



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

Mestrado em Ciências Militares - Especialidade de Segurança

Trabalho de Investigação Aplicada

**OS CRIMES RODOVIÁRIOS E A RESPONSABILIZAÇÃO
DOS SEUS AUTORES**

AUTOR: Aspirante GNR/CAV Pedro Miguel Ribeiro Fernandes

ORIENTADOR: Capitão GNR/INF Pedro Miguel Alves Barrete

Lisboa, Agosto de 2011



ACADEMIA MILITAR

DIRECÇÃO DE ENSINO

Mestrado em Ciências Militares - Especialidade de Segurança

Trabalho de Investigação Aplicada

**OS CRIMES RODOVIÁRIOS E A RESPONSABILIZAÇÃO
DOS SEUS AUTORES**

AUTOR: Aspirante GNR/CAV Pedro Miguel Ribeiro Fernandes

ORIENTADOR: Capitão GNR/INF Pedro Miguel Alves Barrete

Lisboa, Agosto de 2011

DEDICATÓRIA

Ao meu pai, à minha mãe, ao meu irmão e à minha namorada, pelo apoio incondicional, pelo carinho e amor demonstrados ao longo destes anos.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho resulta do esforço de um conjunto de pessoas que merecem todo o meu reconhecimento. Por toda a disponibilidade e empenho prestados que permitiram a realização deste trabalho, deixo aqui os meus sinceros agradecimentos.

Agradeço ao meu orientador, Capitão Barrete, por todo o apoio, paciência colaboração, profissionalismo e atenção prestados. A sua orientação e experiência profissional, no decorrer da realização deste trabalho, foram indispensáveis para o desenvolvimento do mesmo.

Agradeço ao Exm^o Meritíssimo Sr. Dr. Juiz Conselheiro do Tribunal de Justiça Camilo Moreira Camilo, por toda a disponibilidade, atenção e cooperação demonstrados, por todos os conselhos e partilha de conhecimentos, e pelo excelente contributo que deu para a realização deste trabalho.

Agradeço ao Sr. Professor Francisco Marques Vieira da Universidade Católica do Porto, por toda a disponibilidade e atenção, e pelo excelente contributo que deu para a credibilidade deste trabalho, resultante da sua experiência profissional.

Agradeço à Direcção de Informações da GNR pelos conteúdos fornecidos que permitiram o enriquecimento deste trabalho.

Agradeço ao Coronel Pedrosa, Comandante da Unidade Nacional de Trânsito da GNR, pela disponibilidade, pela partilha de informação e pelo seu grande contributo para o enriquecimento deste trabalho.

Agradeço ao Tenente-Coronel Ribeiro, Oficial de ligação da GNR com a ANSR, pela informação concedida e pela disponibilidade prestada.

Agradeço ao Capitão Moita, Comandante do Destacamento de Trânsito de Leiria pela forma como me acolheu, pelos ensinamentos transmitidos, pela sua disponibilidade incansável, pela sua preocupação, pela partilha de informação e pela sua amizade.

Agradeço ao Capitão Martins, Comandante do Destacamento de Trânsito de Braga, pela forma como me recebeu e pela sua preocupação em transmitir-me a informação necessária para a realização deste estudo.

Agradeço ao Capitão Pina, Comandante do Destacamento de Trânsito de Aveiro, pela disponibilidade, pela atenção concedida e pelo seu contributo.

Agradeço ao Capitão Rosa, Comandante do Destacamento de Trânsito de Coimbra pela forma como me recebeu, pela atenção demonstrada e pelo seu excelente contributo.

Agradeço ao Capitão Lopes, Comandante do Destacamento de Trânsito do Porto, pela forma como me recebeu, pela sua disponibilidade, pela informação concedida e pelo seu contributo.

Agradeço ao Capitão Madaleno, Comandante do Destacamento de Trânsito de Carcavelos, pela informação concedida, pela sua disponibilidade e pela forma como me recebeu.

Por fim, agradeço a todos os que me ajudaram durante a realização deste trabalho, e no decorrer de todo o meu percurso profissional e pessoal, especialmente, à minha namorada e aos meus pais pela ajuda incansável, pela paciência e sobretudo pelo seu carinho.

A todos o meu Obrigado.

ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA.....	i
AGRADECIMENTOS	ii
ÍNDICE GERAL	iv
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	viii
ÍNDICE DE QUADROS	x
ÍNDICE DE TABELAS.....	xi
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	xii
RESUMO	xiii
ABSTRACT	xiv
EPÍGRAFE	xv
CAPÍTULO 1 – APRESENTAÇÃO DO TRABALHO.....	1
1.1 INTRODUÇÃO.....	1
1.2 ESCOLHA E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	1
1.3 DELIMITAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO E DO OBJECTIVO GERAL	2
1.4 OBJECTIVOS ESPECÍFICOS	2
1.5 PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO E HIPÓTESES	3
1.6 METODOLOGIA.....	4
1.8 ESTRUTURA DO TRABALHO	4
I PARTE - TEÓRICA	5
CAPÍTULO 2 – DIREITO PENAL RODOVIÁRIO E OS CRIMES RODOVIÁRIOS	5
2.1 CONTEXTO ACTUAL DA CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA.....	5
2.2 PERFIL DOS CONDUTORES	7
2.3 ORDENAMENTO JURÍDICO RODOVIÁRIO	10
2.4 TIPOS DE CRIMES PRATICADOS PELOS CONDUTORES	13
2.4.1 CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO	16
2.4.2 CRIME DE CONDUÇÃO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ OU SOB A INFLUÊNCIA DE ESTUPEFACIENTES OU SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.	19
2.4.3 CRIME DE CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL	22
2.5 CONSEQUÊNCIA JURÍDICA DOS CRIMES RODOVIÁRIOS	24
II PARTE – PRÁTICA.....	27

CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA	27
3.1 METODOLOGIA DE ANÁLISE	27
3.2 EXECUÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO	28
3.3 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DE ANÁLISE	28
CAPÍTULO 4 – APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	30
4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS	30
4.1.1 CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS	30
4.1.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS QUESTÕES.....	30
4.2 ANÁLISE DOS DADOS RECOLHIDOS.....	34
CAPÍTULO 5 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	38
5.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES INICIALMENTE FORMULADAS.....	38
5.2 CONCLUSÕES FINAIS	39
5.3 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO.....	41
5.4 PROPOSTAS PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	43
APÊNDICE A: CARTA DE APRESENTAÇÃO.....	46
APÊNDICE B: GUIÃO DE ENTREVISTA.....	47
APÊNDICE C: ENTREVISTA 1	49
APÊNDICE D: ENTREVISTA 2	56
APÊNDICE E: ENTREVISTA 3	61
APÊNDICE F: ENTREVISTA 4.....	67
APÊNDICE G: ENTREVISTA 5	72
APÊNDICE H: ENTREVISTA 6	75
APÊNDICE I: ENTREVISTA 7.....	78
APÊNDICE J: ENTREVISTA 8.....	81
APÊNDICE L: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 1	85
APÊNDICE M: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 2	86
APÊNDICE N: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 3.....	87
APÊNDICE O: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 4	88
APÊNDICE P: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 5.....	89
APÊNDICE Q: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 6	90
APÊNDICE R: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 7.....	91

APÊNDICE S: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 8.....	92
APÊNDICE T: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 9.....	93
APÊNDICE U: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 10.....	94
APÊNDICE V: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 11.....	95
APÊNDICE X: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 12.....	96
APÊNDICE Z: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE BRAGA.....	97
APÊNDICE AA: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE CARCAVELOS.....	101
APÊNDICE BB: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE COIMBRA....	112
APÊNDICE CC: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE LEIRIA.....	118
APÊNDICE DD: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DO PORTO.....	133
APÊNDICE EE: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O TIPO DE CRIME.....	135
APÊNDICE FF: NÚMERO DE PROCESSOS DE CADA DESTACAMENTO DE TRÂNSITO.....	136
APÊNDICE GG: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O SEXO.....	138
APÊNDICE HH: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O ESTADO CIVIL.....	140
APÊNDICE II: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO A IDADE.....	142
APÊNDICE JJ: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O ANO EM QUE OCORRERAM.....	144
APÊNDICE LL: NÚMERO DE CRIMES SEGUNDO O TIPO DE ESTRADA ONDE OCORRERAM.....	146
APÊNDICE MM: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO A PENA APLICADA.....	148
APÊNDICE NN: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O VALOR DA MULTA.....	150
APÊNDICE OO: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O TEMPO DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR.....	152
ANEXOS.....	153
ANEXO A: NÚMERO DE CONDUTORES EM PORTUGAL SEGUNDO O SEXO.....	154
ANEXO B: NÚMERO DE VEÍCULOS REGISTRADOS EM PORTUGAL.....	155
ANEXO C: ACIDENTES E VÍTIMAS REGISTRADOS EM PORTUGAL.....	156
ANEXO D: NÚMERO DE CONDUTORES INTERVENIENTES EM ACIDENTES DE VIAÇÃO.....	157

ANEXO E: NÚMERO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS POR REGIÃO	158
ANEXO F: NÚMERO DE VÍTIMAS RESULTANTES DE ACÇÕES E MANOBRAS EXECUTADAS	159
ANEXO G: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA.....	160
ANEXO H: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ	161
ANEXO I: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO LEGAL	162
ANEXO J: NÚMERO DE HOMICÍDIOS POR NEGLIGÊNCIA RESULTANTES DE ACIDENTE DE VIAÇÃO	163
ANEXO L: NÚMERO DE OFENSAS À INTEGRIDADE FÍSICA POR NEGLIGÊNCIA RESULTANTES DE ACIDENTE DE VIAÇÃO	164
ANEXO M: CRIMES REGISTRADOS PELA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.....	165

