Porém este facto não é de todo estranho, uma vez que a região de Lisboa concentra cerca de 40% do universo da população universitária a nível nacional (Gil, 2010). Todavia, é necessário ter algumas cautelas nesta análise pois temos um número razoável de casos em que não foi possível obter informação das peças criminais para estes dados (13,7%).

Tabela 4: Frequência relativa e absoluta da ocupação profissional do condutor

	Empregado	Desempregado	Reformado	Estudante	Desc.	Total
N.º	608	102	19	187	146	1062
%	57,3%	9,6%	1,8%	17,6%	13,7%	100%

Relativamente à nacionalidade do condutor, podemos verificar (tabela 5) que a maioria é constituída por condutores de nacionalidade portuguesa, com 82,6% do total da amostra, enquanto os condutores de nacionalidade estrangeira representam apenas 16,7%.

De referir que em Portugal residem 394 496 estrangeiros, mas só na área de Lisboa e Setúbal residem 51,6% do total. A nacionalidade mais representativa no território português é a brasileira com 27,8% enquanto os PALOP apresentam 23,4% (Censos, 2011). Ainda a este respeito, a região metropolitana de Lisboa abarca cerca de 2,9 milhões de habitantes incluindo os residentes de nacionalidade estrangeira, que apenas representam cerca de 5,0% daquela população. Considerando estes dados, podemos inferir que os cidadãos de nacionalidade estrangeira residentes na área metropolitana de Lisboa, apresentam uma percentagem de crimes rodoviários muito elevada (16,5%), quando

comparada à dos condutores de nacionalidade portuguesa residentes também na área mencionada.

Tabela 5: Frequência relativa e absoluta da nacionalidade do condutor

	Portuguesa	U. Europeia	PALOP	Brasileira	Outros ⁷³	Desc.	Total
N.º	877	21	85	55	16	8	1062
%	82,6%	2,0%	8,0%	5,2%	1,5%	0,8%	100%

Em relação ao distrito de residência do condutor, apurámos (tabela 6) que a grande maioria reside no distrito de Lisboa, com um total de 80,2% da amostra, seguindo-se o distrito de Setúbal (11,0%). Salienta-se o facto de Setúbal concentrar mais casos que os restantes distritos do país que apresentam apenas 6,7%. Tal facto, na nossa opinião, deve essencialmente a esta ser uma zona contígua à cidade de Lisboa, com bons acessos rodoviários e com uma população residente considerável, de 779 373 habitantes (Censos, 2011, p. 57). A este respeito é pertinente realçar que diariamente circulam nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama 212 917 veículos nos dois sentidos (INE, Estatística dos Transportes, 2010).

Quanto aos suspeitos/arguidos que residem fora do território nacional não têm grande representatividade, com apenas 1,0% da amostra.

Tabela 6: Frequência relativa e absoluta do distrito de residência do condutor

	Lisboa	Setúbal	Outro Distrito	Fora País	Desc.	Total
N.º	852	117	71	11	11	1062
%	80,2%	11,0%	6,7%	1,0%	1,0%	100%

A tabela 7 engloba apenas os condutores residentes no distrito de Lisboa. Assim, podemos concluir que a maioria reside fora da cidade de Lisboa, representando 57,4% dos 852 condutores. Tal facto não é de estranhar na medida em que, cerca de 80,0% da população do distrito de Lisboa reside fora da capital (Censos, 2011). Este facto acentua-se

⁷³ África do Sul (1 caso); Argélia (1 caso); Argentina (1 caso); Chile (1 caso); China (2 casos); Índia (2 casos); Iraque (1 caso); Marrocos (1 caso); Nepal (1 caso); Nigéria (1 caso); Ucrânia (3 casos); Usbequistão (1 caso).

se considerarmos o total da amostra (1 062 condutores). Deste modo, 65,8% residem fora da cidade de Lisboa e apenas 34,2% residem nesta cidade⁷⁴.

Todavia, se considerarmos apenas os condutores residentes no distrito de Lisboa (tabela 7) e se compararmos individualmente por concelhos, verificamos que a maioria dos crimes rodoviários, foram perpetrados por condutores residentes no concelho de Lisboa, com 42,6% da amostra. Em relação aos outros concelhos, Amadora, Loures, Odivelas, Oeiras e Sintra, são os que apresentam maior número de casos. No entanto, existe grandes semelhanças entre os mesmos, apresentando variações entre os 7,9% a 10,1%. Já no que concerne aos restantes concelhos, podemos dizer que têm pouca representatividade.

Tabela 7: Frequência relativa e absoluta do concelho de residência (distrito de Lisboa)

Distrito de Lisboa	N.º	%
Amadora	67	7,9%
Cascais	43	5,0%
Lisboa	363	42,6%
Loures	81	9,5%
Odivelas	81	9,5%
Oeiras	73	8,6%
Sintra	86	10,1%
Vila Franca de Xira	35	4,1%
Outros ⁷⁵	23	2,7%
Total	852	100%

Considerando agora apenas os condutores residentes na cidade de Lisboa (tabela 8), verificamos que a freguesia com maior número de condutores que cometem crimes rodoviários é a de Lumiar, com 10,2% sendo o Parque das Nações aquela onde se verificam menos, com apenas 0,8% da amostra. Refira-se que o Lumiar é a freguesia da cidade de Lisboa que concentra maior número de habitantes (45 605)⁷⁶. Acresce ainda o facto de Lumiar ser a freguesia onde se situa a DT do COMETLIS. É normal que os elementos da DT realizem muitas operações aleatórias o que, não raras vezes, consubstanciam a fiscalização de pessoas residentes na freguesia citada.

⁷⁴ Vide em anexo 26, frequência relativa e absoluta do concelho de residência do condutor.

⁷⁵ Abarca: Mafra; Arruda dos Vinhos; Alenquer; Azambuja; Cadaval; Lourinhã; Sobral de Monte Agraço; Torres Vedras.

⁷⁶ http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_freguesias_de_Lisboa.

Tabela 8: Frequência relativa e absoluta da freguesia de residência do condutor (distrito de Lisboa)

Freguesia	N.º	%	Freguesia	N.º	N.º%
Alvalade	29	7,2%	Lumiar	37	10,2%
Areeiro	20	5,5%	Marvila	17	4,7%
Arroios	23	6,3%	Olivais	12	3,3%
Av. Novas	23	6,3%	P. França	17	4,7%
Belém	13	3,6%	Stª. Clara	18	5,0%
Benfica	21	5,8%	Stº. António	12	3,3%
Carnide	14	3,9%	S. D. Benfica	25	6,9%
C. Ourique	10	2,8%	S. M. Maior	11	3,0%
Estrela	15	4,1%	Outros ⁷⁷	49	13,5%
Total				363	100%

No que diz respeito à carta de condução, de acordo com os dados obtidos (tabela 9), verificamos que 17,6% dos condutores não se encontravam legalmente habilitados para conduzir, contra 82,4% de habilitados. Nestes últimos, a grande maioria dos condutores que cometem crimes rodoviários têm carta de condução há mais de três anos e há menos de 14, com um total de 33,6% da amostra. De referir que, nos primeiros três anos de carta, os condutores representam 6,1% da amostra. Tendo em conta que estão representados apenas três anos e nos outros grupos pelo menos dez, estes dados acabam por ser preocupantes, na medida em que a carta de condução nos primeiros três anos de vigência tem regime probatório (art.º 122 do CE), o que deveria ser, em nosso entender, um fator a ter conta, dado que os condutores poderão ter de se sujeitar a um novo exame de condução. Em sentido oposto temos os titulares de carta de condução há mais de 33 anos, com uma representatividade de apenas 3,4%.

A este respeito, Pinheiro (2007) refere que os condutores nos dois primeiros anos a seguir à obtenção de carta, não tendem a arriscar tanto, contudo a partir desse momento sentem-se mais confiantes e por conseguinte, arriscam mais, sendo maior a probabilidade de ocorrência de acidente. Segundo o mesmo autor, a partir do oitavo ano de carta de condução estes comportamentos tendem a estabilizar-se.

⁷⁷ Abarca as freguesias de: Ajuda (1,4%); Alcântara (2,5%); Beato (2,2%); Campolide (1,9%); Misericórdia (2,5%); Parque das Nações (0,8%); São Vicente (2,2%).

Tabela 9: Frequência relativa e absoluta dos anos de carta de condução dos condutores

	≤ 3	4-13	14-23	24-33	>33	Desc.	Sem habilitação legal	Total
N.º	65	357	205	82	36	130	187	1062
%	6,1%	33,6%	19,3%	7,7%	3,4%	12,2%	17,6%	100%

3.2.2. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO VEÍCULO

No nosso estudo (tabela 10), verificamos que 97,7% dos prevaricadores da amostra, conduziam veículos ligeiros, 2,1% motociclos/ciclomotores e apenas 0,2% veículos pesados. Estes valores levam-nos a questionar se as operações da DT do COMETLIS não são dirigidas de forma exaustiva aos veículos ligeiros. Porém, o estudo exploratório foi realizado na cidade de Lisboa e, como se sabe os veículos pesados circulam com mais intensidade nas vias rápidas. Por outro lado, é necessário ter em conta que o parque automóvel em Portugal é constituído por 6 181 188 (98%) veículos ligeiros e 126 680 (2%) veículos pesados (INE, 2012).

Refira-se ainda que, os condutores de veículos pesados, por regra, trabalham por conta de outrem e é normal que não haja grande deteção de falta de habilitação legal para conduzir, pois o empregador tem de se certificar que o empregado que contratou reúne os requisitos necessários para o exercício da profissão. Do mesmo modo, os condutores de veículos pesados que exercem a condução sob a influência do álcool/estado de embriaguez, colocam em causa o seu posto de trabalho, o que provavelmente leva a que tenham maiores cuidados na condução.

Quanto aos motociclos de alta cilindrada, segundo informações de elementos da DT do COMETLIS, muitas vezes, desobedecem à ordem de paragem dos agentes fiscalizadores e existe na PSP orientações para não efetuar perseguições nestas situações. Assim, é provável que alguns destes condutores estivessem sob a influência de álcool ou mesmo sem habilitação legal para conduzir. Neste sentido, os elementos da DT limitam-se, quando possível, a anotar a matrícula do motociclo e ao levantamento do auto de notícia por contra ordenação por desobediência ao sinal regulamentar do agente (art.º 4 do CE).

Tabela 10: Frequência relativa e absoluta do tipo de veículo conduzido

	Automóvel Ligeiro	Automóvel Pesado	Motociclo/Ciclomotor	Total
N.º	1038	2	22	1062
%	97,7%	0,2%	2,1%	100%

3.2.3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES AO ILÍCITO CRIMINAL PRATICADO

No que concerne aos crimes em estudo, podemos verificar (tabela 11), que o ilícito mais praticado pelos condutores na cidade de Lisboa é a condução em estado de embriaguez, com 82,0% da amostra, seguindo-se a condução ilegal com 16,5%. A nível nacional podemos também constatar através dos dados do RASI (2015) que, embora com uma diferença não tão acentuada, se mantém a tendência para o maior número de crimes em estado de embriaguez, com um total de 20 752 e 9 767 crimes por falta de habilitação legal para conduzir.

Relativamente ao concurso de crimes, houve 12 situações de condutores que cometeram mais de um crime a que corresponde 1,1% do total da amostra. Todavia são de realçar os 0,2% do crime de condução perigosa e 0,2% do crime de condução sob o efeito de estupefacientes. Apesar de não haver base científica para estes resultados tão baixos, pelo contacto que tivemos com os elementos da DT, na primeira situação deve-se essencialmente ao facto de ser difícil reunir a prova, conforme já foi abordado (capítulo II, ponto 2.2.3.). Na segunda, os exames aos estupefacientes não são tão fáceis de realizar como os de alcoolemia. Assim, por regra, os elementos policiais apenas efetuam tal exame quando é de carácter obrigatório, ou seja, em caso de acidentes rodoviários dos quais resultem mortes ou feridos graves. Refira-se que, a DT do COMETLIS no ano de 2014 efetuou 43 022 testes de alcoolemia e apenas 99 testes aos estupefacientes. De acordo com a ANSR (2014, p. 31), no período compreendido de 2010 a 2013, em 8,3% dos condutores autopsiados, foi detetada a presença de substâncias psicotrópicas. Esta situação leva-nos a pensar que se fosse efetuado o mesmo número de testes para o álcool e droga, os resultados surpreender-nos-iam.

Dado curioso é que, se verificarmos individualmente por género em termos de percentagem, as mulheres praticam mais crimes por condução sob o efeito do álcool (88,4%) e menos por falta de habilitação legal para conduzir (11,0%) do que os homens que apresentam 80,8% e 17,5% respetivamente⁷⁸. De realçar que no género feminino não se verificou qualquer situação de condução perigosa, o que nos leva a pensar que por norma as mulheres são mais cuidadosas, não arriscam tanto e são mais responsáveis que os homens (Aragão, 2011).

⁷⁸ Vide em anexos 24 e 25, frequência relativa e absoluta do crime cometido pelos condutores por género.

Tabela 11: Frequência relativa e absoluta do crime cometido pelos condutores

Crime cometido	N.º	%
Condução perigosa de veículo rodoviário (art.º 291 do CP)	2	0,2%
Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 do CP)	871	82,0%
Condução de veículo sob a influência de estupefacientes (art.º 292 do CP)	2	0,2%
Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 do DL n.º 2/98)	175	16,5%
Concurso de crimes (art.º 292 do CP e art.º 3 do DL n.º 2/98)	12	1,1%
Total	1062	100%

No que diz respeito ao mês de ocorrência do ilícito criminal, podemos apurar (tabela 12), que existe uma certa homogeneidade entre os mesmos. Refira-se no entanto que o mês de maior incidência foi o de janeiro com 10,5% da amostra e o de menor incidência foi o de maio com 6,4%. Tal facto poderá ter a ver com o número de operações efetuadas pela DT. Saliente-se ainda que, durante os meses de verão existe menos efetivo policial em virtude do gozo das férias por parte desse efetivo e a população também se encontra reduzida neste mesmo período.

Tabela 12: Frequência relativa e absoluta do mês do ilícito criminal

Mês	N.º	%	Mês	N.º	%
Janeiro	112	10,5%	Julho	71	6,7%
Fevereiro	100	9,4%	Agosto	86	8,1%
Março	92	8,7%	Setembro	99	9,3%
Abril	87	8,2%	Outubro	96	9,0%
Maio	68	6,4%	Novembro	82	7,7%
Junho	83	7,8%	Dezembro	85	8,0%
			Desc.	1	0,1%
Total			Total	1062	100%

No que diz respeito ao período do mês em que foi cometido o ilícito criminal, verificamos (tabela 13) que o período entre o dia 21 e 31 reúne o maior número de casos com 37,9% da amostra, sendo que esta clivagem não é muito significativa quando comparada com os outros dois períodos. Neste sentido, não se pode extrair nenhuma conclusão objetiva.

Tabela 13: Frequência relativa e absoluta do período do mês

	1-10	11-20	21-31	Desc.	Total
N.º	332	327	402	1	1062
%	31,3%	30,8%	37,9%	0,1%	100%

Relativamente ao dia da semana, apuramos (tabela 14) que o domingo está mais representado com 28,1% da amostra, seguindo-se o sábado com 25,2% e a sexta-feira com 12,1%, os restantes dias apresentam grande similitude (com variação de 7,2% a 10,8%). Verificamos ainda (tabela 15) que o fim-de-semana e feriados têm uma representatividade de 56,9% da amostra e os dias úteis 43,0%.

Apesar de no ano de 2013, a sexta-feira ter sido o pior dia da semana a nível de vítimas totais, o sábado e o domingo foram os dias que registaram acidentes com maiores índices de gravidade (ANSR, 2014). Ainda segundo a ANSR (2014), a partir das 12H00 de sexta-feira e durante o fim-de-semana o número de vítimas mortais aumenta. A madrugada de sábado e domingo são os períodos particularmente graves, quando comparados com a média semanal (ANSR, 2014).

Por norma, os fins-de-semana correspondem aos períodos de descanso das pessoas, é natural que tenham mais tempo e pré-disposição para a diversão noturna e por conseguinte, cometam crimes rodoviários, originados em parte pelo abuso de álcool.

Tabela 14: Frequência relativa e absoluta do dia da ocorrência

	2ª feira	3ª feira	4ª feira	5ª feira	6ª feira	Sábado	Domingo	Desc.	Total
N.º	76	76	115	100	128	268	298	1	1062
%	7,2%	7,2%	10,8%	9,4%	12,1%	25,2%	28,1%	0,1%	100%

Tabela 15: Frequência relativa e absoluta do tipo de dia

	Dia útil	Fim-de-semana/Feriado	Desc.	Total
N.º	457	604	1	1062
%	43,0%	56,9%	0,1%	100%

No que concerne à hora da ocorrência dos crimes rodoviários praticados pelos condutores na cidade de Lisboa, a tabela 16 revela-nos que a grande maioria foram

detetados no espaço temporal entre as 01H00 e as 06H59, com 55,9% da amostra. Ao invés, o período que registou menos incidência criminal foi entre as 13H00 e as 18H59, com 9,0% da amostra. Refira-se que o período entre as 07H00 e as 12H59, apresenta-se em segundo lugar, com 23,6% da amostra. Esta diferença acentua-se se considerarmos apenas dois períodos, o primeiro entre a 01H00 e as 12H59, e o segundo das 13H00 às 23H59. Verificamos que registaram 79,5% e 20,3% dos casos respetivamente.

A este respeito, na cidade de Lisboa existem imensos bares e discotecas que fecham muito tarde, o que leva a que mesmo depois das 07H00, se detete muitos condutores que praticam crimes rodoviários.

Em consonância com dados da ANSR (2014) no ano de 2013, o período horário em que se registaram mais vítimas mortais, feridos graves e feridos leves foi entre as 15H00 e as 21H00, porém o período com maior índice de gravidade foi o compreendido entre as 3H00 e as 06H00.

Tabela 16: Frequência relativa e absoluta da hora de ocorrência do ilícito criminal

	01H00-06H59	07H00-12H59	13H00-18H59	19H00-00H59	Desc.	Total
N.º	594	251	96	120	1	1062
%	55,9%	23,6%	9,0%	11,3%	0,1%	100%

Quanto ao local da deteção do ilícito criminal, podemos verificar (tabela 17) que, as freguesias com maior incidência foram as de Alcântara e da Estrela, com 19,0% e 13,3% respetivamente. Estas duas freguesias representam 32,3% da amostra. Atendendo ao facto de que a cidade de Lisboa tem 24 freguesias, podemos dizer que existem grandes diferenças no que respeita aos locais de deteção/fiscalização dos crimes rodoviários.

Estas clivagens acentuadas nos resultados, levam-nos a pensar que as operações policiais são dirigidas essencialmente para os locais de diversão noturna, com afluência de grande número de pessoas e tráfego rodoviário, circunstâncias que caracterizam as duas freguesias referidas. Acrescente-se que, nestes locais pela sua própria configuração, permitem a realização de operações de fiscalização de grande envergadura e com um nível de segurança aceitável para os elementos policiais, dado que, existem duas ou mais vias em cada sentido de trânsito e com boa iluminação, o que permite a reserva de uma via para a paragem de viaturas. Assim, consegue-se fiscalizar em segurança, permitindo ao mesmo tempo que o trânsito continue a fluir sem grandes perturbações no mesmo.

Tabela 17: Frequência relativa e absoluta do local da ocorrência do ilícito criminal

Freguesia	N.º	%	Freguesia	N.º	%
Alcântara	202	19,0%	Lumiar	90	8,5%
Alvalade	90	8,5%	Marvila	21	2,0%
Av. Novas	33	3,1%	Estrela	141	13,3%
Arroios	37	3,5%	Stª M. Maior	25	2,4%
Belém	31	2,9%	Stª António	97	9,1%
Benfica	23	2,2%	S. D. Benfica	19	1,8%
Beato	19	1,8%	Misericórdia	68	6,4%
Campolide	24	2,3%	Olivais	21	2,0%
Carnide	23	2,2%	Outros ⁷⁹	98	9,3%
Total			1062 100%		

3.2.4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS ATINENTES À INTERVENÇÃO POLICIAL

Por último, quanto aos dados relativos à intervenção policial (tabela 18), podemos concluir que a maioria dos crimes detetados no presente estudo resultaram da iniciativa da PSP, através de fiscalizações aleatórias e de operações policiais, com um total de 86,9% da amostra. A deteção dos restantes 13,1% dos crimes, derivaram de acidentes de viação em que a polícia foi acionada para tomar conta da ocorrência. Esta clivagem no resultado é fruto da pro-atividade dos elementos da DT do COMETLIS, em prol da segurança rodoviária.

Tabela 18: Frequência relativa e absoluta da deteção do ilícito

	Fiscalização aleatória/Operação policial	Acidente	Total
N.º	923	139	1062
%	86,9%	13,1%	100%

Após analisarmos e interpretarmos os resultados obtidos no presente estudo, seguem-se as conclusões finais da Dissertação.

⁷⁹ Abarca as ocorrências nas freguesias de: Ajuda (0,5%); Areeiro (1,4%); Campo de Ourique (0,8%); Parque das Nações (1,7%); Penha de França (0,8%); Stª. Clara (0,7%); S. Vicente (0,7%); Desconhecido (2,7%).

CONCLUSÃO

Findo que está o nosso trabalho, importa agora tecer detalhadamente as conclusões a que chegámos bem como as considerações finais, resultado do estudo efetuado que visou explorar os crimes dos condutores perpetrados na cidade de Lisboa.

Nesta linha de pensamento, é nosso desiderato contribuir para a evolução do conhecimento científico nesta área, bem como melhorar a eficiência da atuação policial nas suas ações de fiscalização e prevenção. Certamente que nunca serão demais os estudos nesta área tão sensível.

Deste modo, no primeiro capítulo de índole teórica, procurámos analisar a importância do veículo automóvel e os principais fatores que influenciam a condução. Desde logo se nota que nas sociedades contemporâneas, a economia dos países está fortemente dependente dos transportes rodoviários. Por outro lado, o veículo automóvel para muitas pessoas, é um bem de primeira necessidade, intrinsecamente ligado ao seu bem-estar, ao ponto de hoje ser inconcebível um mundo sem automóveis. Porém, inferimos ainda que o uso massivo dos automóveis, em conexão com algumas condutas irrefletidas dos condutores, trouxe consequências graves, especialmente o elevado número de acidentes de viação dos quais resultam feridos graves e vítimas mortais. Percebemos também que apesar do sistema rodoviário ser formado por três elementos (a via, o veículo e o homem), o fator humano na condução, é sem dúvida o principal responsável para a ocorrência de acidentes de viação. Assim, propusemo-nos estudar os fatores que influenciam a condução. Para tal, subdividimos em fatores individuais e comportamentos de risco, no exercício da condução. Neste sentido, nos fatores individuais, notamos que os condutores jovens, do sexo masculino e os solteiros, são aqueles que conduzem de uma forma mais arriscada, com violações frequentes da sinalização rodoviária. Relativamente aos comportamentos de risco, inferimos que muitos condutores praticam uma condução extremamente agressiva, majorando o risco para a sua própria vida e para as dos demais utilizadores das vias de circulação estradal. Apurámos ainda que o consumo de certas substâncias, especificamente o álcool e estupefacientes, atua sobre o sistema nervoso central proporcionando uma confiança ilusória ao condutor, levando-o a efetuar manobras

mais arriscadas. A este respeito, quanto maior for o consumo dessas substâncias, maior é o risco de envolvimento em acidente fatal, por isso considerámos que, são práticas manifestamente inconciliáveis com o exercício da condução. Por último, percebemos que a condução é um ato complexo que requer um vasto conjunto de técnicas e saberes e que em razão disso, a condução de veículos por pessoas inabilitadas a conduzir, representa um risco acrescido para a circulação rodoviária. O condutor inabilitado, por via de regra, não tem conhecimentos práticos e teóricos suficientes para exercer uma condução segura.

O segundo capítulo do nosso trabalho é também de índole teórica. Com efeito, devido ao sentimento de insegurança social, os governos criminalizaram certas condutas entendidas perigosas e nesse sentido o direito penal rodoviário aparece como a última razão da política social. A criminalização de certas condutas tem contribuído significativamente para a alteração do comportamento dos condutores. Já no que concerne à questão normativa, concluímos que o bem jurídico protegido no crime dos condutores, numa primeira linha é o da segurança na circulação rodoviária e numa segunda linha, os bens jurídicos individuais com dimensão comunitária. Apurámos ainda que os crimes em estudo, por norma são julgados em processo sumário e os elementos policiais perante a presença destes ilícitos, devem elaborar um auto de notícia ou auto de notícia por detenção com atribuição de NUIPC.

No terceiro e último capítulo apresentámos um estudo exploratório sobre os crimes dos condutores perpetrados na cidade de Lisboa e que foram detetados pela DT do COMETLIS no ano de 2014. Recorde-se que pretendíamos gizar: o perfil do condutor que comete crimes rodoviários na cidade de Lisboa, apurar se os prevaricadores criminais derivam da fiscalização aleatória/operação da PSP e se conduzem um automóvel ligeiro, e por último averiguar qual o crime rodoviário mais praticado. Nesta ordem de ideias, o nosso estudo demonstrou-nos que o perfil do condutor corresponde a um sujeito: do género masculino, com idade compreendida entre 26 e os 35 anos, solteiro, com emprego, com carta de condução obtida há mais de três anos e menos de 14, de nacionalidade portuguesa, residente no distrito de Lisboa e utiliza um automóvel ligeiro. Já no que concerne ao crime rodoviário mais praticado na cidade de Lisboa, constatámos que o crime de condução em estado de embriaguez é predominante, sendo a freguesia de Alcântara, o mês de janeiro, o dia de domingo e o período entre as 01H00 e as 06H59 os principais descritores espaço-temporais dos crimes em estudo, detetados pela DT do COMETLIS durante o ano de 2014.