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico EE1: Número de condutores segundo o tipo de crime (Total de 145).....	135
Gráfico FF1: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito (Total de 145). ..	136
Gráfico FF2: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).	137
Gráfico FF3: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	137
Gráfico GG1: Número de condutores segundo o sexo (Total de 145).....	138
Gráfico GG2: Número de condutores segundo o sexo - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).	139
Gráfico GG3: Número de condutores segundo o sexo - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	139
Gráfico HH1: Número de condutores segundo o estado civil (Total de 145).	140
Gráfico HH2: Número de condutores segundo o estado civil - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).....	141
Gráfico HH3: Número de condutores segundo o estado civil - crime de condução sem habilitação legal (Total de 138).	141
Gráfico II1: Número de condutores segundo a idade (Total de 145).	142
Gráfico II2: Número de condutores segundo a idade - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).	143
Gráfico II3: Número de condutores segundo a idade - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	143
Gráfico JJ1: Número de processos segundo o ano em que ocorreram (Total de 145).....	144
Gráfico JJ2: Número de processos segundo o ano em que ocorreram - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).	145
Gráfico JJ3: Número de processos segundo o ano em que ocorreram - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	145
Gráfico LL1: Número de crimes segundo o tipo de estrada onde ocorreram (Total de 145)	146
Gráfico LL2: Número de crimes segundo o tipo de estrada onde ocorreram - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).	147
Gráfico LL3: Número de processos segundo o tipo de estrada onde ocorreram - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	147
Gráfico MM1: Número de processos segundo a pena aplicada (Total de 145).	148
Gráfico MM2: Número de processos segundo a pena aplicada - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).....	149

Gráfico MM3: Número de processos segundo a pena aplicada - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).	149
Gráfico NN1: Número de processos segundo o valor da multa em € (Total de 139).	150
Gráfico NN2: Número de processos segundo o valor da multa em € - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 105).....	151
Gráfico NN3: Número de processos segundo o valor da multa em € - crime de condução sem habilitação legal (Total de 34).	151
Gráfico OO1: Número de processos segundo o tempo de proibição de conduzir em meses (Total de 101).	152

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 4.1.1: Caracterização dos Entrevistados	30
Quadro J1: Análise de resultados da questão nº 1	85
Quadro L1: Análise de resultados da questão nº 2	86
Quadro M1: Análise de resultados da questão nº 3	87
Quadro N1: Análise de resultados da questão nº 4	88
Quadro O1: Análise de resultados da questão nº 5	89
Quadro P1: Análise de resultados da questão nº 6	90
Quadro Q1: Análise de resultados da questão nº 7	91
Quadro R1: Análise de resultados da questão nº 8	92
Quadro S1: Análise de resultados da questão nº 9	93
Quadro T1: Análise de resultados da questão nº 10	94
Quadro U1: Análise de resultados da questão nº 11	95
Quadro V1: Análise de resultados da questão nº 12	96

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela A1: Número de condutores segundo o sexo entre os anos de 2002 e 2006.	154
Tabela B1: Número de veículos registados em Portugal entre 1974 e 2009.	155
Tabela C1: Acidentes e Vítimas Registados em Portugal entre o ano de 1991 e 2010.	156
Tabela D1: Condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o grupo etário, por sexo nos anos de 2009 e 2010.	157
Tabela E1: Número de acidentes e vítimas segundo a região e distrito para os anos de 2009 e 2010.	158
Tabela F1: Número de vítimas resultantes de acções e manobras executadas para os anos de 2009 e 2010.	159
Tabela G1: Condutores detidos pela prática do crime de condução perigosa nos anos de 2005 a 2010.	160
Tabela H1: Número de condutores detidos pela prática do crime de condução de veículo em estado de embriaguez nos anos de 1993 a 2010.	161
Tabela I1: Número de condutores detidos pela prática do crime de condução de veículo sem habilitação legal nos anos de 1999 a 2010.	162
Tabela J1: Número de homicídios por negligência resultantes de acidente de viação nos anos de 1993 a 2010.	163
Tabela L1: Número de ofensas à integridade física por negligência resultantes de acidente de viação nos anos de 1993 a 2010.	164
Tabela M1: Número de crimes registados pela GNR nos anos de 2001 a 2010.	165

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AM – Academia Militar

ACAP – Associação Automóvel de Portugal

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

BT – Brigada de Trânsito

CE – Código da Estrada

CEPRA – Centro de Formação Profissional de Reparação Automóvel

CMDT - Comandante

CP – Código Penal

DL – Decreto de Lei

DTRANS – Destacamento de Trânsito

G/L – Gramas/Litro

GNR – Guarda Nacional Republicana

H – Hipótese

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

Km/h – Quilómetros - Hora

MAI – Ministério da Administração Interna

NICAV – Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação

Nº - Número

OMS – Organização Mundial de Saúde

PIP – Primus Inter Pares

TAS – Taxa de Álcool no Sangue

TIA – Trabalho de Investigação Aplicada

UNT – Unidade Nacional de Trânsito

RESUMO

O número de crimes que se cometem no nosso país têm tido na última década uma tendência para aumentar, e o modo como a nossa sociedade olha para este problema preocupa quem de facto está interessado em combater esta problemática.

O presente Trabalho de Investigação Aplicada, na sua parte teórica, explora qual o contexto actual da circulação rodoviária, descreve qual o perfil dos condutores portugueses, mostrando de um modo geral o ordenamento jurídico rodoviário e analisa particularmente cada tipo de crime aqui abordado, nomeadamente, o crime de condução perigosa, o crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e o crime de condução sem habilitação legal, apresentando quais as consequências jurídicas dos mesmos.

No que toca ao trabalho de campo, este consistiu na recolha de dados, nomeadamente de processos-crime, com o objectivo principal de concluir sobre as penas aplicadas a quem comete este tipo de crimes. Por outro lado, com a realização de entrevistas a determinadas personalidades voltadas para este tema, entende-se a forma como esta problemática é encarada a nível jurídico e das forças de segurança, procurando ao mesmo tempo, possíveis formas de a combater.

Em jeito de conclusão, o modo leviano como os crimes aqui estudados são penalizados, leva a que a nossa sociedade tenha uma conduta descontraída perante estes, não lhes dando a importância merecida. Logo, é necessário despertar e sensibilizar a sociedade para esta problemática, bem como aumentar a sua repressão, tendo aqui, todas as entidades envolvidas, fiscalizadoras e judiciais, um papel muito importante.

Palavras – Chave: Conductor, Crimes Rodoviários, Responsabilidade, Sinistralidade.

ABSTRACT

The road crimes are one of the major contributors to the high rates of road accidents that we are living in Portugal. The number of road crimes that are committed in our country over the last decade have had tendency to increase, and the way our society looks at this issue concerns who actually is interested in fighting this problem.

In its theoretical part, the present Research Work, explores the currents context of road traffic, describes the profile that Portuguese drivers have, shows in general way the legal road order and analyses each type of crime discussed, the crime of dangerous driving, the crime of driving under the influence of alcohol or narcotic drugs or psychotropic substances, and the crime of driving without legal authorization, showing what are the legal consequences.

About the field work, in one hand this consisted in collection of data, including criminal proceedings, with the main objective of concluding which penalties are applied to those who commit such crimes. In the other hand, with the interviews done to certain personalities connected to this theme, we understand how this issue is seen in legal and security forces way, looking at the same time possible ways to fight it.

In conclusion, by the lightly way as the crimes are penalized, the society looks at them in a banal way, not giving them the importance they deserve. So, it's necessary to awake and sensitize the society to this problem as well as increasing its repression, having here all entities involved, judicial and supervisory, a very important role.

Key – Words: Driver, Road Crimes, Responsibility, Casualties.

"A morte de uma pessoa é uma tragédia; a de milhões, uma estatística."

Stalin

CAPÍTULO 1 – APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

1.1 INTRODUÇÃO

O Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) surge no âmbito da estrutura curricular dos vários cursos da Academia Militar (AM), entre os quais o Mestrado em Ciências Militares, na especialidade segurança da Guarda Nacional Republicana (GNR).

Subordinado ao tema “Os crimes rodoviários e a responsabilização dos seus autores”, o TIA aplica todos os conhecimentos adquiridos ao longo dos últimos 5 anos, base essencial para a formação pessoal e profissional do futuro oficial da Guarda, visando desenvolver, entre outras competências, a capacidade para analisar questões complexas e situações novas, não familiares, em contexto alargado e multidisciplinar, previstas nas normas específicas do Tirocínio para Oficiais de GNR – Armas.

Neste capítulo, será abordado a justificação do tema escolhido, a delimitação do objecto de estudo em questão, a finalidade, os objectivos, as questões de investigação e as hipóteses de trabalho, a metodologia utilizada, a estrutura do trabalho e a síntese dos capítulos constituintes do mesmo.

Por último, de referir que este trabalho de investigação, não foi redigido segundo o novo acordo ortográfico.

1.2 ESCOLHA E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

A escolha do tema, surge no interesse do autor compreender e estudar todo um fenómeno que ao longo dos tempos é responsável pelo sofrimento, destruição e morte, de toda uma sociedade nas estradas do nosso país.

Este flagelo, que dura há bastantes décadas, tem sido alvo de inúmeras campanhas de prevenção e sensibilização, contudo, continua a ser uma das principais causas de morte em Portugal, acarretando enormes danos morais e patrimoniais.

A responsabilização dos seus autores poderá não ser suficiente e ajustada à actual realidade, daí, que seja necessário avaliar toda a base legal que diz respeito aos crimes rodoviários, tentando dar resposta e encontrar soluções que permitam o decrescer desta situação.

Ao estudar esta temática, o autor pretende contribuir significativamente para que estes crimes sejam abordados com maior preocupação por parte de toda a população,

valorizando a sua área jurídica, e se necessário, revendo todo o quadro legislativo, possibilitando a atribuição de novas sanções que permitam uma maior visibilidade e o consequente impacto.