Importa referir que, com base neste estudo exploratório concluímos que a DT do COMETLIS é bastante proactiva, na medida em que grande parte das detenções dos

condutores que praticam crimes rodoviários na cidade de Lisboa, são resultado de iniciativa dos elementos daquela DT, através de ações de fiscalização aleatórias ou programadas e só uma reduzida percentagem, resulta de ocorrências com acidentes de viação. Porém, cotejando o número de exames realizados ao álcool com os de substâncias psicotrópicas, observámos que existe uma grande discrepância entre os mesmos. Na DT do COMETLIS, no ano de 2014 foram efetuados apenas 99 testes de substâncias psicotrópicas e 43 022 testes de alcoolemia, ao que corresponde uma relação de 1 para 435. Tal facto, deve-se essencialmente à inexistência de aparelhos capazes de medir quantitativamente a presença de estupefacientes no sangue, tal como existem para o álcool. Como tal, por não ser possível detetar com a mesma simplicidade técnica a presença de estupefacientes no sangue, a PSP por regra tem-se limitado, por revestir carácter obrigatório, a efetuar apenas estes exames aos condutores e peões intervenientes em acidentes de viação, dos quais resultem mortos ou feridos graves. Como ficou demonstrado no primeiro capítulo do nosso trabalho, o consumo de estupefacientes provoca alterações psicológicas e de personalidade e, por conseguinte, potencia substancialmente a ocorrência de acidente rodoviário.

Apesar dos resultados do trabalho por nós desenvolvido poderem estar condicionados pelas opções estratégicas da DT do COMETLIS em virtude do direcionamento das operações da fiscalização, estamos cientes de que as características dos suspeitos que cometem este tipo de crimes são importantes para que a PSP, através da sua ação fiscalizadora e preventiva, possa diminuir ao máximo os números da sinistralidade rodoviária.

De referir que, apesar de estudos desenvolvidos por Yannis, Papadimitriou e Folla (2012) demonstrarem que em períodos de recessão económica, existe uma diminuição significativa do número de vítimas mortais em acidentes rodoviários, acreditamos que a diminuição da sinistralidade rodoviária que se tem verificado nos últimos anos, se deve também ao trabalho desenvolvido por todas as autoridades responsáveis pelo sistema rodoviário. Acrescente-se que a PSP durante o ano de 2014, realizou em Portugal 162 562 operações de fiscalização rodoviária (RASI, 2015). Todavia, consideramos que ainda há um longo caminho a percorrer.

A segurança rodoviária constitui um dos pilares fundamentais do sistema de segurança interna e a sua prevenção impõe políticas concertadas que abarquem vários segmentos, tais como, a fiscalização dos comportamentos de risco dos condutores, a sua formação contínua, a segurança dos veículos, o aperfeiçoamento das soluções legais e a criação de um ambiente cívico, responsável e altruísta nas vias de circulação rodoviária

(RASI, 2015). A reforçar o que foi dito, reduzir o número de mortos nas estradas portuguesas só é possível se houver uma forte mobilização dos vários intervenientes em causa, desde “condutores, autoridades rodoviárias, responsáveis pelas infra-estruturas, escolas de condução, associações não-governamentais deste sector, responsáveis políticos, líderes de opinião e comunicação social, para além da população em geral, esta última no que respeita à sinistralidade dos peões” (Reto & Sá, 2003, p. 193).

Neste sentido, somos da opinião de que para efetivar a segurança rodoviária, também é necessário estabelecer metas a longo prazo. Desde cedo nas escolas do 1.º ciclo, urge a necessidade de incutir às crianças e jovens valores fundamentais, no sentido de formar cidadãos responsáveis e sensibilizados para uma futura circulação rodoviária segura. Sabemos que nestas idades tendem a reproduzir os modelos de aprendizagem que lhes são transmitidos. Apesar de ser pragmático, algumas escolas terem uma disciplina referente à educação cívica onde se abordam temas atinentes ao trânsito, consideramos imprescindível, inserir desde cedo no currículo escolar, uma disciplina específica atinente à educação rodoviária. Certamente para obter melhores resultados, os elementos policiais adstritos ao programa «escola segura» podiam dar o seu contributo, pois estamos cientes que, estes possuem capacidades suficientes para transmitir um legado de valores e conhecimentos necessários, por forma a influenciar positivamente os comportamentos dos adolescentes enquanto futuros condutores.

Por outro lado, preconiza-se uma reformulação nas escolas de condução, com a majoração do grau de exigência na obtenção do título de condução, com submissão a provas psicológicas e práticas mais rigorosas (Reto & Sá, 2003). Somos ainda da opinião que o “ensino da condução deve ser um ensino para os comportamentos, devendo, por isso, conseguir uma verdadeira simbiose entre atitudes, conhecimentos e competências adquiridas e desenvolvidas de forma integrada e em interrelação” (Castro, 1993, p. 269). A este respeito, Leal (2012, p. 54) é da opinião que “a obtenção da habilitação legal para conduzir não deve representar um «direito cívico», mas sim um certificado de capacidade”.

Constata-se ainda que, por via de regra, as autoridades policiais para grande parte dos condutores, são mais percebidas como “o inimigo que nos espreita e que é gratificante ludibriar, do que alguém que está no terreno para nos proteger” (Reto & Sá, 2003, p. 190). Normalmente nas estradas portuguesas, existe um certo altruísmo entre os condutores, mormente através do aviso da presença da polícia, mas muitas vezes com este gesto solidário, os condutores ajudam criminosos a furtarem-se à fiscalização da polícia. Por tudo isto, é necessário mudar as mentalidades dos condutores e por outro lado, apostar na

formação específica e permanentemente atualizada dos agentes policiais, no sentido de terem uma atuação adequada, por forma a deixarem de fora qualquer tipo de suspeita e de impunidade dos condutores que transgridem.

De qualquer modo, estamos convictos de que a fiscalização por parte das autoridades policiais, consubstancia-se num dos elementos primordiais da regulação dos comportamentos dos condutores, sendo também um elemento preventivo dos acidentes. Neste sentido, as sanções têm um papel importante no “controlo e prevenção dos atentados à circulação rodoviária” (Vieira, 2007, p. 12). Consideramos que a sanção de proibição de conduzir deveria ser aplicada a título principal e não como pena acessória, na medida em que a “proibição de conduzir pode em muitas circunstâncias constituir uma sanção bem mais eficaz, em termos de prevenção geral e especial, relativamente a certas categorias de crimes do que as sanções clássicas” (Silva, 1996, p. 32).

No que concerne às limitações encontradas durante o nosso trabalho, estas devem-se essencialmente à ausência de informação nas peças de expediente policial e que seriam úteis para o nosso estudo. A título de exemplo, os elementos policiais raramente anotam a data em que a carta de condução foi obtida, o que nos obrigou a fazer uma pesquisa suplementar no portal da *Extranet's* da PSP, mais precisamente no *site* do IMTT e por vezes, nem sempre foi possível obter estes dados com sucesso.

Apesar de todas as limitações subjacentes ao nosso trabalho, os objetivos a que nos propusemos foram conseguidos com sucesso. Quanto às hipóteses apresentadas, a segunda (os prevaricadores criminais conduzem um automóvel ligeiro e derivam da fiscalização aleatória/operação da PSP) e terceira (o crime mais praticado na cidade de Lisboa é a condução em estado de embriaguez) foram verificadas. Na primeira hipótese (o condutor que pratica os ilícitos rodoviários de índole criminal, na sua maioria é um jovem com idade entre os 16 e os 25 anos, é do sexo masculino e solteiro) apenas não foi verificado o item referente à idade do condutor, dado que, a maioria situa-se na faixa etária dos 26 e os 35.

Por último e como sugestão para futuros trabalhos, considerámos que seria útil um estudo sobre os instrumentos de fiscalização de estupefacientes, por forma a descortinar mecanismos mais simples que os atuais sistemas, pois somos da opinião que deveria existir uma maior fiscalização destas substâncias por parte das autoridades policiais.

Como vimos, é possível reduzir a sinistralidade rodoviária e estamos cientes que o conjunto de medidas que apontámos, poderão contribuir de forma significativa para uma diminuição da sinistralidade rodoviária e por conseguinte, do elevado número de mortos e feridos verificados nas estradas portuguesas.

BIBLIOGRAFIA

Referências bibliográficas

- AAA (2014). *Aggressive Driving: Research Update*, Washington, Foundation for Traffic Safety. [Consultado em 13-07-2014]. Disponível na internet: www.aaafoundation.org/request-proposals.
- Aberg, L., & Rimmo, P. (1998). *Dimensions of Aberrant Driver Behaviour*. *Ergonomics* (41 pp. 39 – 56).
- Aguiar, L. (2012). *Crime de Condução sob a Influência de Álcool do Sangue na Cidade de Lisboa*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. Edição não revista e fotocopiada. Lisboa: ISCPSI.
- Albergaria, P., & Lima, P. (2001). *Condução em Estado de Embriaguez, Aspectos Processuais e Substantivos*. [Consultado em 05-07-2014]. Disponível na internet: www.verbojuridico.
- Alves, A. (2003). *Alcoolismo Paterno e Comportamento/Rendimento Escolar dos Filhos, Contribuição Para o seu Estudo*. Universidade do Porto. Faculdade de Medicina. Dissertação de Mestrado em Psiquiatria e Saúde Mental.
- Amado, J. L. (2005). *Temas Laborais*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Amaral, A. S. (1999). *Código da Estrada* (3.^a ed.). Revisão de 1998. Coimbra: Almedina.
- ANSR (2011). *Sinistralidade Rodoviária*. Relatório Anual.
- ANSR (2012). *Anuário de Segurança Rodoviária 2012*.
- ANSR (2014). *Sinistralidade Rodoviária*. Relatório Anual.
- Aragão, R. F. (2011). *Acidentes de Trânsito: Análise da Prova Pericial* (5.^a ed.). Editora Millennium.
- Auto Informa (2014). *Homologações, Estatística, Estudos e Serviços do Setor Automóvel*. [Consultado em 07-08-2014]. Disponível na internet: www.autoinforma.pt.

- Balbinota, A. B., Zarob, A., & Timme, I. (2011). *Psychological and Cognitive Functions in the Act of Driving and its Importance for Drivers in Traffic*. [Consultado em 19-11-2014]. Disponível na internet: <http://www.cienciasecognicao.org>.
- Barroso, T. (2004). *Álcool e Comportamentos de Risco em Jovens Estudantes*. In Atas do 5.º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Berger, M. L. (1986). *Women Drivers! The Emergence of Folklore and Stereotypic Opinions Concerning Feminine Automotive Behavior* (Vol. 9, pp. 257-263). Women's Studies International Forum.
- Bernabéu, M. (2005). *Estudio Médico Legal de los Cuadros Lesivos en los Accidentes de Tráfico*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Bronze, F. J. (2002). *Lições de Introdução ao Direito*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Cabral, L. R. (2004). *Alcoolismo Juvenil*. Editora: Instituto Politécnico de Viseu.
- Cabral, L. R. (2007). *Consumo de Bebidas Alcoólicas em Rituais/Praxes Académicas*. Dissertação de doutoramento não publicada. Porto: Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar da Universidade do Porto.
- Calixto, A. P. & Martins, M. H. (2011). In *Revista Transdisciplinar de Gerontologia*. Ano V (Vol. IV, 2.ª ed.). Universidade Sénior Contemporânea.
- Castro, M. (1993). *Ensino e Aprendizagem da Condução: O Desafio da Mudança*. In Santos, J. (org.). Atas do Seminário Internacional sobre Fatores Humanos no Tráfego Rodoviário (pp. 267-273). Lisboa, Escher Fim de Século, Edições.
- Comissão Europeia (2003). *Salvar 20 000 Vidas nas Nossas Estradas, Uma Responsabilidade de Todos*.
- Constantinou, E., Panayiotou G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladda, A. & Kapardisb, A. (2011). *Risky and Aggressive Driving in Young Adults: Personality Matters, Accident Analysis and Prevention* (Vol. 43, pp. 1323–1331). Department of Psychology, University of Cyprus.
- Constituição da República Portuguesa (2010). Coimbra: Edições Almedina.

- Correia, A. A. (2006). *Fatores de Risco, Tolerância Zero e Caracterização dos Acidentes na Estrada: Um Estudo no IP4*. Mestrado em Criminologia. Porto: Faculdade de Direito da Universidade do Porto.
- Correia, F. (2011). *Revista Transdisciplinar de Gerontologia*. Ano V (Vol. IV, 2.^a ed). Universidade Sénior Contemporânea. [Consultado em 11-09-2014]. Disponível em www.rtgerontologia.webnode.pt.
- Costa, J. F. (1992). *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Costa, J. F. (1999). *Noções Fundamentais de Direito Penal (Fragmenta Iuris Poenalis)*, Parte geral. Porto.
- Costa, J. R. (1983). *Noções Básicas de Saúde* (2.^a ed.). Lisboa: publicações Gradiva.
- Cruz, S. (1984). *Direito Romano (Ius Romanum)* (4.^a ed.). Coimbra.
- Dias, J. F. (1993). *Direito Penal Português, Parte Geral II: As Consequências Jurídicas do Crime*. Lisboa: Aequitas/Editorial Notícias.
- Dias, J. F. (2004). *Direito Penal, Parte Geral, Tomo I, Questões Fundamentais, A Doutrina Geral do Crime*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Direcção-Geral da Saúde e Alto-Comissário da Saúde (2004). *O Acidente Rodoviário é Evitável*. Lisboa: Edição Direcção-Geral da Saúde. [Consultado em 08-07-2014]. Disponível na internet: <http://www.dgsaude.pt>.
- Donário, A., & Santos, R. (2012). *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*. Universidade Autónoma de Lisboa. Lisboa: Editora Edial.
- ENSR (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 – 2015*. Combate à Sinistralidade Rodoviária.
- Faria, P. R. (1999). *Dos Crimes Contra a Segurança das Comunicações*. In Comentário Conimbricense do Código Penal, Tomo II, artigos 202 a 307, dirigido por, Jorge Figueiredo Dias. Coimbra: Coimbra Editora.
- Farinha, L. M. (2008). In Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). *História da Segurança Rodoviária: O Código da Estrada de 1928*.
- Ferreira, J., & Rosa A. (2014). *Manual Prático de Legislação Rodoviária, Código da Estrada* (ed. 2014). Maria Arlete Garcia de Sousa Rosa.

- Ferreira, M. C. (1989). *Lições de Direito Penal. Parte Geral, II – Penas e Medidas de Segurança*. Lisboa/São Paulo: Editorial Verbo.
- Gameiro, A. (1998). *Manual de Consumo de Bebidas Alcoólicas em Portugal – 1985, 1991 e 1997*. Editorial Hospitalidade.
- Garcia, M., & Rio, J. (2014). *Código Penal, Parte Geral e Especial*. Edições Almedina.
- Gil, A. (2010). *A População Universitária em Portugal: O Caso do Curso de Geografia na Faculdade de Letras do Porto*. Porto: Faculdade de Letras. Universidade do Porto. [Consultado em 01-10-2014]. Disponível em <http://web.letras.up.pt/xiicig/comunicacoes/96.pdf>.
- Girão, R., & Oliveira, R. A. (2005). *Condução de Risco: Um Estudo Exploratório Sobre os Aspectos Psicológicos do Risco na Tarefa da Condução*. *Análise Psicológica* (23 (1), pp. 59-66). [Consultado em 15-07-2014]. Disponível na internet: <http://www.scielo.gpeari.mctes.pt/pdf/aps/v23n1/v23n1a11.pdf>.
- Gonçalves, M. M. (2002). *Código Penal Português, Anotado e Comentado* (15.^a ed.). Coimbra: Edições Almedina.
- González, T. (1994). *Primeiros Pasos al Volante*. *Revista Tráfico y Seguridad Vial* (103: pp. 39-41).
- Híjar, M., Flores, M., Lopez, M. V. & Rosovsky, H. (1998). *Alcohol Intake and Severity of Injuries on Highways in Mexico: A Comparative Analysis*. (93, pp. 1543-1551).
- Hoffmann, M. & González, L. (2003). *Acidentes de Trânsito e Fator Humano*. Em: Hoffmann, H. (org), *Comportamento Humano no Trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. (2005). *Comportamento do Condutor e Fenómenos Psicológicos*. *Psicologia: Pesquisa e Trânsito*.
- Horta, M. S., Mendes, R., & Oliveira, R. A. (2009). *Condução, Risco e Segurança – Introdução à Psicologia do Tráfego*. Lisboa: Edições ISPA.
- IMT (2010). *Manual do Ensino da Condução: Categoria B*. Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
- IMT (2010a). *Cartas de Condução Emitidas por Género, Evolução entre 1950 e 2009*. Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

- INE (2012). Censos 2011. Instituto Nacional de Estatística, I.P, *Estatísticas dos Transportes 2011, Statistics Portugal*. Lisboa. [Consultado em 07-01-2015]. Disponível na internet: www.ine.pt.
- Jonas, H. (1991). *Ética, Medicina e Técnica*. (A. Cascais, Trad.). Lisboa: Vega Passagens.
- Klassen, C. (2001). *Cassarett and Doull's Toxicology: The Basic Science of Poisons* (6.^a ed.). Nova Iorque: McGraw-Hill.
- Kundera, M. (2001). *A Valsa do Adeus* (M. Pereira, Trad.). Lisboa: Dom Quixote. (Trabalho original publicado em 1972).
- Leal, A. (2012). *Sinistralidade rodoviária: Causas e Consequências*. In Estudos de Direito e Segurança (Vol. II pp. 35-63). Almedina
- Leech, K. (1983). *Tudo o que Você Deve Saber Sobre Drogas* (M. C. Pinheiro, Trad.). Editora by Sheldon Press Book. Londres.
- Lemos, T. & Florentino, T. (2011). *Estudo Sobre Indicadores de Risco do Condutor Sénior*. AZS (Associação Zona Segura). [Consultado em 01-12-2014]. Disponível na internet: www.zonasenior.pt.
- Lume, T. (1993). *Educação Rodoviária, uma Ação Integrada*, Atas do Seminário Internacional Fatores Humanos no Tráfego Rodoviário.
- Manso, L. (2007). *Direito Penal – Casos Práticos Resolvidos*, Volume I, *Quid Juris*. Lisboa: Sociedade Editora.
- Marta, R. (2009). *A Condução de Veículos sem Habilitação Legal: Estudo Exploratório na Freguesia de Alcântara, Cidade de Lisboa*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. Edição não revista e policopiada. Lisboa: ISCPSI.
- Matos, M. P. (2005). *Adolescência, Representação e Psicanálise*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Mello, M., Barrias, J., & Breda, J. (2001). *Álcool e Problemas Ligados ao Álcool em Portugal*. Lisboa: Direcção-Geral da Saúde.
- Mira, A. (1984). *Critérios para Qualificar um Candidato a Motorista Psicologicamente Inapto pelo Teste PMK* (2 (1), pp. 37-46). *Psicologia e Trânsito*,
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. & Toledo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano*. Barcelona: Editorial Ariel.

- Neto, A. (2013). *Código Civil Anotado* (18.^a ed.). Lisboa: Ediforum.
- Neves, A. C. (1995). *Digesta, Escritos Acerca do Direito, do Pensamento Jurídico, da sua Metodologia e Outros* (Vol. 1.^o). Coimbra: Coimbra Editora.
- Nunes, C. A. (2007). *Reflexões a Propósito da Condução de Veículo Automóvel sob o Efeito do Álcool, do Código da Estrada e suas Alterações*. Politeia, in Valente, M., Politeia (pp. 7-30). Lisboa: ISCPSI.
- Pais, L. (2004). *Uma História das Ligações entre a Psicologia e o Direito em Portugal: Perícias Psiquiátricas Médico-legais e Perícias sobre a Personalidade como Analisadores*. Editora: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade do Porto.
- Peixoto, A. (2006). *Sinistralidade Rodoviária: da Evidência à Realidade*. Ponta Delgada, Novembro de 2006: Edições Macaronésia.
- Pereira, R. C. (1995). *O Dolo de Perigo – Contribuição para a Dogmática da Imputação Subjetiva, Lex*. Lisboa: Edições Jurídicas.
- Pereira, V. & Lafayette, A. (2014). *Código Penal Anotado e Comentado* (2.^a ed.). *Quid Juris*. Lisboa: Sociedade Editora, Gráfica Almondina.
- Pimentão, C. A. (2008). *Análise do Comportamento de Risco ao Volante de Jovens Condutores com Base na Teoria do Comportamento Planeado de Ajzen*. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. [Consultado em 10-07-2014]. Disponível na internet: <http://bdigital.ufp.pt/bitstream/10284/911/1/202-217.pdf>.
- Pinheiro, J. (2007). *Manual de Investigação de Acidentes*. Lisboa: Polícia de Segurança Pública – Divisão de Trânsito.
- Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e Heterorepresentação dos Condutores de Veículos Automóveis Ligeiros: Contributo para a Compreensão da Guerra Civil Rodoviária em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Plano de Ação Estratégico de Segurança Rodoviária 2013/2016 (2012). Documento Elaborado pela Direção Geral de Transportes Rodoviários, com a Acessória do Programa de Cooperação Técnico Policial de Cabo Verde. MAI.
- Ramos, J. P. (2009). *Crimes Rodoviários*, in Revista do CEJ, N.º 11 – 1.º Semestre 2009 (pp. 77-96). Dossiê Temático, responsabilidade civil extracontratual do Estado.

- RASI (2015). Relatório Anual de Segurança Interna 2014. [Consultado em 03-04-2015]. Disponível na internet: www.portugal.gov.pt/pt/documentos-oficiais/20150401-rasi-2014.aspx.
- Reis, A., Barros, J., Fonseca, C., Parreira, L., Gomes, M., Figueiredo, I., & Matapa, S. (2011). *Prevalência da Ingestão de Álcool nos Adolescentes* (27, pp. 338 – 346). Estudo PINGA. Revista Portuguesa de Clínica Geral.
- Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos Matamos na Estrada ... e Como o Evitar. Um Estudo sobre o Comportamento dos Condutores*. Lisboa: Notícias Editorial.
- Richard, D. (1997). *As Drogas* (C. Coelho Trad.). Editor: Instituto Piaget, Biblioteca Básica de Ciência e Cultura.
- Romano, E., Kelley-Baker T., & Voas R. B. (2008). *Female Involvement in Fatal Crashes: Increasingly Riskier or Increasingly Exposed?* *Accident Analysis & Prevention* (40, 5, pp. 1781-1788).
- Rosas, P. (2012). *Educação Rodoviária e Infrações ao Código da Estrada*. Tese de Mestrado. Aveiro: Universidade de Aveiro Departamento de Educação.
- Santos, I. A. (1999). *Alcoolismo na Adolescência – Que Intervenção?* *Revista Nursing*. Lisboa: ano 12, n.º 136.
- Segura, M., Cortés, D., & y Ramírez, C. (2009). *Patrones de Cambio en la Conducción de las Mujeres*. *International Journal of Psychological Research* (2 (1), pp. 54-66).
- Silva, G. M. (1996). *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*. Lisboa: Editora Universidade Católica.
- Silva, G. M. (1998). *Direito Penal Português, Volume II*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Silva, G. M. (1999). *Direito Penal Português, Volume III*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Silva, G. M. (2001). *A Ética Policial e Sociedade Democrática*. Lisboa: Edições do ISCPSI.
- Sousa, F. C., Abraão, A. M., Morgado, A., Conboy, J., Oliveira, M. D., & Pires, D. (2008). *O Consumo de Bebidas Alcoólicas na População Escolar Juvenil* (1.ª ed.). Loulé: GAIM.

- Suméria, N. (2003). *Personality and Behavioral Predictors of Traffic Accidents: Testing a Contextual Mediated Model*. *Accident Analysis and Prevention* (Vol. 35, n.º 6, pp. 949-964).
- Tasca, L. (2000). *Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat: Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation*. Canada. [Consultado em 13-08-2014]. Disponível na internet: <http://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>.
- Teixeira, J. (2010). *Criminalidade Rodoviária: Os Crimes dos Condutores, Estudo Exploratório na cidade do Porto*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. Edição não revista e policopiada. Lisboa: ISCPSI.
- Tortosa, F., & Montoro, L. (2002). *La Psicología Aplicada a la Selección de Conductores. Cien Años Salvando Vidas*. Universidade de Valência, *Psicothema*, (Vol. 14 (4), pp. 714-725). [Consultado em 01-08-2014]. Disponível na internet: www.psicothema.com/psicothema.asp?id=789.
- Valente, G. A. (2012). *Autorregulação e Consumo de Álcool em Adolescentes no Distrito de Viseu*. Dissertação de Mestrado, Escola Superior de Viseu.
- Valente, M. G. (2012). *Teoria Geral do Direito Policial* (3.ª ed.). Coimbra: Edições Almedina.
- Viçoso, P. (2011). *Perfil dos Homicidas nos Acidentes de Viação*. Editor, Instituto de Ciência Biomédicas Abel Salazar (ICBAS). [Consultado em 17-07-2014]. Disponível na internet: <http://hdl.handle.net/10216/20043>.
- Vieira, F. M. (2007). *Direito Penal Rodoviário: Os Crimes dos Condutores*. Porto: Publicações Universidade Católica.
- WHO/OMS (2013). *Pedestrian safety: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners* - World Health Organization. [Consultado em 10-07-2014]. Disponível na internet: www.who.int/roadsafety/en/.
- Yannis, G., Papadimitriou E., & Folla K. (2012). *Effects of GDP Changes on Road Traffic Fatalities*, National Technical University of Athens (NTUA) in IRTAD Meeting, Amsterdam.