Esta abordagem é de extrema importância para as Forças de Segurança, especialmente para a Guarda Nacional Republicana, pois, é responsável pelo ordenamento do trânsito em quase todas as estradas do nosso país, sendo uma das suas maiores preocupações a redução da taxa de criminalidade rodoviária.

1.3 DELIMITAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO E DO OBJECTIVO GERAL

O tema deste trabalho trata sobre a criminalidade rodoviária, um dos assuntos com maior relevo e importância no nosso país, e que ao mesmo tempo se tem mostrado bastante complexo e abrangente, tendo sido alvo de alguns estudos por um grupo restrito de autores.

Após alguma análise documental, verifica-se que estes crimes são uma das maiores causas da sinistralidade rodoviária no nosso país, e que o seu número é bastante elevado, sendo o condutor o principal responsável por tal facto, daí o seu estudo direccionar-se para ele.

O objecto de estudo são os crimes rodoviários praticados pelos condutores nomeadamente os crimes de prevenção prioritária previstos no artigo 3º da Lei nº 38/2009 de 20 de Julho. O objectivo geral é, após a sua análise, saber que tipo de responsabilidade é atribuída a quem os cometeu e o seu impacto na sociedade. Em consequência do que se afirmou, surge a pergunta de partida: Que responsabilidade é atribuída a quem comete crimes rodoviários?

1.4 OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

Para dar resposta à pergunta de partida, foi necessário criar alguns objectivos específicos, que depois de explorados vão ser essenciais na conclusão, sendo eles:

- Analisar o contexto actual da circulação rodoviária em Portugal.
- Analisar o perfil que os condutores portugueses apresentam.
- Analisar o contexto actual do ordenamento jurídico rodoviário em Portugal.
- Analisar cada tipo de crime rodoviário praticado pelos condutores.
- Analisar as consequências jurídicas desses crimes.

1.5 PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO E HIPÓTESES

Após definido o objectivo deste trabalho, é necessário, formular algumas perguntas de investigação, que irão permitir obter importantes considerações para alcançar os objectivos propostos anteriormente.

De acordo com o tema deste trabalho, da pergunta e dos objectivos traçados, surgem as seguintes perguntas de investigação:

- Por norma, que sanções são aplicadas aos autores dos crimes rodoviários?
- De que forma se pode actuar para que haja uma maior consciência por parte da sociedade aquando do cometimento de crimes rodoviários?
- De que modo se pode prevenir a diminuição da ocorrência e reincidência deste tipo de crimes?

Na sequência das questões colocadas, formulam-se as seguintes hipóteses (H):

H1: As penas mais aplicadas aos autores dos crimes rodoviários são, a pena de multa e a proibição de conduzir por determinado espaço de tempo.

H2: Os órgãos judiciais optam algumas das vezes pela aplicação das penas de trabalho comunitário e presença em programas especiais a quem comete crimes rodoviários.

H3: Os órgãos decisores aplicam a pena de prisão efectiva a quem comete crimes rodoviários.

H4: Deve-se alertar e consciencializar as pessoas para o perigo que é criado quando cometem este tipo de crimes para que haja uma diminuição no seu cometimento.

H5: Deve haver mais formação nas escolas de condução e educação sobre esta problemática desde os primeiros anos escolares para que haja uma maior consciência por parte das pessoas aquando do cometimento de crimes rodoviários.

H6: A alteração da moldura penal pode ajudar à diminuição da ocorrência e reincidência de crimes rodoviários.

H7: Deve-se aplicar com mais frequência a pena de prisão efectiva e medida de cassação da carta de condução para que os índices de criminalidade rodoviária diminuam.

1.6 METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho utilizam-se diversas metodologias. Numa primeira fase, que teve como base a elaboração do projecto de investigação, realizado no ano transacto, versou-se essencialmente, na pesquisa bibliográfica de diversos autores que se debruçaram sobre esta matéria. Para além disto, foram efectuadas análises documentais, consultaram-se alguns endereços de internet, bastante importantes para perceber aquilo que o autor necessitava de trabalhar. Desta análise surgiu a pergunta de partida do trabalho e qual a estrutura que deveria ser dada, para responder à mesma.

O trabalho em si rege-se pela metodologia científica utilizada na investigação em Ciências Sociais, de acordo com o recomendado por Isabel Guerra (2008) e Manuela Sarmiento (2008), adaptado às orientações da Academia Militar (2008).

Desta forma, para a Parte I do trabalho, o autor recorreu à análise documental de livros, artigos, trabalhos e legislação diversa. Para a Parte II, utilizou o método da entrevista para dar fundamento às respostas formuladas inicialmente e procedeu à recolha de dados, nomeadamente, processos-crime que digam respeito a crimes rodoviários, de forma a elaborar uma pequena base de dados que possa mostrar estatisticamente, mediante a amostra recolhida, as penas que são aplicadas pelos tribunais, a quem comete este tipo de crimes. A partir daqui, obtém-se a base para dar resposta às perguntas de investigação.

1.8 ESTRUTURA DO TRABALHO

O trabalho está estruturado em duas partes fundamentais. A Parte I – Teórica, que explicita todo o fundamento teórico do tema abordado pelo autor, base essencial para enquadrar o leitor na Parte II – Prática.

A Parte I é constituída por um capítulo, o Capítulo 2, no qual o autor analisa o contexto actual da circulação rodoviária em Portugal, traça um breve perfil dos condutores portugueses, analisa o ordenamento jurídico rodoviário e os tipos de crimes praticados pelos condutores, nomeadamente, o crime de condução perigosa, crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e crime de condução sem habilitação legal. Analisa ainda a consequência jurídica resultante da prática desses crimes. Na Parte II, dividida em três capítulos, o autor no capítulo 3 apresenta o trabalho de campo efectuado, no capítulo 4, faz uma apresentação e discussão dos resultados obtidos com a análise do trabalho de campo. Por fim, no capítulo 5 apresenta as conclusões e recomendações, e efectua a verificação das hipóteses inicialmente formuladas.

I PARTE - TEÓRICA

CAPÍTULO 2 – DIREITO PENAL RODOVIÁRIO E OS CRIMES RODOVIÁRIOS

2.1 CONTEXTO ACTUAL DA CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

A circulação rodoviária em Portugal, tem tido nas últimas décadas uma evolução substancial, no que diz respeito, ao número de estradas existentes, como ao número de condutores e de veículos que nelas circulam. Analisando alguns dados estatísticos do Ministério da Administração Interna (MAI), verifica-se que em 1997 existiam cerca de 3.370.444 condutores e em 2001 cerca de 4.390.731, havendo um aumento de mais de um milhão de condutores neste espaço de tempo (*apud* Vieira, 2007, p.24). No ano de 2006, o número de condutores era de 5.396.647, sendo que 3.387.129 eram do sexo masculino e 2.009.518 eram do sexo feminino, segundo o Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) do referido ano¹.

O número de veículos matriculados em Portugal e a circular em nas nossas estradas, também aumentou significativamente, sendo que, no mesmo espaço de tempo (1997 a 2001) surgiram cerca de 470.000 novos veículos (Vieira, 2007). Em 2006, o número de veículos registados em Portugal era de 5.625.000, segundo um Relatório Estatístico do Sector Automóvel de 2010 da Associação Automóvel de Portugal (ACAP). Já em 2009, o número de veículos era de 5.809.500 segundo o mesmo relatório².

A evolução do veículo, e de tudo o que o envolve, é notória, sendo este um dos fenómenos sociais mais importantes do século XX, no qual se pode falar numa “*proliferação e globalização de uma civilização do automóvel*”, de acordo com Guilherme Pacheco (*apud*, Vieira, 2007, p.13).

Actualmente, segundo Marques Vieira (2007), a evolução tecnológica e o desenvolvimento económico da população em geral, potencia a procura e generalização dos veículos a motor, motivada pelos mais variados interesses pessoais, económicos e sociais,

¹ Vide Tabela A1

² Vide Tabela B1

sendo que, mais do que um meio de transporte, o automóvel é sociologicamente assumido como um objecto essencial para a realização da pessoa humana e da sua integração na sociedade, gerando sentimentos de posse, de poder, de flexibilidade e excitação.

A circulação rodoviária é internacionalmente reconhecida, entre outros, pela Organização Mundial de Saúde (OMS), como uma das principais causas de mortalidade na Europa, de acordo com Silva Oliveira (*apud*, Vieira, 2007). Portugal também se revê neste quadro, pois esta é também uma das principais causas de morte no nosso país, apesar de todos os esforços feitos para contrariar tal situação.

Desde a nossa entrada para a Comunidade Europeia (1986) e o fim do ano de 2002, registaram-se 34.661 mortes nas nossas estradas, 171.040 pessoas ficaram gravemente feridas e 882.804 sofreram ferimentos ligeiros, sendo que, no ano de 2000 por cada 10.000 portugueses faleceram 2 pessoas em acidentes de viação, dados divulgados por Luís Reto e Jorge de Sá (*apud*, Vieira, 2007).

No ano de 2010, segundo o Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária da ANSR do mesmo ano, faleceram nas estradas portuguesas 741 pessoas, 2637 ficaram gravemente feridas e 43924 sofreram ferimentos ligeiros³.

Para além deste cenário violento, é importante registar os elevados custos sociais e económicos que advêm desta situação, não só os custos individuais e os danos materiais, mas também, a implicação a nível social, como por exemplo, o transporte de feridos e primeiros socorros, da assistência hospitalar, das peritagens técnicas e médico-legais, despesas judiciais e indemnizações às vítimas, seja através das seguradoras, seja da segurança social (Vieira, 2007).

Segundo Duarte Gomes, no domínio da circulação automóvel, podemos falar de um “*sistema rodoviário aberto*” (*apud*, Vieira, 2007 p.18). Este sistema é constituído por um conjunto de elementos que interagem entre si, estando dependentes uns dos outros, sendo que, se um funcionar mal, vai por em causa o rendimento do outro (Vieira, 2007). Sendo assim, esta relação, segundo Pereira de Lima é sistematizada pela interacção triangular entre o condutor, o veículo e a via (*apud*, Vieira 2007). Apesar, de estes serem os principais actores no mundo da circulação rodoviária, há outros que devemos considerar, como nos explica Duarte Gomes, e que acabam por influenciar também, o seu normal funcionamento. São eles os “*peões, as regras que delimitam a actuação de cada um deles*”, a “*intervenção dos agentes que fiscalizam o seu cumprimento*” bem como as “*competências e atribuições de cada factor*” (*apud*, Vieira, 2007, p.19).

³ Vide Tabela C1

De acordo com Marques Vieira (2007), actualmente o combate que deve ser feito a esta causa, não deve ter por base apenas o ordenamento jurídico, mas deve-se procurar o contributo a outras e variadas ciências, falando-se numa multidisciplinaridade de meios de combate à sinistralidade, aos quais se integram a psicologia, engenharia, pedagogia e medicina, entre outros, que devem interagir em conjunto.

2.2 PERFIL DOS CONDUTORES

Nos dias de hoje, o risco que cada condutor escolhe correr aquando da condução do seu veículo, é influenciado pelas

“vantagens e custos esperados de uma conduta perigosa (ganhar tempo, impressionar os outros auto afirmação pessoal das suas capacidades, etc. versus eventuais sinistros, despesa de reparação dos danos do veículo, agravamento de prémios de seguros, autuação por violação de regras de circulação rodoviária, etc.) e, por outro lado, os benefícios e custos esperados com uma conduta segura (descontos no prémio do seguro, dar exemplo de bom condutor e de civismo, não sofrer de stress, etc. versus a viagem demorar eventualmente mais tempo, ser alvo de críticas de conhecidos, etc.)” (Vieira, 2007, p.20).

Esta percepção e aceitação de risco que cada condutor tem, são influenciadas por vários factores.

“As suas experiências anteriores do agente, pelo cálculo do prejuízo potencial da sua conduta perigosa e a sensação de confiança quanto às capacidades individuais de controlo do veículo no caso dos condutores. Todos estes factores evoluem, em cada um dos intervenientes na circulação rodoviária, com a experiência que vai sendo adquirida, pela prática, pela observação e pela cópia de condutas até se estabilizar um determinado nível de risco aceite. O risco aceite pelos intervenientes no sistema rodoviário é actualmente demasiado elevado e algumas das principais causas poderão ser encontradas neste mecanismo de cariz psicológico de afirmação dos condutores” (Vieira, 2007, p.20).

Ao analisar o Módulo de Segurança Rodoviária, Volume I, do Centro de Formação Profissional da Reparação Automóvel (CEPRA) constata-se, que as falhas imputadas aos elementos do trânsito, veículo, ambiente e utente são colocadas em 6 grupos diferentes. Em relação ao utente, temos os erros de percepção, que se verificam quando há uma distração, má visibilidade, má interpretação dos sinais de perigo e má previsão das acções dos outros utentes. Seguidamente, temos os erros de decisão, em que há uma má avaliação do veículo e do ambiente. Como terceiro grupo temos os erros de execução, no qual há uma reacção lenta, descoordenação e ignorância sobre o veículo. Depois temos os erros a outros níveis, em que se destaca a falta de vigilância devido a doença, fadiga ou álcool. Como penúltimo grupo temos a aceitação voluntária de risco elevado, abordado anteriormente, no qual há por parte do utente uma irresponsabilidade e exibicionismo. Como sexto e último

grupo, a falha mecânica, em que o indivíduo não controla os indicadores do veículo, avalia mal a carga e descarta a sua manutenção.

Estudos demonstram, que a sinistralidade rodoviária é uma das maiores preocupações dos portugueses, ultrapassando mesmo as questões de saúde e estando ao mesmo nível do desemprego. Logo, é bastante preocupante o facto de não haver uma tendência para os acidentes baixarem, mostrando assim, que apesar de haver consciência da gravidade da situação, tal facto não influencia a actuação dos condutores (Reto e Sá, 2003).

De acordo com os autores acima citados, a preocupação com a sinistralidade rodoviária é mais evidente no sexo feminino, em contraposição, tal facto já não se verifica no que toca aos condutores do sexo masculino apesar dos mesmos, comparativamente com as condutoras do sexo feminino, existirem em maior número. Há uma maior preocupação na faixa etária dos 45 aos 59 anos, logo o maior grupo de risco, que são os jovens, não evidenciam tal preocupação. Ainda se verifica a baixa preocupação nos seguintes casos: estratos sociais alto/médio alto, condutores com carta há menos de dez anos, condutores que habitualmente conduzem 1 a 6 dias por semana, condutores que utilizam o veículo só como meio de transporte, condutores que nunca tiveram acidentes e por último condutores que não têm filhos, sendo que, é mais evidente entre os que têm filhos com mais de 10 anos.

Outro estudo, realizado pelos mesmos autores analisa o sentimento que os condutores têm ao conduzir na cidade ou no meio rural, concluindo que, conduzir na estrada é vivenciado preferencialmente como algo associado a sensações de prazer, enquanto, a cidade é associada principalmente a sentimentos de insegurança, de irritação e de medo. Reto e Sá (2003) afirmam, que aqui, talvez se encontre a explicação para a elevada taxa de comportamentos agressivos nos condutores citadinos bem como para as altas velocidades e distrações nos condutores na estrada, uma vez que aqui, a condução é sentida como evasão.

Analisando agora a opinião dos condutores portugueses sobre si próprios, chegamos a conclusões bastante interessantes, mas muito preocupantes. Estudos provam, que a maioria de nós, condutores, tem uma imagem extremamente positiva, sendo que, os culpados dos acidentes são os outros. Marques Vieira (2007, p.22), intitula tal facto como o “efeito PIP (*primus inter pares*)”, em que, cada pessoa se considera com capacidade e aptidões muito superiores aos demais.

Segundo Luís Reto e Jorge de Sá (2003), os estudos realizados, provam que 84% das pessoas consideram-se condutores cuidadosos, conscientes, calmos e seguros, 92%

caracterizam os outros condutores como imprudentes, irresponsáveis, agressivos e perigosos. Dessa amostra, apenas 7% se considera um condutor mau, vendo as outras pessoas como bons condutores. (*apud* Vieira, 2007).

Deste ponto de vista, para a grande maioria das pessoas, a causa do elevado número de sinistros não está relacionada com a sua pessoa, mas sim, com os restantes intervenientes. Hoje, verifica-se que a maior parte dos condutores, considera como principais causas de tanta sinistralidade, as deficiências da via, a sua má sinalização e o desconhecimento ou complexidade das normas em vigor. É também notória, que a sinistralidade rodoviária atinge todas as camadas da população, independentemente do sexo, da idade, da região onde habita, do estrato social e do nível de escolaridade (Vieira, 2007).

Tal linha de pensamento vai de encontro com o exposto no Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária de 2010, da ANSR. De um total de 57.067 condutores intervenientes em acidentes de viação, 15.482 eram do sexo feminino e 40.053 eram do sexo masculino⁴. No que toca à região, de um total de 35.426 acidentes com vítimas, 10.674 ocorreram na região norte, 9.528 na região centro, 11.957, na região de Lisboa e Vale Tejo, 1.353 na região do Alentejo e 1.914 na região do Algarve⁵. Relativamente ao grupo etário, verifica-se que de um total de 57.067 condutores intervenientes em acidentes de viação, 200 tinham menos de 14 anos, 2.234 entre 15 e 19 anos, 13.039 entre 20 e 29 anos, 13.782 entre 30 e 39 anos, 10.576 entre 40 e 49 anos, 7.574 entre 50 e 59 anos, 4.678 entre 60 e 69 anos e por fim 3.403 tinham 70 e mais de 70 anos⁶.

Assim, de acordo com estes valores, confirma-se que todo o tipo de pessoas estão envolvidas em acidentes de viação, umas mais que outras, derivado a vários factores, mas abrangendo a população em geral.

Por tudo isto se conclui, que a maior parte dos condutores que temos a circular nas estradas portuguesas tem um perfil, que necessita de ser urgentemente corrigido, no sentido de eles próprios terem consciência que o seu tipo de condução não é o mais adequado.

Atendendo ao que nos diz Marques Vieira (2007), o actual condutor, é um indivíduo que vê os restantes como os responsáveis e culposos da sinistralidade rodoviária, de maneira que, o mesmo, é incapaz de assumir por si, alguma parcela de responsabilidade e culpa neste campo.

⁴ Vide Tabela D1

⁵ Vide Tabela E1

⁶ Vide Tabela D1

2.3 ORDENAMENTO JURÍDICO RODOVIÁRIO

Como já tivemos a oportunidade de observar anteriormente, com a grande evolução que a circulação rodoviária tem vindo a ter e, devido ao modo como é encarada na sociedade moderna, surgiu a necessidade de criar uma disciplina legal que regulasse o tráfego rodoviário, tendo surgido o que alguns autores denominam de Direito Rodoviário.

Segundo Marques Vieira (2007), o Direito Rodoviário é composto por um lado, de regras comportamentais, na sua maior parte, inseridas no Código da Estrada (CE) e por normas complementares. Por outro lado, é constituído pelos ramos do direito que regulam os conflitos que daqui advêm, sendo o caso do direito civil e do direito dos seguros, que tratam das indemnizações dos danos causados durante a circulação rodoviária e esclarece os seus responsáveis. O direito de ordenação social que reprova as condutas desviantes menos graves, por último o direito penal que regula e pune as mais graves.