Legislação

Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro (1982). Organização, Funcionamento e Processo do Tribunal Constitucional. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 264.

Lei n.º 9/91, de 9 de Abril (1991). Estatuto do Provedor Justiça. *Diário da República*, 1.ª Série A, n.º 82.

Lei n.º 10/94, de 5 de Maio (1994). Estatuto dos Magistrados Judiciais. *Diário da República*, 1.ª Série A, n.º 194.

Lei n.º 60/98, de 27 de Agosto (1998). Estatuto dos Magistrados do Ministério Público. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 197.

Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio (2007). Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 95.

Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto (2007). Orgânica da Polícia de Segurança Pública. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 168.

Lei n.º 49/2008, de 27 de Agosto (2008). Lei de Organização da Investigação Criminal. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 165.

Lei n.º 56/2012, de 8 de Novembro (2012). Reorganização Administrativa de Lisboa. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 216.

Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro (2013). Procede à 13.ª alteração ao Código da Estrada. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 69.

Lei n.º 14/2014, de 18 de Março (2014). Regime Jurídico do Ensino da Condução. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 54.

Decreto-Lei n.º 48295/68, de 27 de Março (1968). Convenção de Viana Sobre Relações Diplomáticas.

Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro (1982). Regime Geral das Contraordenações. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 249.

Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio (1994). Código da Estrada. *Diário da República*, 1.ª Série A.

- Decreto-lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro (1998). Habilitação Legal para Conduzir. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 2.
- Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto (2007). Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 160.
- Decreto-Lei n.º 299/2009, de 14 de Outubro (2009). Estatuto do Pessoal da Polícia de Segurança Pública. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 199.
- Decreto-Lei n.º 50/2013, de 16 de Abril (2013). Regime de Disponibilização, Venda e Consumo de Bebidas Alcoólicas em Locais Públicos e em Locais Abertos ao Público. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 74.
- Decreto-Lei n.º 37/2014, de 14 de Março (2014). Regulamento de Habilitação Legal para Conduzir. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 52.
- Decreto-Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro (1998). Aprova o Regulamento de Sinalização de Trânsito. *Diário da República*, 1.ª Série B, n.º 227,
- Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de Agosto (2007). Regulamento do Controlo do Álcool e Substâncias Psicotrópicas. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 155.
- Portaria n.º 1556/2007, de 10 de Dezembro (2007). Regulamento do Controlo Metrológico dos Alcoolímetros. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 237.
- Portaria n.º 2/2009, de 9 de Janeiro (2009). Estrutura dos Comandos Territoriais de Polícia. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 1.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de Janeiro (2014). Combate à Sinistralidade Rodoviária. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 8.
- Despacho Normativo n.º 35/2007, de 25 de Setembro (2007). Guia Orientador de Influência para Substâncias Psicotrópicas. *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 185.
- Despacho n.º 27808/2009, de 31 Dezembro (2009). Unifica o Conceito de Vítima Mortal para Efeitos Estatísticos de Sinistralidade Rodoviária. *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 252.
- OP. 19MAI2009*003511 (2009). Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública. Realização do Exame de Contraprova no Mesmo Aparelho.

Jurisprudência

Sumários de Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 1997, Secções Cíveis.

Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 485/2011. Processo n.º 799/2010. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 229, de 29 de Novembro de 2011.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 7 de Dezembro de 1999, atinente ao processo n.º 1014/99.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Outubro de 2012, atinente ao processo n.º 570/05.7TBPNI.L1.S1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 15 de Maio de 2010, atinente ao processo n.º 43/08.6PTVIS.C1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 6 de Abril de 2011, atinente ao processo n.º 1017/08.2TAAVR.C2.

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 19 de Outubro de 2011, atinente ao processo n.º 537/09.6GBPBL.C1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 9 de Novembro de 2011, atinente ao processo n.º 2184/09.3TALRA.C1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 22 de Maio de 2013, atinente ao processo n.º 257/11.1GAANS.C1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 26 de Fevereiro de 2007, atinente ao processo n.º 2602/06-2.

Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 9 de Janeiro de 2012, atinente ao processo n.º 98/10.3PTBRG.G1.

Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 25 de Maio de 2006, atinente ao processo n.º 3486/06-6.

Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 21 de Janeiro de 2014, atinente ao processo n.º 270/13.4PAAMD.L1-5.

Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 2 de Dezembro de 2009.

Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 7 de Setembro de 2011, atinente ao processo n.º 153/10.0GCVRL.P1.

Sites consultados

http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=História_do_automóvel&oldid [Consultado em 10-7-2014].

http://pt.wikipedia.org/wiki/Distrito_de_Lisboa#mediaviewer/File:LocalDistritoLisboa. [Consultado em 20-1-2015].

http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main [Consultado em 14-2-2015].

http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_freguesias_de_Lisboa [Consultado em 15-2-2015].

ANEXOS

Anexo 1 – Sinistralidade rodoviária em Portugal Continental (2010-2013)

	Número			
	2010	2011	2012	2013
Acidentes com vítimas	35 426	32 541	29 867	30 339
Mortos	937	891	718	637
Feridos graves	2 473	2 265	1 941	1 946
Feridos leves	43 890	39 625	36 164	36 807
Total de vítimas	47 302	42 851	38 823	39 390
Mortos/milhão habitante	93	89	72	64

Fonte: Adaptado da ANSR, através da compilação de dados entre 2010 a 2013 (sinistralidade rodoviária a 30 dias).

Anexo 2 – Condutores intervenientes em acidentes segundo o grupo etário, por sexo

Grupo etário	Feminino 2012	Feminino 2013	Masculino 2012	Masculino 2013	N.D. 2012	N.D. 2013	Total 2012	Total 2013	População	Total cond./ 1000 hab.
≤ 14	27	21	156	159	0	0	183	180	1464380	0
15-19	416	387	1404	1338	0	0	1820	1725	517836	3
20-24	1578	1509	3251	3202	3	4	4832	4715	537093	9
25-29	1571	1662	3330	3113	3	5	4904	4780	571624	8
30-34	1818	1807	3543	3407	5	8	5366	5222	677438	8
35-39	1901	2049	3772	3833	5	8	5678	5890	784856	8
40-44	1587	1720	3339	3373	8	5	4934	5098	746402	7
45-49	1329	1373	3050	2976	1	7	4380	4356	734385	6
50-54	1011	1100	2716	2807	9	6	3736	3913	707788	6
55-59	760	738	2369	2298	5	7	3134	3043	651132	5
60-64	531	531	1880	2010	2	5	2413	2546	621709	4
65-69	303	370	1504	1643	2	2	1809	2015	538340	4
70-74	149	226	1303	1322	2	3	1454	1551	462609	3
≥75	138	184	1676	1903	2	7	1816	2094	961057	2
N.D.	9	13	44	60	1274	1205	1327	1278	-	-
TOTAL	13128	13690	33337	33444	1321	1272	47786	48406	-	-

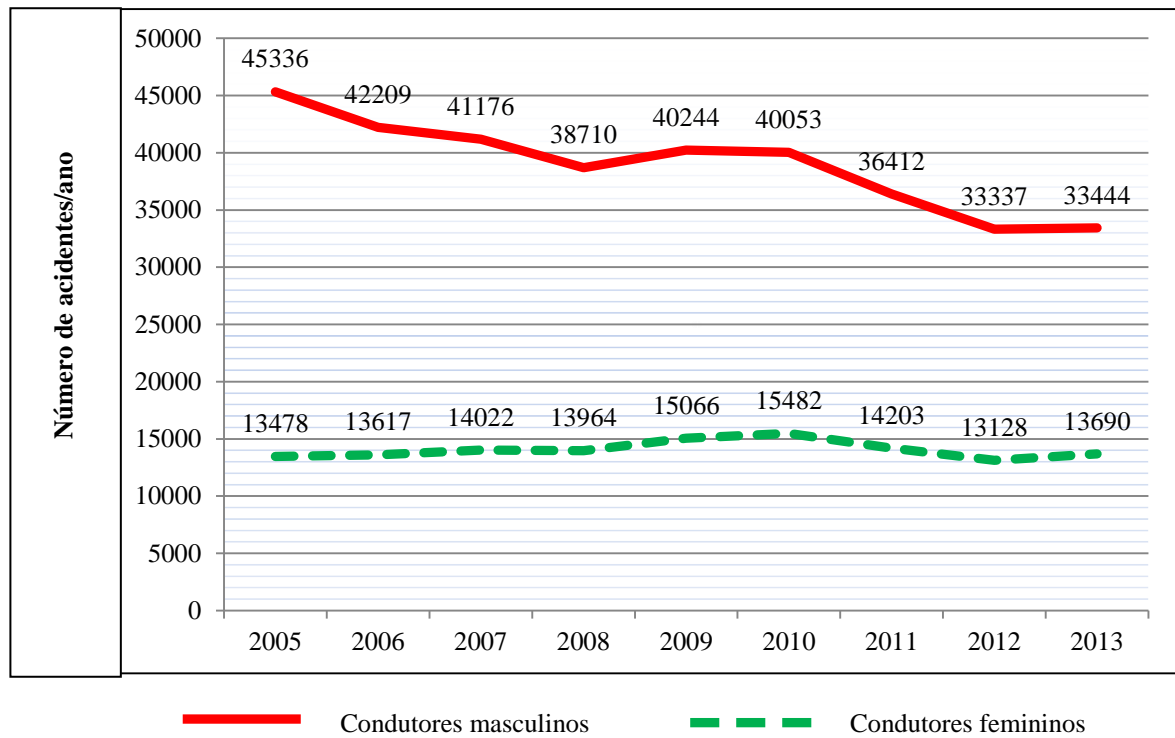
Fonte: Adaptado da ANSR (2014).

Anexo 3 – Principais diferenças na exploração perceptiva em função da experiência de condução

Condutor experiente	Condutor inexperiente
Melhor utilização da visão periférica	Grande movimento da cabeça
Diminuição global da atividade de exploração perceptiva	Olhadas de grande amplitude e muitas fixações dispersas no espaço próximo e no instrumental do veículo
Diminuição do número de fixações	Índice espacial fixo, fixação dum ponto a determinada distância seja qual for a velocidade
Aumento da seletividade e eliminação da informação redundante	Número de fixações elevado para a berma da estrada e pouco frequentes para o ponto de expansão
Recolha da informação em zonas privilegiadas a uma distância tanto maior quanto maior for a velocidade	Conteúdos muito diversificados na recolha de informação
Utilização intensiva do espelho retrovisor	Pouca utilização dos espelhos retrovisores

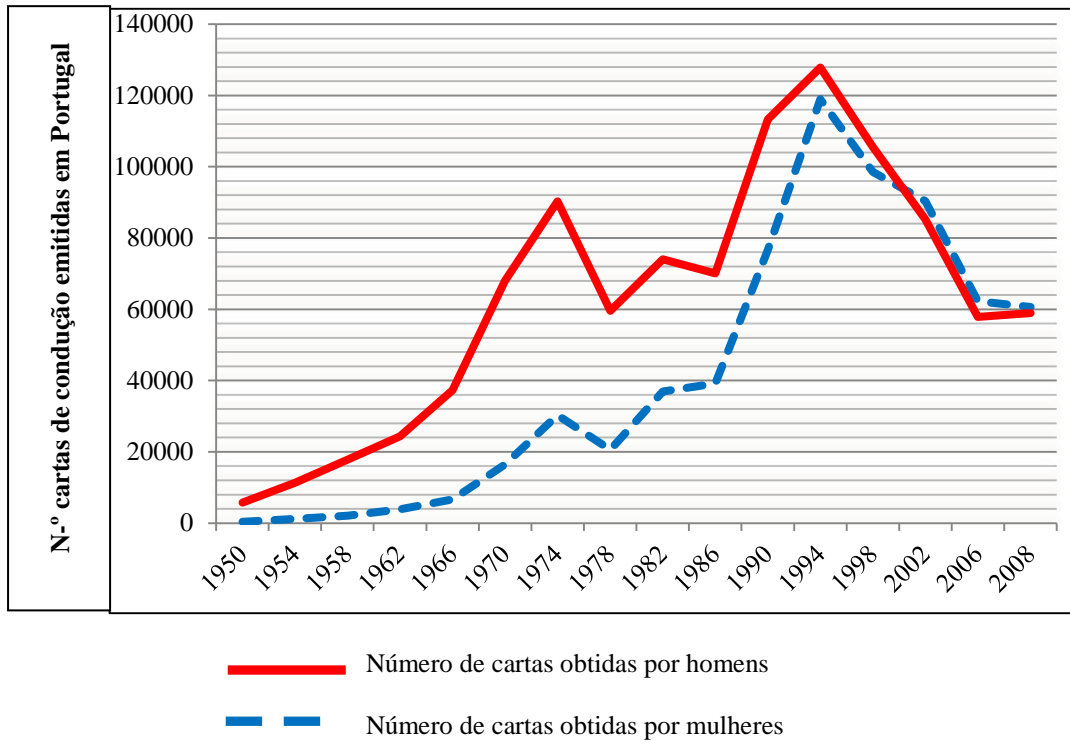
Fonte: Melo (1993).