De acordo com este autor, na nossa sociedade, os riscos só ganham a devida atenção, quando atingem uma dimensão catastrófica, sendo que, relativamente ao Direito aqui em estudo, apesar de existir uma grande crise nas nossas estradas, verifica-se que para a população em geral, há uma tendência para a indiferença face às regras impostas.

O Direito Penal Rodoviário é definido como,

“a área das ciências jurídico - penais que se dedica ao estudo dos crimes rodoviários em geral. A ele está incumbida, além do mais, 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).

Este tem por fim último, *“regulamentar a circulação de transportes terrestres, para que esta se realize de modo fluido e seguro”*. (Vieira 2007 p.43)

Analisando os factores associados ao Direito Rodoviário, (condutor, veículo e via), consegue-se verificar que o condutor está associado aos crimes mais mediáticos e que acabam por ocorrer com mais frequência. Estes crimes, condução perigosa, condução em estado de embriaguez, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e condução sem habilitação legal, são os que vão ser analisados pormenorizadamente. Contudo, o direito penal rodoviário não se baseia somente nos crimes associados aos condutores, tratando ainda, dos que estão relacionados com a via e o veículo. O crime de *“atentado à segurança de transporte rodoviário”* presente no artigo 290º do Código Penal (CP) e o crime de *“lançamento de projétil contra veículo”* presente no artigo 293º do CP não estão directamente associados ao condutor, mas também são alvo de estudo deste ramo do direito. Para confirmar os factos acima descritos, podemos afirmar, que o automóvel surge nos dias de hoje como causa de crime, como instrumento de crime ou como objecto de

delitos. Para além disto, a colocação de obstáculos ou a destruição de vias rodoviárias que causem perigo são sempre puníveis como crime, mesmo que para tal, não sejam utilizados meios de transporte (Vieira, 2007).

Dividem-se então os crimes rodoviários em dois grandes grupos, “os crimes directamente associados à condução de veículos - crimes dos condutores”, e os crimes que “não estando associados à condução de veículos criam um agravado risco para a circulação nas vias terrestres - crimes estradais” (Vieira, 2007, p.45). De acordo com o actual ordenamento jurídico rodoviário, destacam-se como crimes estradais os previstos nos artigos 290º e 293º do CP, “crime de atentado à segurança de transporte rodoviário” e “crime de lançamento de projectil contra veículo” respectivamente e como crimes dos condutores, os previstos nos artigos 291º e 292º do CP, “crime de condução perigosa de veículo rodoviário” e “crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas” bem como, o “crime de condução inabilitada ou ilegal” presente no artigo 3º do Decreto de Lei (DL) 2/98 de 3 de Janeiro (Vieira, 2007, p.46).

A fluidez e a segurança da circulação rodoviária, depende principalmente do cumprimento das regras de circulação por parte de todos os que nela intervêm, exigindo que

“todas as pessoas se abstenham de actos que impeçam ou embaracem o trânsito, ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias. Aliás, regra basilar do sistema jurídico rodoviário expressamente prevista no artigo 3º do CE. Esta regra geral é, o ponto de partida na identificação dos princípios que aqui vigoram” (Vieira, 2007, p.61).

De acordo com o autor supra referido, uma condução segura depende maioritariamente do condutor do veículo, mas também das condutas dos restantes intervenientes, condutores, peões e mesmo passageiros. Logo, neste Direito o “dever de cuidado exigido ora ao condutor, ora ao peão, tem por critérios essenciais três princípios básicos: o princípio da confiança, o princípio da condução controlada e o princípio da segurança” que, interagindo entre si, caracterizam o “direito punitivo na configuração do dever de cuidado no âmbito do tráfego rodoviário” (Vieira, 2007, p.61).

Segundo José Manuel Maza Martín, no que concerne à individualidade da culpa, “podemos retirar o princípio da confiança, segundo o qual a pessoa que participa na circulação rodoviária, no respeito das suas regras e de forma lícita, pode confiar que os restantes intervenientes vão actuar de igual forma” (apud Vieira, 2007, p. 62). Seja qual for a sua posição no tráfego, condutor ou peão, se este se orientar pelas regras de circulação, tem a faculdade de esperar que os outros, com quem interage, se comportem de igual modo, caso contrário, não faria sentido impor normas de trânsito, se partíssemos do princípio que os intervenientes no tráfego, não iriam cumpri-las (Vieira, 2007).

“Não se trata ali de um princípio absoluto que permita ao sujeito actuar por qualquer forma, contando sempre que os restantes utentes da via vão cumprir as regras de circulação”, pois, “o princípio da confiança é, por sua vez, conformado pelos princípios da condução controlada e da segurança” (Vieira, 2007, p.62).

O “*princípio da condução controlada*”, ou também denominado de “*condução dirigida*”, de acordo com Maza Martín, “*impõem-se apenas aos condutores e exige destes tenham a todo o tempo controlados os movimentos dos veículos que dirigem*” (apud Vieira, 2007, p.63). O primeiro comportamento que os condutores têm de seguir, de forma a não praticarem actos que impeçam ou embaracem o trânsito, ou comprometam a segurança e a comodidade dos restantes intervenientes na circulação, é o de controlarem o veículo que conduzem, não apenas quando está a circular, mas também, quando está imobilizado, parado ou estacionado (Vieira, 2007).

“É um princípio exigente para o condutor, porém essencial na busca de uma circulação rodoviária fluida e sobretudo segura. Dificilmente tem controlo do veículo quem não tem competência teórica, prática, e técnica para o conduzir. Um condutor juridicamente inabilitado regra geral não tem as capacidades de controlo do veículo exigidas, provocando assim um risco acrescido e não permitido para a circulação. O controlo do veículo é igualmente reduzido quando o seu condutor se encontra sob os efeitos de álcool ou quaisquer substâncias psicotrópicas, como também o é nos casos de excesso de fadiga e sonolência, ou condução distraída, resultante, por exemplo, de manejar aparelhos radiotelefónicos” (Vieira, 2007, p.63).

Finalizando, Vieira (2007, p.63) apresenta o “*princípio da prevenção ou segurança*”, que também se pode intitular de “*princípio da condução defensiva*”, segundo o qual, exige a todos os condutores que, para além de terem o controlo dos movimentos do veículo, também devem estar atentos às circunstâncias do tráfego, de forma a adoptar as medidas necessárias para evitar acidentes.

“Este princípio é também critério de delimitação do mencionado princípio da confiança. O condutor pode esperar que os outros respeitem as regras de circulação, enquanto as circunstâncias não indiciem que assim não acontecerá. O princípio da segurança ou condução defensiva impõe especial atenção à sinalização da estrada, fixa ou luminosa, aos limites de velocidade e entre tantas outras, às imposições sobre a realização de manobras” (Vieira, 2007, p.63).

Este autor apresenta dois casos exemplificativos do que foi referido anteriormente. Um condutor que tenha prioridade de passagem num cruzamento e possa avançar prioritariamente ao restante tráfego, deverá sempre atender às circunstâncias concretas do local e do trânsito pois, de acordo com o CE, se a regra, manifestação do princípio da confiança, é a de que “*o condutor sob o qual recai o dever de passagem deve abrandar a marcha e se necessário parar*”, (artigo 29º nº 1), em virtude do princípio da condução defensiva, o “*condutor com prioridade de passagem deve observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito*” (artigo 29º nº 2). Outro exemplo, relativo agora à velocidade dá

conta, de acordo com o artigo 24º do CE, que o “*condutor deve regular a velocidade de modo que (...), possa, 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*”.

Concluindo, actuarão dentro do risco permitido os condutores que se regerem pelo cumprimento dos princípios básicos do Direito Rodoviário, respeitando as regras, tendo um controlo efectivo e permanente do veículo que conduzem, atendendo às circunstâncias da via e do tráfego, evitando riscos e confiando, que os outros também vão cumprir os mesmos princípios, não estando obrigados a prever situações irregulares, excepcionais e de todo imprevisíveis (Vieira, 2007).

2.4 TIPOS DE CRIMES PRATICADOS PELOS CONDUTORES

Neste subcapítulo, o fim pretendido é analisar cada um dos ilícitos penais classificados como crimes dos condutores. São estes, o “*crime de condução perigosa de veículo rodoviário*”, artigo 291º do CP, “*o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*”, artigo 292º do CP, e ainda o “*crime de condução ilegal*”, artigo 3º do Decreto-Lei 2/98 de 3 Janeiro.

Os crimes acima enumerados, são “*monosubjectivos*”, pois, são praticados por um único sujeito, o agente do crime, o condutor, definido como “*aquele que dirige de facto um veículo, que tem a sua direcção efectiva, que o controla e o faz movimentar*” (Vieira, 2007, p.95).

Atendendo ao que nos diz Germano Marques da Silva,

“apesar de muitas vezes coincidirem na mesma pessoa, há que distinguir o sujeito passivo do crime da vítima e do lesado. Entendendo o sujeito passivo como o titular do bem jurídico tutelado por determinado tipo de crime, a vítima poderá ser o sujeito passivo ou o objecto (material) da acção típica. O lesado, também podendo revestir aquelas categorias, é aquele a quem é causado dano através da prática do crime, relevando sobretudo para a averiguação das consequências cíveis do crime” (apud Vieira, 2007, p.96).

Segundo Marques Vieira (2007, p.97), o bem “*jurídico tutelado pelos crimes dos condutores é a segurança rodoviária*”, tratando-se este, “*de um valor de natureza colectiva, que pertence aos elementos da sociedade no seu conjunto e, especificamente para estas incriminações a todos os utentes ou utilizadores das vias de trânsito*”. O sujeito passivo será toda a sociedade que se inclui no sistema rodoviário tal como é apresentado, seja como condutor, passageiro ou transeunte e “*a vítima, nesses casos seria aquele quem sofre as consequências da condução criminosa, nomeadamente com a perda da vida, ofensa à integridade física, ou dano dos seus bens patrimoniais de valor elevado*” (Vieira, 2007, p.98).