Anexo 4 – Condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o género (2005-2013)



Fonte: Adaptado da ANSR, através da compilação de dados entre 2005 a 2013.

Anexo 5 – Evolução do número de novas cartas de condução emitidas em Portugal por género entre 1950-2008



Fonte: Adaptado do IMT (2010,a).

Anexo 6 – Tabela comparada de punições para algumas infrações rodoviárias

TIPO DE INFRAÇÕES	FRANÇA	REINO UNIDO
Falta de seguro	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 1524 € ▪ 3 anos de suspensão de carta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 7260 € ▪ Anulação da carta
Travões, pneus ou luzes defeituosas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 457 € 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 3810 €
Desrespeitar um sinal vermelho	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 762 € ▪ Suspensão de carta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 1524 €
Falta de cinto de segurança	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 152 € 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 762 €
Conduzir sem cuidado, atenção ou consideração pelos outros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não existe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 3810 € ▪ Anulação de carta
Condução perigosa (<i>dangerous driving</i>)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não existe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa ilimitada ▪ 2 anos de prisão ▪ Anulação da carta
Condução sob o efeito de álcool	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 4572 € ▪ 2 anos de prisão ▪ 3 anos de suspensão de carta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa: 3810 € ▪ 3 anos de prisão ▪ Anulação da carta
Excesso de peso/ passageiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 152 € de multa 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acusação de condução perigosa

Fonte: Adaptado de Catherine Dayre (2000, in Reto & Sá, 2003, p. 37).

Anexo 7 – Relação do número de mortes provocadas por acidente de viação por milhão de habitantes na União Europeia (2013)

Posição relativa – mortos/milhão de habitantes na UE - 2013						
1.º	Suécia	27		15.º	Hungria	60
2.º	Reino Unido	28		16.º	Eslovénia	61
3.º	Dinamarca	34		17.º	Estónia	61
4.º	Holanda	34		18.º	República Checa	62
5.º	Espanha	36		19.º	Portugal	64
6.º	Irlanda	41		20.º	Bélgica	65
7.º	Alemanha	41		21.º	Grécia	79
8.º	Malta	43		22.º	Bulgária	82
9.º	Finlândia	48		23.º	Luxemburgo	84
10.º	França	50		24.º	Lituânia	86
	União Europeia (Média)	51		25.º	Croácia	86
11.º	Chipre	51		26.º	Polónia	87
12.º	Áustria	53		27.º	Letónia	88
13.º	Eslováquia	55		28.º	Roménia	93
14.º	Itália	57				

Fonte: Anuário de Segurança Rodoviária (ANSR, 2014, p. 25).

Anexo 8 – Efeitos do álcool nas funções psicomotoras e cognitivas

TAS (g/l)	ESTADO DE INFLUÊNCIA ALCOÓLICA	SINAIS CLÍNICOS E SINTOMAS
		Sem sinais aparentes
0,1 a 0,5 g/l	Subclínico	Comportamento aparentemente normal
		Ligeiras alterações só detetáveis com testes específicos
		Sociabilidade e loquacidade moderadas
		Aumento da autoconfiança e diminuição de inibições
0,3 a 1,2 g/l	Euforia	Diminuição da atenção e da capacidade de avaliação
		Diminuição da coordenação e percepção sensorial
		Diminuição da capacidade de processar informação
		Visão desfocada
		Instabilidade emocional e perda da capacidade de avaliação
		Diminuição da percepção, memória e compreensão
0,9 a 2,5 g/l	Excitação	Diminuição da coordenação motora e equilíbrio
		Aumento do tempo de reação
		Redução da acuidade visual e visão periférica
		Desorientação, confusão mental e vertigens
		Medo exagerado, raiva e aflição
		Perda da percepção das cores, formas, movimentos e dimensões
1,8 a 3,0 g/l	Confusão	Diplopia
		Aumento da descoordenação motora, passo cambaleante
		Discurso pouco claro, apatia, letargia
		Dificuldade em levantar-se ou caminhar
		Inércia geral
		Acentuada diminuição de resposta a estímulos
2,5 a 4,0 g/l	Estupor	Marcada descoordenação motora
		Vómitos, incontinência urinária e fecal
		Diminuição do estado de consciência e da respiração
		Possível morte
		Estado inconsciente
		Coma e anestesia
		Acentuada diminuição ou abolição de reflexos
3,5 a 5,0 g/l	Coma	Hipotermia
		Circulação sanguínea e respiração ameaçadas
		Incontinência urinária e fecal
		Possível morte
≥ 4,5 g/l	Morte	Morte por paragem respiratória

Fonte: Klassen (2001).

Anexo 9 – Efeitos do álcool em função das taxas

O álcool – um risco na condução e no trabalho					
Ingestão alcoólica (vinho)	1 litro	1,5 litros	2 litros	3 litros	Mais de 3 litros
1 hora depois, há por litro de sangue	0,5 a 0,8 gr de álcool	0,8 a 1,5 gr de álcool	1,5 a 3 gr de álcool	3 a 5 gr de álcool	Mais de 5 gr de álcool
PERTURBAÇÕES MUDANÇAS DE CONDUTA	Efeitos não muito aparentes, mas (...) os tempos de reação estão aumentados; as reações motoras alteradas; euforia do indivíduo	Reflexos cada vez mais alterados. Embriaguez mais ou menos ligeira. Condução e trabalho perigosos	Perturbação da marcha, diplopia, embriaguez nítida. Condução e trabalho muito perigosos.	Embriaguez profunda. Condução impossível.	Coma podendo levar à MORTE
ZONA DE ALARME	ZONA TÓXICA				ZONA MORTAL

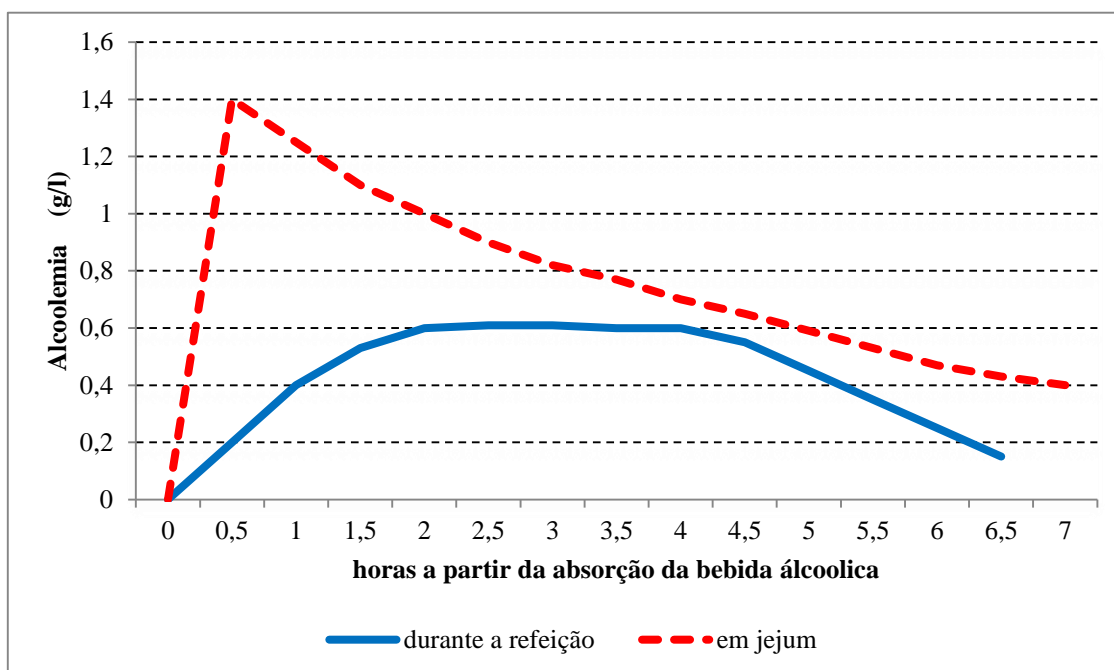
Fonte: Melo et al. (2001, p. 77).

Anexo 10 – Tabela de coeficiente de multiplicação de risco em função da taxa de alcoolemia

Alcoolemias	Acidente mortal	Acidente corporal
0,0	1,00	1,00
0,1	1,20	1,16
0,2	1,45	1,35
0,3	1,75	1,57
0,4	2,10	1,83
0,5	2,53	2,12
0,6	3,05	2,47
0,7	3,67	2,87
0,8	4,42	3,33
0,9	5,32	3,87
1,0	6,40	4,50
1,2	9,29	6,08
1,5	16,21	9,55

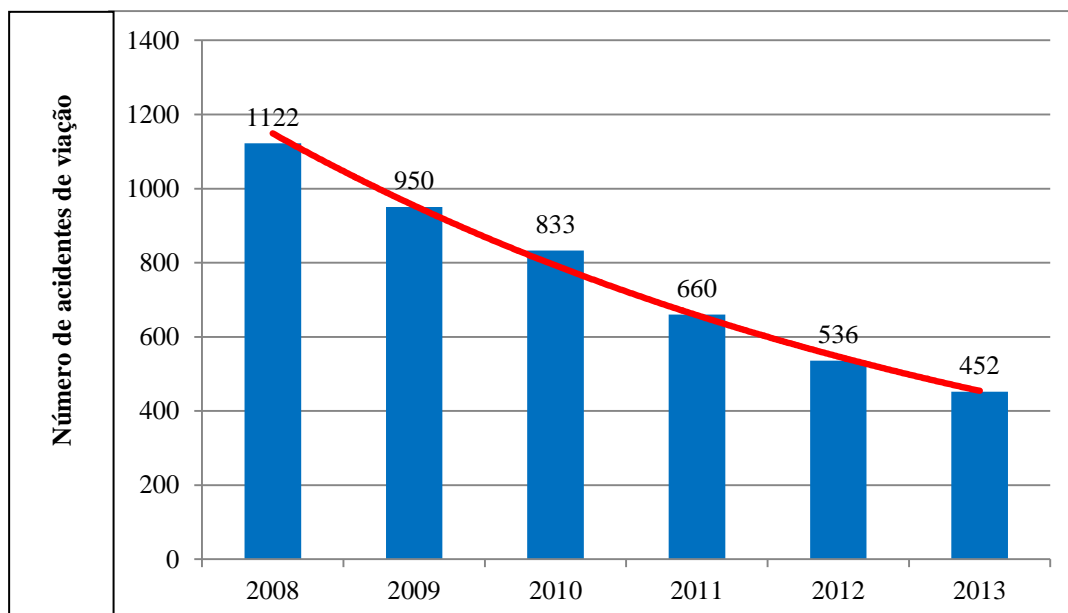
Fonte: Freudenberg, 1974, *in* Horta et al. (2009, p. 38).

Anexo 11 – Curva de alcoolemia consecutiva à absorção de 759 ml de vinho com 10°.



Fonte: Adaptado de *World Drink Trends 2000*, in Mello et al. (2001, p. 44).

Anexo 12 – Condutores intervenientes em acidentes de viação, que não se encontravam legalmente habilitados para conduzir (2008-2013)



Fonte: Adaptado da ANSR, recorrendo a dados sobre a sinistralidade rodoviária entre 2008 a 2013.

Anexo 13 – Condutores vítimas mortais e feridos graves, intervenientes em acidentes rodoviários, sem habilitação legal para conduzir

	Vítimas mortais					Feridos graves				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
Adequada ao veículo	386	473	444	303	274	1281	1243	1113	1026	979
Não adequada	9	9	9	4	5	24	15	15	27	15
Em instrução/exame	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0
Caducada/suspensa	1	4	4	3	2	7	9	8	8	6
S/ licença condução	27	30	22	30	21	128	99	83	53	65
Não necessária	24	30	45	21	20	104	68	76	87	92
Não definida	3	6	7	4	3	11	23	19	15	14
Total	450	552	531	365	325	1556	1457	1314	1216	1171



Fonte: Adaptado da ANSR, através da compilação de dados sobre sinistralidade rodoviária de 2009 a 2013.

Anexo 14 – Tabela de crimes mais participados em 2014

TABELA DE CRIMES MAIS PARTICIPADOS EM 2014	
Denominação	Ano 2014
Furto em veículo motorizado	27 749
Ofensa à integridade física voluntária simples	24 255
Violência doméstica contra cônjuge ou análogos	22 959
Condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2 g/l	20 752
Furto em residência com arrombamento escalonamento ou chaves falsas	19 303
Outros danos	17 804
Ameaça e coação	14 567
Furto por carteirista	13 984
Furto de veículo motorizado	13 695
Outros furtos	11 173
Furto em edifício comercial ou industrial com arrombamento escalonamento ou chaves	10 545
Furto de oportunidade/de objetos não guardados	10 410
Condução sem habilitação legal	9 767
Furto de metais não preciosos	8 448
Roubo na via pública exceto por esticção	7 092
Outras burlas	6 731

Fonte: RASI (2015, p. 14).

Anexo 15 – OP. 19MAI2009*003511 – Realização do exame de contraprova

	
	S. R.
	MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
	POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
	DIRECÇÃO NACIONAL
	UNIDADE ORGÂNICA DE OPERAÇÕES E SEGURANÇA
	DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
DTSR	
Nota Circular	Exm^{os}. Senhores
N.º OP. 19MAI2009*003511	Director Nacional-Adjunto da UO/LF
	Inspector Nacional
	CMDT's dos CR's, CM's e CD's
	UEP
	Directores de ISCP/SP, EPP, DAG/DN e GEP
Proc.º 36.13/6061	
ASSUNTO: FISCALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO SOB INFLUÊNCIA DO ÁLCOOL	
	• Realização do exame de contraprova no mesmo aparelho em que foi realizado o exame inicial.
Ref.º:	
Relativamente ao assunto em epigrafe, encarrega-me Sua Excelência o Director Nacional de informar V.Ex.º do seguinte:	
<ol style="list-style-type: none">1. Tem chegado ao conhecimento desta Direcção Nacional que alguns Tribunais, face ao novo regime jurídico da fiscalização da condução sob influência do álcool, aprovado pela Lei n.º 18/2007, de 18MAI, têm vindo a absolver arguidos indiciados pela prática do crime de condução em estado de embriaguez (art.º 292º do CP) ou, simplesmente, a proferir despachos de não pronúncia dos arguidos, com o fundamento de que a contraprova, realizada no mesmo aparelho em que foi realizado o teste inicial, é inválida, considerando por isso a sua inexistência e, consequentemente, a ausência de indícios suficientes de que o arguido conduzia em estado de embriaguez;2. Tal entendimento é consubstanciado no facto da <i>realização da contraprova prender-se essencialmente com a necessidade de dar oportunidade à defesa de se resguardar de um hipotético defeito do aparelho</i>, o que <i>"só a utilização de um aparelho distinto assegurará os fins visados"</i>;3. Por outro lado, vem sendo ainda entendido que no âmbito do Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Alcool aprovado pela Lei n.º 18/2007, de 17MAI, a contraprova realizada ao ar expirado, prevista no n.ºs 3, alinea a) e 4 do art.º 153º do Código da Estrada, terá que ser realizada em aparelho distinto do	
Largo da Penha de França, n.º 1 – 1199 – 010 Lisboa - ☎ 218 111 000 – ☎ 218 147 706	Pág. 1 de 2
e-mail – dtsr.deco@psp.pt	

que foi utilizado no exame a que se refere o n.º 1 (teste inicial), dada a revogação efectuada ao n.º 1 do art.º 3º do Decreto Regulamentar n.º 24/98, de 30OUT, o qual permitia expressamente que fosse utilizado o mesmo aparelho, caso não fosse possível recorrer a outro no prazo de quinze minutos, associada ao facto de ter havido uma ampliação do prazo para realização da contraprova, de 15 (quinze) para 30 (trinta) minutos, o que significará que o legislador veio facilitar a utilização de um segundo aparelho que não se encontre no local;

4. Neste contexto, tendo em vista obstar a que tais decisões continuem a subsistir, até pelas repercussões que são susceptíveis de assumir no sentimento de segurança das populações, com inequívoca carga negativa para a actividade operacional e para a própria imagem institucional, determino a V.Ex.^a o seguinte:
- (a) A imediata avaliação da distribuição geográfica dos alcoolímetros quantitativos à carga desse Comando, a qual deverá dar lugar a uma redistribuição que permita a realização dos exames (testes) de contraprova, requeridos pelos examinandos ao ar expirado, em aparelho diferente daquele em que foi realizado o exame (teste) inicial, sem que, para o efeito, haja necessidade de efectuar grandes deslocações;
 - (b) Nos casos em que seja manifesta a insuficiência de aparelhos, o imediato contacto, a nível local, com as Unidades/Subunidades da Guarda Nacional Republicana, tendo em vista alcançar a necessária articulação que permita às duas Forças a utilização dos aparelhos disponíveis.

O Director Nacional-Adjunto



Guilherme José Costa Guedes da Silva
Superintendente-Chefe

Fonte: Direção Nacional da PSP – Unidade Orgânica de Operações e Segurança, Departamento de Operações.

Anexo 16 – Redução das margens de erro

2,3 fator de conversão de TAE/TAS

TAE (mg/l)	TAS (g/l)	TAS - EMA	
		Aprovação de modelo/ primeira verificação	Verificação periódica/ verificação extraordinária
0,087	0,20	0,154	0,126
0,109	0,25	0,204	0,176
0,112	0,28	0,234	0,216
0,279	0,55	0,504	0,476
0,252	0,58	0,534	0,506
0,370	0,85	0,804	0,776
0,383	0,88	0,834	0,806
0,552	1,27	1,207	1,168
0,570	1,31	1,245	1,205

Fonte: Adaptado da ANSR (2014).

Optámos por elaborar apenas um resumo da tabela elaborada pela ANSR (esta sim, contém todos os valores e por conseguinte, 12 páginas), na medida em que, representa os valores mais importantes para o nosso estudo. Assim, para efetivar a detenção de um condutor, o mesmo terá de acusar pelo menos, 1,27 g/l se for testado em aparelho aprovado em primeira verificação, que corresponde a uma taxa de 1,207 g/l, depois de deduzido o EMA. Por outro lado, se for testado num aparelho com verificação periódica/extraordinária, já tem de acusar uma taxa de pelo menos 1,31 g/l, que corresponde a uma taxa de 1,205 g/l, depois de deduzido o EMA.

Anexo 17 – Autorização para recolha de dados na DT do COMETLIS

FW: Solicitação de dados para fins académicos - ASPIRANTE OP Manuel Jesus Ferreira

De: DN DEPFORM

Enviada: quarta-feira, 3 de dezembro de 2014, 10H43.

Para: ISCPSI – Direção e Ensino

Cc: Alberto da Costa Ribeiro Peixoto

Assunto: Solicitação de dados para fins académicos – ASPIRANTE OP Manuel Jesus Ferreira

Exmo. Senhor

DIRETOR do ISCPSI

Relativamente ao assunto em epígrafe, encarrega-me o Exmo. Senhor Diretor de Formação de informar V. Ex.^a que, por despacho de Sua Ex.^a o DNA/UORH de 02DEC2014, o Sr. Aspirante a Oficial de Polícia Manuel Jesus Ferreira, foi autorizado a recolher os dados solicitados, constantes no v/Ofício n.º 279/SECDE/2014 de 2014.09.26. Neste sentido, o requerente deverá contactar diretamente o COMETLIS/Divisão de Trânsito, para operacionalização na recolha de dados.

Com os melhores cumprimentos,

Jorge Freitas
Chefe | National Police Chief
Departamento de Formação | Secção de Apoio Geral

Direção Nacional da PSP
Largo da Penha de França, n.º 1
1170-298 Lisboa
PORTUGAL

T: +351 218 111 000
F: +351 218 111 058
Ext: 11379
E: jmatfreitas@psp.pt



facebook | [policiasegurancapublica](#) | [twitter](#) | DNPSP | contacto@psp.pt | www.psp.pt

Fonte: Direção Nacional da PSP.

Anexo 18 – Localização geográfica da cidade de Lisboa e das suas freguesias



1- Portugal

2) Distrito de Lisboa

3) Freguesias da cidade de Lisboa

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Distrito_de_Lisboa#mediaviewer/File:LocalDistritoLisboa.svg.

Anexo 19 – Efetivo da Divisão de Trânsito



	Oficiais		Chefes		Agentes/Ag. Principais		Totais
	M	F	M		M	F	
Comando da Divisão	2				13	2	17
Gabinete Apoio Comandante				1	1	1	3
Área Operacional	1		1		4	1	7
Área Administrativa	1		5		76	7	89
1.ª Esquadra Trânsito	1		7	1	48	6	63
Esquadra Apoio/2.ª Esquadra Trânsito	1		4		67	1	73
Esquadra Sinistralidade Rodoviária	1		2	3	71	8	85
Esquadra Fiscalização Técnica	1		2		39	7	49
Esquadra Motociclistas	1		4		69	3	77
Esquadra Intervenção Fiscaliz. Trânsito	1		4		61	6	62
Totais	10		34		481		525

Fonte: Divisão de Trânsito do COMETLIS.

Anexo 20 – Matriz utilizada no estudo

1	NPP ou NUIPC		
2	Género	1	Masculino
		2	Feminino
		99	Desconhecido
	Idade	1	16-25
		2	26-35
		3	36-45
		4	46-55
		5	56-65
		6	≥66
		99	Desconhecido
4	Estado civil	1	Solteiro
		2	Casado/união de facto
		3	Divorciado
		4	Viúvo
		99	Desconhecido
5	Ocupação	1	Empregado/ativo
		2	Desempregado
		3	Reformado
		4	Estudante
		99	Desconhecido
6	Nacionalidade	1	Portuguesa
		2	Países da União Europeia
		3	PALOP
		4	Brasileira
		5	Outro
		99	Desconhecido
7	Distrito de residência	1	Lisboa
		2	Setúbal

		3	Outro distrito
		4	Fora País
		99	Desconhecido
8	Concelho de residência apenas para condutores do distrito de Lisboa	1	Amadora
		2	Cascais
		3	Lisboa
		4	Loures
		5	Mafra
		6	Odivelas
		7	Oeiras
		8	Sintra
		9	Vila Franca de Xira
		10	Arruda dos Vinhos
		11	Alenquer
		12	Azambuja
		13	Cadaval
		14	Lourinhã
		15	Sobral de Monte Agraço
		16	Torres Vedras
		99	Desconhecido
9	Freguesia de residência (apenas para condutores com residência na cidade de Lisboa)	1	Ajuda
		2	Alcântara
		3	Alvalade
		4	Areiro
		5	Arroios
		6	Avenidas Novas
		7	Beato
		8	Belém
		9	Benfica
		10	Campo de Ourique
		11	Campolide
		12	Carnide
		13	Estrela
		14	Lumiar
		15	Marvila
		16	Misericórdia
		17	Olivais

		18	Parque das Nações	
		19	Penha de França	
		20	Santa Clara	
		21	Santa Maria Maior	
		22	Santo António	
		23	São Domingos de Benfica	
		24	São Vicente	
		99	Desconhecido	
10	Ano de emissão do título legal de condução/não habilitado a conduzir	1	Até 3 anos	2014
				2013
				2012
		2	Dos 4 aos 13	2011
				2010
				2009
				2008
				2007
				2006
				2005
				2004
				2003
		3	Dos 14 aos 23 anos	2002
				2001
				2000
				1999
				1998
				1997
				1996
				1995
		4	Dos 24 aos 33 anos	1994
				1993
				1992
				1991
1990				
1989				
		1988		
		1987		
		1986		
		1985		

				1984
				1983
				1982
		5	Mais de 33 anos	≤1981
		6	Sem habilitação legal	
		99	Desconhecido	
11	Tipo de veículo	1	Automóvel ligeiro	
		2	Automóvel pesado	
		3	Motociclos e ciclomotores	
		99	Desconhecido	
12	Crime cometido	1	Art.º 291 do CP – condução perigosa de veículo rodoviário	
		2	Art.º 292, n.º 1 CP – condução veículo em estado de embriaguez	
		3	Art.º 292, n.º 2 CP – condução veículo sob influência de estupefacientes	
		4	Art.º 3 do DL n.º 2/98 – condução de veículo sem habilitação legal	
			Concurso real de crimes	
		5	Art.º 291 CP e art.º 3 DL n.º 2/98	
		6	Art.º 292 CP e art.º 3 DL n.º 2/98	
		99	Desconhecido	
13	Mês	1	Janeiro	
		2	Fevereiro	
		4	Março	
		4	Abril	
		5	Maió	
		6	Junho	
		7	Julho	
		8	Agosto	
		9	Setembro	
		10	Outubro	
		11	Novembro	
		12	Dezembro	
		99	Desconhecido	

14	Período do mês	1	Dia 1 ao dia 10
		2	Dia 11 ao dia 20
		3	Dia 21 ao 31
		99	Desconhecido
15	Dia da semana	1	Segunda-feira
		2	Terça-feira
		3	Quarta-feira
		4	Quinta-feira
		5	Sexta-feira
		6	Sábado
		7	Domingo
		99	Desconhecido
16	Tipo de dia	1	Dia útil
		2	Fim-de-semana/feriado
		99	Desconhecido
17	Hora da ocorrência	1	01H00 - 06H59
		2	07H00 - 12H59
		3	13H00 - 18H59
		4	19H00 - 00H59
		99	Desconhecido
18	Localização - freguesia da ocorrência do ilícito	1	Ajuda
		2	Alcântara
		3	Alvalade
		4	Areiro
		5	Arroios
		6	Avenidas Novas
		7	Beato
		8	Belém
		9	Benfica
		10	Campo de Ourique
		11	Campolide
		12	Carnide
		13	Estrela
		14	Lumiar
		15	Marvila