Os crimes aqui analisados possuem “*elementos objectivos típicos comuns: conduzir um veículo em via pública ou equiparada*” sendo que, a única excepção situa-se no crime de condução ilegal onde o veículo conduzido tem de ser motorizado, enquanto nos outros dois estão incluídos os veículos com ou sem motor (Vieira, 2007, p.98)

É importante, antes de analisar cada tipo de crime definir os conceitos de condução, de veículo e de via pública.

No que diz respeito ao conceito de condução, este é definido no dicionário da língua portuguesa pelo verbo conduzir como, “*levar por determinado caminho*”, “*levar a um local*”, “*fazer ir ter a determinado local*”, ou mais concretamente, “*controlar um veículo, um meio de transporte ou de locomoção, de modo a fazê-lo mover-se e dirigir-se para o local que se pretende*”, apresentando como sinónimo, guiar. (apud Vieira, 2007, p.99).

Em resultado do que se acabou de definir, retiramos dois elementos essenciais: “*o acto de operar, de manejar o veículo através de um conjunto de operações técnicas que o façam mover*” e por outro lado, a existência de uma “*deslocação espacial*”, definindo-se então conduzir como: “*utilizar os mecanismos de direcção do veículo de forma a verificar-se uma deslocação de um lugar para outro*”, sendo esta, “*condição necessária para se verificar a consumação de qualquer um dos crimes em causa*” (Vieira, 2007, p.99).

“*Conduzir não é um simples acto, um mero movimento físico, mas o complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a pôr e manter o automóvel em circulação*” (Silva, 1996, p.46).

Conclui-se então, “*que estar sentado à direcção de um veículo que se encontra imobilizado, ainda que com o motor ligado, não é conduzir, uma vez que não existe deslocação*”, bem como, “*se não forem manejados os comandos de direcção do veículo, como no caso de alguém que empurra um veículo avariado para o retirar da faixa de rodagem*” (Vieira, 2007, p.99).

Debruçando-nos sobre o conceito de veículo, de acordo com Gómez Pavón, aquele, pode ser definido, de uma maneira abrangente, como “*todo o meio de transporte utilizado para levar pessoas ou objectos de um lugar para outro*” (apud Vieira, 2007, p.101).

O conceito de veículo rodoviário é mais amplo, do que o de veículo automóvel, este último, definido pelo artigo 105º do CE, como “*o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 Quilogramas (Kg), cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 Quilómetros/Hora (Km/h), e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris*”.

Atendendo ao conceito de veículo rodoviário, este abrange ainda, além dos veículos automóveis, os motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos (artigo 107º do CE), os veículos agrícolas (artigo 108º do CE), outros veículos a motor, como veículos sobre carris e máquinas industriais (artigo 109º do CE), os reboques (artigo 110º do CE), os velocípedes (artigo 112º do CE) e todos os que a quaisquer destes forem equiparados.

“Há certos tipos de veículos que não são admitidos por lei a circular nas vias públicas, mas isso não obsta à sua qualificação como veículos rodoviários, para os efeitos do artigo 291º do CP, se efectivamente circularem” (Silva, 1996, p.47).

Para além dos veículos enumerados, existem outros, que apesar de servirem de meios de transporte, não são considerados rodoviários, como por exemplo os de tracção humana que, não sendo admitidos a circular nas vias públicas, podem ser transportados pelos peões, aplicando-se as regras destes (Silva, 1996). Tal, está previsto no artigo 104º do CE.

É a todos estes veículos rodoviários, que as normas penais se referem, *“existindo no ordenamento jurídico rodoviário uma classificação expressa e exhaustiva dos tipos de veículos juridicamente relevantes, entendemos que é nele que devemos procurar o veículo penalmente relevante”* (Vieira, 2007, p.103).

Por fim, analisaremos o conceito de via pública. No dicionário da língua portuguesa, via, é o *“lugar por onde se vai ou é levado”*, sendo a via pública *“aquela que está preparada para o trânsito de viaturas ou pessoas”* (apud Vieira, 2007, p.104).

Atendendo aos tipos de crimes analisados, verifica-se, que estes só são penalmente aplicados se o trânsito se fizer apenas nas vias públicas ou equiparadas (Vieira, 2007).

O artigo 1º do CE define via pública como *“a via de comunicação terrestre afecta ao trânsito público”* e define via equiparada a via pública como *“via de comunicação terrestre de domínio privado aberta ao trânsito público”*. Segundo Marques Vieira (2007), via pública ou equiparada é aquela onde existe uma liberdade de circulação, apenas restringida pelas regras gerais do ordenamento jurídico rodoviário.

O CE define ainda alguns tipos de via pública, tais como a auto-estrada, a via reservada a automóveis e motociclos e o caminho. A auto-estrada é definida como *“a via pública destinada a trânsito rápido, com separação física de faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizados como tal”*, alínea a) do artigo 1º do CE. Via reservada a automóveis e motociclos é *“a via pública onde vigoram as normas que disciplinam o trânsito em auto-estrada e*

sinalizada como tal”, alínea x) do artigo 1º do CE. Caminho é a *“via pública especialmente destinada ao trânsito local em zonas rurais”*, alínea c) do artigo 1º do CE.

A via pública ou equiparada é constituída por uma faixa de rodagem, *“parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos”*, alínea h) do artigo 1º do CE, que pode ter uma ou mais vias de trânsito, que são *“a zona longitudinal da faixa de rodagem, destinada à circulação de uma única fila de veículos”*, alínea t) do artigo 1º do CE. A via pode ainda, possuir berma, *“que é a superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem”*, alínea b) do artigo 1º do CE e ou passeio *“que é a superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem”*, alínea n) do artigo 1º do CE. As vias de trânsito, conforme o fim a que se destinam, podem ser de aceleração ou abrandamento, ou seja, *“vias de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinadas a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram uma velocidade conveniente para se incorporarem numa corrente de trânsito principal”*, ou *“permitir que os veículos que vão sair de uma via pública diminuam a velocidade, já fora da corrente de trânsito principal”*, alíneas q) e r), do artigo 1º do CE. Corredores de circulação são, *“vias de trânsito reservadas a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes”*, alínea d) do artigo 1º do CE, e pistas especiais, *“vias públicas ou vias de trânsito especialmente destinadas, de acordo com a sinalização, ao trânsito de peões, de animais ou de certa espécie de veículos”*, alínea o) do artigo 1º do CE.

2.4.1 CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário, previsto e punido de acordo com o disposto no artigo 291º do CP, refere, nas suas alíneas a) e b), que existe condução perigosa *“sempre que o condutor não se encontra em condições de dirigir o veículo com segurança ou quando viola grosseiramente as regras estradais, ultrapassando as fronteiras do risco permitido rodoviário”* (Vieira, 2007, p.108).

“A primeira circunstância típica que fundamenta a condução insegura é o facto do condutor se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas, ou produtos com efeito análogo” (Vieira, 2007, p.109).

No que diz respeito ao estado de embriaguez, este distingue-se da influência de álcool apenas pela quantidade. O artigo 292º do CP diz-nos que está embriagado, quem acusar uma *“taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas/litro (g/l)”*. Assim, a

condução de veículo em estado de embriaguez pelo artigo 292º do CP constitui só um crime de “*perigo abstracto*” enquanto,

“o crime pelo artigo 291º é um crime de perigo concreto e, por isso, não basta a condução em estado de embriaguez, é ainda necessário que o condutor do veículo crie, ao conduzir nesse estado, um perigo concreto para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais de valor elevado” (Silva, 1996, p.49).

Segundo Germano Marques da Silva (1996, p.49), existe uma “*relação de subsidiariedade expressa entre as normas do artigo 291º e a do artigo 292º do CP, donde que se o condutor em estado de embriaguez causar o perigo previsto no artigo 291º do CP será punido por este artigo e não pelo 292º*”.

A condução sob influência de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas é punida como contra-ordenação de acordo com o artigo 81º nº1 do CE, mas poderá assumir a forma de crime quando a condução é insegura e cria perigo para os bens típicos (artigo 291º do CP), e por outro lado, quando o condutor não está em condições de segurança por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos análogos perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica (artigo 292º nº2 do CP) (apud Vieira, 2007).

Em suma, a influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeitos análogos, podem ser causa de perigo, logo, não é necessário, ao contrário do estado de embriaguez, um determinado grau de influência do álcool ou de outras substâncias, bastando que essa influência cause a incapacidade do condutor para conduzir com segurança (Silva, 1996).

“A incapacidade do condutor para conduzir com segurança pode também resultar de deficiência física ou psíquica”, podendo ser esta das “*espécies e graus os mais diversos, importando apenas*” que esta, “*determine a incapacidade do condutor para conduzir com segurança*” (Silva, 1996, p.50).

Atendendo ao que nos diz Marques Vieira (2007), em relação às deficiências temporárias, se estas, aquando da condução de um veículo, produzirem em concreto perigo para os bens individuais típicos, também se considera existir o crime de condução perigosa. Uma importante questão que se coloca, segundo Germano Marques da Silva (1996), relaciona-se com o facto de o condutor ter consciência da sua limitação, pois o crime previsto no artigo 291º do CP é punível a título de dolo e de negligência.

A fadiga excessiva, por seu turno, está também associada à condução perigosa, pois, o condutor, em consequência do cansaço, não possui condições físicas ou psíquicas

para conduzir com segurança e para dominar a condução, criando para si e para os outros uma situação de perigo (Silva, 1996).