		16	Misericórdia
		17	Olivais
		18	Parque das Nações
		19	Penha de França
		20	Santa Clara
		21	Santa Maria Maior
		22	Santo António
		23	São Domingos de Benfica
		24	São Vicente
		99	Desconhecido
21	Deteção do ilícito	1	Fiscalização aleatória/operação policial
		2	Acidente
		3	Denúncia
		99	Desconhecido

Anexo 21 – Frequências absolutas e relativas obtidas no estudo

Frequency Table

Género do condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Feminino	172	16,2	16,2	16,2
Masculino	890	83,8	83,8	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Grupo etário do condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 16-25	193	18,2	18,2	18,2
26-35	412	38,8	38,8	57,0
36-45	266	25,0	25,0	82,0
46-55	112	10,5	10,5	92,6
56-65	60	5,6	5,6	98,2
≥66	16	1,5	1,5	99,7
Desc.	3	,3	,3	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Estado civil do condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Solteiro	729	68,6	68,6	68,6
Casado/união facto	178	16,8	16,8	85,4
Divorciado	94	8,9	8,9	94,3
Viúvo	5	,5	,5	94,7
Desc.	56	5,3	5,3	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Profissão/ocupação do condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Empregado/ativo	608	57,3	57,3	57,3
Desempregado	102	9,6	9,6	66,9
Reformado	19	1,8	1,8	68,6
Estudante	187	17,6	17,6	86,3
Desc.	146	13,7	13,7	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Nacionalidade do condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Portuguesa	877	82,6	82,6	82,6
Países União Europeia	21	2,0	2,0	84,6
PALOP	85	8,0	8,0	92,6
Valid Brasileira	55	5,2	5,2	97,7
Outro	16	1,5	1,5	99,2
Desc.	8	,8	,8	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Distrito de residência condutor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Lisboa	852	80,2	80,2	80,2
Setúbal	117	11,0	11,0	91,2
Valid Outro Distrito	71	6,7	6,7	97,9
Fora do País	11	1,0	1,0	99,0
Desc.	11	1,0	1,0	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Cidade de residência do condutor (Lisboa)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Amadora	67	7,9	7,9	7,9
Cascais	43	5,0	5,0	12,9
Lisboa	363	42,6	42,6	55,5
Loures	81	9,5	9,5	65,0
Valid Odivelas	81	9,5	9,5	74,5
Oeiras	73	8,6	8,6	83,1
Sintra	86	10,1	10,1	93,2
V. F. Xira	35	4,1	4,1	97,3
Outros	23	2,7	2,7	100,0
Total	852	100,0	100,0	

Freguesia de residência de condutores da cidade de Lisboa

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Ajuda	5	1,4	1,4	1,4
Alcântara	9	2,5	2,5	3,9
Alvalade	26	7,2	7,2	11,0
Areeiro	20	5,5	5,5	16,5
Arroios	23	6,3	6,3	22,9
Av. Novas	23	6,3	6,3	29,2
Beato	8	2,2	2,2	31,4
Belém	13	3,6	3,6	35,0
Benfica	21	5,8	5,8	40,8
C. Ourique	10	2,8	2,8	43,5
Campolide	7	1,9	1,9	45,5
Carnide	14	3,9	3,9	49,3
Valid Estrela	15	4,1	4,1	53,4
Lumiar	37	10,2	10,2	63,6
Marvila	17	4,7	4,7	68,3
Misericórdia	9	2,5	2,5	70,8
Olivais	12	3,3	3,3	74,1
P. Nações	3	,8	,8	74,9
P. França	17	4,7	4,7	79,6
Stª. Clara	18	5,0	5,0	84,6
Stª. M. Maior	11	3,0	3,0	87,6
Stº. António	12	3,3	3,3	90,9
S. D. Benfica	25	6,9	6,9	97,8
S. Vicente	8	2,2	2,2	100,0
Total	363	100,0	100,0	

Anos de carta de condução

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Até 3 anos	65	6,1	6,1	6,1
4-13	357	33,6	33,6	39,7
14-23	205	19,3	19,3	59,0
24-33	82	7,7	7,7	66,8
Mais de 33 anos	36	3,4	3,4	70,2
Sem habilitação legal	187	17,6	17,6	87,8
Desc.	130	12,2	12,2	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Tipo de veículo conduzido

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Automóvel ligeiro	1038	97,7	97,7	97,7
Automóvel pesado	2	,2	,2	97,9
Motociclo/ciclomotor	22	2,1	2,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Tipo de crime cometido

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Condução perigosa veículo rodoviário (art.º 292 CP)	2	,2	,2	,2
Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 n.º 1 CP)	871	82,0	82,0	82,2
Condução de veículos sob influência de estupefacientes (art.º 292 n.º 2 CP)	2	,2	,2	82,4
Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 DL n.º 2/98)	175	16,5	16,5	98,9
Concurso de crimes: art.º 292 do CP e art.º 3 DL n.º 2/98	12	1,1	1,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Mês do ilícito

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Janeiro	112	10,5	10,5	10,5
Fevereiro	100	9,4	9,4	20,0
Março	92	8,7	8,7	28,6
Abril	87	8,2	8,2	36,8
Maió	68	6,4	6,4	43,2
Junho	83	7,8	7,8	51,0
Julho	71	6,7	6,7	57,7
Agosto	86	8,1	8,1	65,8
Setembro	99	9,3	9,3	75,1
Outubro	96	9,0	9,0	84,2
Novembro	82	7,7	7,7	91,9
Dezembro	85	8,0	8,0	99,9
Desc.	1	,1	,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Período do mês

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Dia 1 ao dia 10	332	31,3	31,3	31,3
Dia 11 ao dia 20	327	30,8	30,8	62,1
Dia 21 ao dia 31	402	37,9	37,9	99,9
Desc.	1	,1	,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Dia da semana

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Segunda-feira	76	7,2	7,2	7,2
Terça-feira	76	7,2	7,2	14,3
Quarta-feira	115	10,8	10,8	25,1
Quinta-feira	100	9,4	9,4	34,6
Sexta-feira	128	12,1	12,1	46,6
Sábado	268	25,2	25,2	71,8
Domingo	298	28,1	28,1	99,9
Desc.	1	,1	,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Tipo de dia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Dia útil	457	43,0	43,0	43,0
Fim-de-semana/feriado	604	56,9	56,9	99,9
Desc.	1	,1	,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Hora da ocorrência

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 01h00-06h59	594	55,9	55,9	55,9
07h00-12h59	251	23,6	23,6	79,6
13h00-18h59	96	9,0	9,0	88,6
19h00-00h59	120	11,3	11,3	99,9
Desc.	1	,1	,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Idade por género

Sexo	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Feminino Valid	16-25	44	25,6	25,6
	26-35	72	41,9	67,4
	36-45	39	22,7	90,1
	46-55	9	5,2	95,3
	56-65	7	4,1	99,4
	>65	1	,6	100,0
	Total	172	100,0	100,0
Masculino Valid	16-25	149	16,7	16,7
	26-35	340	38,2	54,9
	36-45	227	25,5	80,4
	46-55	103	11,6	92,0
	56-65	53	6,0	98,0
	>65	15	1,7	99,7
	Desc.	3	,3	100,0
	Total	890	100,0	100,0

Estado civil por género

Sexo	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Feminino Valid	Solteiro	124	72,1	72,1	72,1
	Casado/união facto	16	9,3	9,3	81,4
	Divorciado	18	10,5	10,5	91,9
	Viúvo	4	2,3	2,3	94,2
	Desc.	10	5,8	5,8	100,0
	Total	172	100,0	100,0	
Masculino Valid	Solteiro	605	68,0	68,0	68,0
	Casado/união facto	162	18,2	18,2	86,2
	Divorciado	76	8,5	8,5	94,7
	Viúvo	1	,1	,1	94,8
	Desc.	46	5,2	5,2	100,0
	Total	890	100,0	100,0	

Tipo de Crime por Género

Sexo	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid Feminino	Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 n.º 1 CP)	152	88,4	88,4	88,4
	Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 DL n.º 2/98)	19	11,0	11,0	99,4
	Concurso de crimes: art.º 292 do CP e art.º 3 DL n.º 2/98	1	,6	,6	100,0
	Total	172	100,0	100,0	
Valid Masculino	Condução perigosa veículo rodoviário (art.º 292 CP)	2	,2	,2	,2
	Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 n.º 1 CP)	719	80,8	80,8	81,0
	Condução de veículos sob influência de estupefacientes (art.º 292 n.º 2 CP)	2	,2	,2	81,2
	Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 DL n.º 2/98)	156	17,5	17,5	98,8
	Concurso de crimes: art.º 292 do CP e art.º 3 DL n.º 2/98	11	1,2	1,2	100,0
	Total	890	100,0	100,0	

Deteção do ilícito

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Fiscalização aleatória/operação policial	923	86,9	86,9	86,9
Valid Acidente	139	13,1	13,1	100,0
Total	1062	100,0	100,0	

Local da ocorrência

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Ajuda	5	,5	,5	,5
Alcântara	202	19,0	19,5	20,0
Alvalade	90	8,5	8,7	28,7
Areeiro	15	1,4	1,4	30,1
Arroios	37	3,5	3,6	33,7
Av. Novas	33	3,1	3,2	36,9
Beato	19	1,8	1,8	38,7
Belém	31	2,9	3,0	41,7
Benfica	23	2,2	2,2	43,9
C. Ourique	8	,8	,8	44,7
Campolide	24	2,3	2,3	47,0
Carnide	23	2,2	2,2	49,2
Estrela	141	13,3	13,6	62,8
Lumiar	90	8,5	8,7	71,5
Marvila	21	2,0	2,0	73,6
Misericórdia	68	6,4	6,6	80,1
Olivais	21	2,0	2,0	82,1
P. Nações	18	1,7	1,7	83,9
P. França	9	,8	,9	84,7
Stª. Clara	7	,7	,7	85,4
Stª. M. Maior	25	2,4	2,4	87,8
Stº. António	97	9,1	9,4	97,2
S. D. Benfica	19	1,8	1,8	99,0
S. Vicente	7	,7	,7	99,7
Desc.	3	,3	,3	100,0
Total	1036	97,6	100,0	
Missing System	26	2,4		
Total	1062	100,0		

Anexo 22 – Frequência relativa e absoluta do grupo etário por género

Género Feminino	N.º	%	Género Masculino	N.º	%
16-25	44	25,6%	16-25	149	16,7%
26-35	72	41,9%	26-35	340	38,2%
36-45	39	22,7%	36-45	227	25,5%
46-55	9	5,2%	46-55	103	11,6%
56-65	7	4,1%	56-65	53	6,0%
>65	1	0,6%	>65	15	1,7%
			Desc.	3	0,3%
	172	100%		890	100%

Anexo 23 – Frequência relativa e absoluta do estado civil por género

Género Feminino	N.º	%	Género Masculino	N.º	%
Solteiro	124	72,1%	Solteiro	605	68,0%
Casado/união facto	16	9,3%	Casado/união facto	162	18,2%
Divorciado	18	10,5%	Divorciado	76	8,5%
Viúvo	4	2,3%	Viúvo	1	0,1%
Desc.	10	5,8%	Desc.	46	5,2%
	172	100%		890	100%

Anexo 24 – Frequência relativa e absoluta do crime cometido no género feminino

Crime cometido	N.º	%
Condução perigosa de veículo rodoviário (art.º 291 do CP)	0	0,0%
Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 do CP)	152	88,4%
Condução de veículo sob a influência de estupefacientes (art.º 292 do CP)	0	0,0%
Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 do DL n.º 2/98)	19	11,0%
Concurso de crimes: art.º 292 do CP e art.º 3 do DL n.º 2/98	1	0,6%
Total	172	100%

Anexo 25 – Frequência relativa e absoluta do crime cometido no género masculino

Crime cometido	N.º	%
Condução perigosa de veículo rodoviário (art.º 291 do CP)	2	0,2%
Condução de veículo em estado de embriaguez (art.º 292 do CP)	719	80,8%
Condução de veículo sob a influência de estupefacientes (art.º 292 do CP)	2	0,2%
Condução de veículo sem habilitação legal (art.º 3 do DL n.º 2/98)	156	17,5%
Concurso de crimes: art.º 292 do CP e art.º 3 do DL n.º 2/98	11	1,2%
Total	890	100%

Anexo 26 – Frequência relativa e absoluta do concelho de residência.

Distrito de Lisboa	N.º	%
Amadora (Lisboa)	67	6,3%
Cascais (Lisboa)	43	4,0%
Lisboa	363	34,2%
Loures (Lisboa)	81	7,6%
Odivelas (Lisboa)	81	7,6%
Oeiras (Lisboa)	73	6,9%
Sintra (Lisboa)	86	8,1%
Vila Franca de Xira (Lisboa)	35	3,3%
Outros ⁸⁰ (Lisboa)	23	2,2%
Fora concelho do distrito de Lisboa	210	19,8%
Total	1062	100%

⁸⁰ Abarca: Mafra; Arruda dos Vinhos; Alenquer; Azambuja; Cadaval; Lourinhã; Sobral de Monte Agraço; Torres Vedras.