A condução perigosa pode também resultar da violação grosseira das regras de circulação relativas: à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direcção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha nas auto-estradas ou em estradas fora de povoações, à marcha atrás em auto-estradas ou em estradas fora das povoações, ao limite de velocidade ou à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita alínea b), do nº1 do artigo 291º do CP. No entanto, mantém-se como condição necessária, a criação de perigo para os bens típicos mencionados no mesmo artigo.

“Violação grosseira será aquela realizada com desrespeito pela norma e pelo dever de cuidado que impende sobre todos os condutores. Por outras palavras, a violação da regra é concretizada por uma condução temerária, totalmente avessa ao dever de cuidado, independentemente da atitude psicológica do agente (por descuido, indiferença, inaptidão ou ignorância). Uma condução, aliás, totalmente contrária aos princípios da condução controlada e condução defensiva supra expostos” (Vieira, 2007, p.118).

De acordo com Germano Marques da Silva (1996, p.51),

“Não se trata simplesmente de violação das regras de trânsito, nem da violação que ocasione um perigo concreto, porque este é o evento da acção e a violação grosseira é a causa deste evento, mas de temeridade, de ousadia perante o perigo quase certo, previsto ou previsível atentas as circunstâncias. O condutor devia prever que naquelas circunstâncias a violação daquelas regras de trânsito era especialmente adequada a causar um perigo concreto para determinados bens jurídicos”

Nas situações de perigo previsível, o incumprimento das normas de circulação, mesmo que constituindo meras contra-ordenações, leves ou graves, pode ser qualificada de grosseira, caso se preveja que naquela situação em concreto a violação das regras criará um perigo quase certo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou ainda para bens patrimoniais alheios de valor elevado (Silva, 1996).

Depois de analisado o relatório anual de sinistralidade rodoviária de 2010, da ANSR, verificamos, no que toca à circulação em sentido oposto ao estabelecido, que no ano de 2009 houve 191 vítimas de acidentes rodoviários e em 2010 cerca de 181. Por outro lado, no que toca à inversão do sentido de marcha, resultaram 99 vítimas de acidentes rodoviários, sendo que em 2010 resultaram 93 vítimas. Por realização da manobra de marcha atrás, houve 52 vítimas em 2009 e 68 em 2010 e da manobra de ultrapassagem pela direita em 2009, resultaram 45 vítimas de acidente de viação e em 2010 52 vítimas. No total, em 2009, foram vítimas de acidente de viação 27.738 condutores, dos quais, 450 são vítimas mortais, 1.556 são feridos graves e 25.732 são feridos leves. Já no ano de 2010, houve 479 vítimas mortais, 1.520 feridos graves e 25.995 feridos leves, perfazendo um total

de 27.994 condutores, vítimas de acidente de viação segundo acções e manobras executadas⁷.

De acordo com dados da Direcção – Geral da Política de Justiça, foram registados pelas Forças de Segurança, em 2005, um total de 308 crimes de condução perigosa, tendo este número aumentado para 359 em 2008, fixando-se nos 480 no ano de 2010, provando claramente que este crime tem aumentado significativamente ao longo dos anos⁸.

No ano de 2005, segundo dados da Direcção de Informações da GNR⁹, foram detidos, 179 condutores pela prática do crime de condução perigosa. Em 2008 foram detidas 165 pessoas pela prática do mesmo crime, e em 2010 o número aumentou para 210 detenções.

2.4.2 CRIME DE CONDUÇÃO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ OU SOB A INFLUÊNCIA DE ESTUPEFACIENTES OU SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS.

O artigo 292º do CP intitula-se de “condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas”.

Começando por analisar a condução de veículo em estado de embriaguez, tal é considerado, quando o condutor apresenta uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l. A ingestão de álcool, e o seu efeito nos condutores, sempre foi uma das principais causas da sinistralidade rodoviária em Portugal, sendo uma das maiores causas de vítimas nas nossas estradas.

“O álcool no sangue, actuando ao nível do sistema nervoso central, reduz as inibições de um indivíduo e, quando ainda em pouca quantidade, proporciona sensações agradáveis de relaxamento e auto-confiança. Aos poucos, aumentam as sensações de vitalidade e euforia, criando, paulatinamente e à medida que aumenta o consumo de bebidas alcoólicas, um sentimento sobrevalorizado e ilusório das capacidades e aptidões individuais Na verdade, desde os níveis mais baixos de álcool no sangue, diminuem as capacidades intelectuais da pessoa, bem como a sua rapidez de reacção” (Vieira, 2007, p.144).

O crime de condução em estado de embriaguez, pode ser imputado a título de dolo ou de mera negligência, conforme expõe o artigo 292º do CP, sendo que este é doloso sempre que o agente, *“tendo consciência do seu estado, pratica a condução de veículo rodoviário”* e negligente se o agente *“não tinha consciência do seu estado, por erro indesculpável”* (Silva, 1996, p.62).

⁷ Vide Tabela F1

⁸ Vide Tabela G1

⁹ Vide Tabela M1

Estatisticamente, o número de condutores detidos em estado de embriaguez, tem vindo a aumentar de ano para ano. Analisando os dados da Direcção – Geral da Política de Justiça, verifica-se que em 2001 foram detidos pelas Forças de Segurança um total de 16.572 indivíduos com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, tendo este número aumentado para 20.135 em 2006, fixando-se nos 22.067 no ano de 2010¹⁰.

A GNR, de acordo com dados da sua Direcção de Informações¹¹ deteve no ano de 2001 um total de 10.405 indivíduos a conduzir em estado de embriaguez, no ano de 2006 deteve 13.419 e em 2010 um total de 13.015 condutores.

Os métodos de determinação da taxa de alcoolemia são bastante importantes para que se consiga, de forma precisa e isenta, identificar a taxa de álcool no sangue (TAS) presente em qualquer condutor.

Desta forma, a pesquisa de álcool no sangue pode efectuar-se por meio de analisadores do ar expirado ou por métodos biológicos, sendo que, relativamente aos primeiros, existem analisadores qualitativos para detecção de álcool no sangue e quantitativos para quantificação da taxa de alcoolemia no sangue. Os biológicos, resultam de análises clínicas de amostras de sangue (Vieira, 2007).

“A determinação da taxa de álcool é elemento necessário à consumação do crime de condução sob influência de álcool. Por isso, a sua determinação ou quantificação tem sempre de resultar de teste efectuado por analisador quantitativo, devidamente homologado e calibrado, ou em consequência de análise ao sangue. Os aparelhos de ar expirado são classificados em dois grupos: os analisadores de triagem (screening breath testers) e os analisadores evidenciais ou formais (evidential breath testers). Os primeiros são cientificamente considerados como incapazes ou insuficientes para revelarem a verdadeira taxa de alcoolemia com a fidedignidade exigida pelo direito punitivo penal ou contra – ordenacional. Daí que só sejam admitidos analisadores evidenciais ou, então o método biológico de análise do sangue” (Vieira, 2007, p.150).

O procedimento do agente fiscalizador de trânsito inicia-se com o rastreio da presença de álcool através do analisador qualitativo (teste ao ar expirado) e, caso este indicie a existência de álcool, é efectuado novo teste, só que desta vez através de um analisador quantitativo (teste ao ar expirado), e se o resultado deste for igual ou superior a 0,5 g/l, o condutor é notificado pelo agente fiscalizador das sanções legais do facto praticado, do direito de requerer uma contraprova e das despesas que daí advierem caso o resultado seja positivo. A contraprova é realizada através de novo teste ao ar expirado, ou então através de análise sanguínea, de acordo com a opção do condutor. (Vieira, 2007)

¹⁰ Vide Tabela H1

¹¹ Vide Tabela M1

Contudo, pode surgir a impossibilidade de realização do teste ao ar expirado, devido às condições físicas em que se encontra o condutor ou à insuficiência da amostra de ar recolhida, obrigando-o a submeter-se directamente a métodos biológicos (Vieira, 2007). Por outro lado, pode dar-se o caso de o examinando se recusar a efectuar o teste ao ar expirado, mas tal facto é punido nos termos do artigo 348º do CP a título de desobediência, tal como refere o nº 3 do artigo 152 do CE. É sempre obrigatório aos condutores e peões intervenientes em acidentes de trânsito a submissão às provas estabelecidas para a detecção de álcool (Vieira, 2007).

No caso de impossibilidade de realização de análise ao sangue, por razões médicas ou por impossibilidade de recolha da amostra, sendo que nestes casos, é realizado um exame médico que tem por base os quesitos mencionados na Secção III do Capítulo I da Portaria nº 902-B/2007.

Por fim, e se o resultado for positivo, existir recusa ou impossibilidade na realização do exame, o indivíduo fica impedido de conduzir durante 12 horas sob pena de crime de desobediência qualificada de acordo com o artigo 154º nº2 do CE (Vieira, 2007).

Analisando agora a condução sob a influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica, verifica-se que estes têm influência nas capacidades e comportamentos do indivíduo, e, aquando do seu consumo vão influenciar o sistema nervoso do condutor, provocando alucinações e diminuindo a sua *“capacidade de acção e conseqüentemente a possibilidade de realizar uma condução dentro dos limites do risco rodoviário permitido”* (Vieira, 2007, p.155).

“Os condutores, e todos os que se propuserem a iniciar a condução, que revelem indícios de estarem sob a influência de estupefacientes” e substâncias psicotrópicas (artigo 9º da Lei nº 18/2007), são obrigados a submeter-se a testes de detecção sob pena de incorrerem no crime de desobediência de acordo com o artigo 152º nº3 do CE (Vieira, 2007, p. 157). O Despacho Normativo 35/2007 de 11 de Setembro do Ministério da Saúde *“contém um guia orientador para submissão a avaliação clínica de pessoas sob influência de substâncias psicotrópicas, e que passam nomeadamente pela observação dos estigmas corporais de consumo, objectos que o sujeito possua e pelo seu aspecto físico geral”* (Vieira, 2007, p.157). Quando um agente fiscalizador se deparar com tal situação, é realizado exame de rastreio de detecção nos termos do nº 1 do artigo 11º da Lei 18/2007. Caso o resultado apresentado no exame de rastreio seja positivo submete-se o examinando ao exame de confirmação que tem por base métodos biológicos de análise ao sangue.

À semelhança do que acontece na fiscalização da condução sob a influência do álcool, se o exame de rastreio for positivo, os condutores e as pessoas que se propuserem iniciar a condução são também impedidas de o fazer, mas neste caso por um período de 48 horas, de acordo com o nº 3 do artigo 157º do CE.

2.4.3 CRIME DE CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL

De acordo com o artigo 3º do DL 2/98 de 3 Janeiro, incorre no crime de condução ilegal quem “*conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada, sem para tal estar habilitado nos termos do CE*”, ou seja, comete o crime de condução ilegal ou inabilitada aquele que pratica a condução sem ter antes obtido a respectiva habilitação legal.

Os títulos que habilitam a condução de veículos podem ser de dois tipos, dependendo do veículo que se queira conduzir, por um lado, a carta de condução que habilita a conduzir automóveis e motociclos e por outro, a licença de condução que habilita à condução de motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³, ciclomotores, tractores agrícolas ou florestais ou outros veículos a motor que não exijam carta de condução (Vieira, 2007). Existem ainda outros títulos que habilitam à condução, como é o caso das licenças especiais de condução, emitidas por outros Estados membros do espaço económico europeu, as licenças emitidas por Estado estrangeiro que o Estado Português se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional e ainda as licenças emitidas por Estado estrangeiro, desde que este reconheça idêntica validade aos títulos nacionais e às licenças internacionais de condução (artigo 125º do CE).

Segundo Marques Vieira (2007), no caso de determinado condutor, titular de habilitação legal, estar juridicamente inibido ou proibido de conduzir, não se inclui no âmbito da norma penal aqui explicada, pois segundo este autor, o indivíduo apesar de não poder conduzir, possui os conhecimentos adequados à prática da condução, e ainda é titular de carta ou licença de condução, pois esta não é revogada. Logo, se um indivíduo está inibido ou proibido de conduzir, mas conduz, este autor é da opinião que ele incorre no crime de desobediência qualificada de acordo com o nº2 do artigo 138º do CE ou no crime de violação de imposições, proibições ou interdições previsto no artigo 353º do CP.

Um indivíduo, a quem foi aplicado a cassação do título de condução, nos termos do artigo 148º do CE ou 101º do CP,

“significa, que por motivos relacionados com o agente não se lhe reconhece mais as capacidades necessárias para o exercício da condução, mas antes é considerado um perigo para a circulação rodoviária o facto de ele continuar a conduzir nas vias públicas. São os casos do condutor ser considerado dependente ou com tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias

legalmente consideradas como estupefacientes ou psicotrópicas, ou ser considerado inidóneo ou inapto para a condução, em virtude da repetida violação de regras de circulação rodoviárias ou da prática de determinados crimes rodoviários, ou até do receio de que os venha a praticar no futuro. Nestes casos, o título de condução é revogado, e o condutor deixa de estar legalmente habilitado para o exercício da condução” (Vieira, 2007, p.170).

Marques Vieira (2007), analisando tal facto, refere que com a aplicação desta medida ao condutor, considera-o um perigo acrescido na circulação rodoviária, logo a intenção, é de impedir que este, por falta de aptidão teórica, prática ou técnica, exerça a actividade de condução. Assim, quem o fizer incorre no crime de condução ilegal prevista no artigo 3º do DL 2/98.

Para quem conduz com um título de condução caducado, incorre também na prática do crime de condução ilegal pois, qualquer condutor a quem lhe seja aplicada “*pena de proibição de conduzir efectiva durante o período em que o título era provisório, ou não se ter submetido ou ter reprovado em qualquer um dos exames exigidos para averiguação da sua aptidão física, mental ou psicológica para o exercício da condução*”, está inabilitado para o exercício da condução (Vieira, 2007, p.170).

Em suma, e de acordo com o artigo 130º nº5 do CE, os titulares de título de condução caducado, consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido, incorrendo no crime de condução ilegal, nos termos do artigo 3º do DL 2/98 (Vieira, 2007). No entanto, e que para tal se verifique, é condição necessária que o título de condução esteja caducado há pelo menos 2 anos como é referido no nº 3 do artigo 130º.

Para dar uma noção do quanto este crime tem vindo a aumentar ao longo da última década, e analisando os dados da Direcção – Geral da Política de Justiça, verifica-se que em 2001, cerca de 16.215 indivíduos foram detidos por falta de habilitação legal para condução de veículo rodoviário, tendo aumentado para 21.313 no ano 2007, notando-se a partir desse ano um decréscimo, fixando-se nos 18.886 no ano de 2010¹². De acordo com a Direcção de Informações da GNR¹³, no ano de 2001 foram efectuadas um total de 9.193 detenções por este crime, em 2007 foram detidos 13.242 indivíduos sem habilitação legal e em 2010, 9.790.

¹² Vide Tabela I1

¹³ Vide Tabela M1

2.5 CONSEQUÊNCIA JURÍDICA DOS CRIMES RODOVIÁRIOS

Actualmente, quem praticar dolosamente o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa até 360 dias, de acordo com o nº1 do artigo 291º do CE devendo ser conjugado com o nº1 do artigo 47º do CP, no que respeita ao limite da pena de multa. Em caso de negligência, *“relativamente à conduta do agente e conseqüentemente à criação do perigo típico”*, este é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias. No caso de *“negligência na criação do perigo”*, o condutor é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias, de acordo com os nºs 4 e 3 do artigo 291º do CP, respectivamente (Vieira, 2007, p.204).

No que diz respeito ao crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, de acordo com o artigo 292º do CP, o condutor é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave não lhe couber por força de outra disposição legal. A parte final do nº1 deste artigo *“refere-se às situações em que o comportamento do condutor deve ser punido com as sanções previstas no artigo 291º do CP”* (Vieira, 2007, p.204).

Por último, o crime de condução ilegal de veículos a motor, é punido com pena de prisão até 1 ano ou multa até 120 dias, excepto se for por condução de motociclo ou automóvel, em que a pena será até 2 anos de prisão ou multa até 240 dias. Para Marques Vieira (2007) o legislador deveria ter ido mais longe e incluir outros graus de punibilidade, de acordo com as características do veículo conduzido e a respectiva categoria.

Analisando o artigo 294º do CP, nos seus números 1 e 2 encontramos as circunstâncias agravantes da pena aplicável aos crimes de condução perigosa e condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

“Ali se prevê que, quando estes delitos sejam cometidos no âmbito do exercício da actividade do respectivo condutor, pela condução de veículos de transporte escolar, de veículos ligeiros de aluguer para transporte público de aluguer, de veículos pesados de passageiros ou de mercadorias ou de veículos de transporte de mercadorias perigosas, o agente é punido com a pena que ao caso caberia, agravada de um terço nos seus limites mínimo e máximo. Na mesma agravante incorrem os condutores de veículos de socorro ou de emergência quando pratiquem os mencionados crimes”, com excepção do crime de condução perigosa em virtude de violação grosseira de regras de circulação rodoviária, do artigo 291º nº1 alínea b) do CP” (Vieira, 2007, p.205).

Nos termos do nº 3 do artigo 294º, aplica-se aos crimes de condução perigosa e condução influenciada as circunstâncias agravantes e atenuantes dos artigos 285º e 286º do

CP (Vieira 2007). “O artigo 285º do CP prevê a agravante de a conduta típica ter como resultado, mais do que a criação de um perigo, a lesão efectiva de um bem jurídico individual”, prevendo-se para esta situação a “punição do agente com a pena que ao caso caberia, agravada de um terço nos seus limites mínimo e máximo” (Vieira, 2007, p.207). Já no que diz respeito à especial atenuação ou dispensa da pena prevista no artigo 286º do mesmo diploma legal, é tido em conta a situação em que o agente remove voluntariamente o perigo antes de se ter verificado o dano considerável (Vieira, 2007).

Às penas aplicadas aos indivíduos que cometem crimes rodoviários, podem também ser aplicadas penas acessórias e medidas de segurança que impeçam o exercício da condução de veículos motorizados nas vias públicas por parte destes. O artigo 69º do CP prevê a proibição de condução de veículos motorizados e o artigo 101º, contém as medidas de segurança de cassação da licença e interdição da concessão da licença de condução de veículo motorizado, salvaguardando deste modo, a “sociedade do delinquente perigoso” (Vieira, 2007, p.209).

“A pena de proibição de conduzir tem uma duração mínima de 3 meses e máxima de 3 anos e será aplicável, como pena acessória que é, quando tiver sido aplicada pena principal ao agente condenado por crime cometido com utilização de veículo, e cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante ou pelos crimes de condução perigosa, condução influenciada, e recusa de submissão às provas legalmente estabelecidas para detecção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo” (Vieira 2007 p. 209 e 210).

Quando esta pena é aplicada a novos condutores, cujo título de condução tem carácter provisório durante os primeiros dois anos, a “provisoriade do título prevalece até decisão definitiva ou transitada em julgado”, e após a aplicação da pena acessória de proibição ou inibição de conduzir, o título de condução caduca, de acordo com o artigo 130º do CE. (Vieira, 2007, p.212).

“A medida de segurança de cassação da licença de condução e interdição da concessão da licença de condução de veículo motorizado do artigo 101º do CP (...) é aplicada quando, considerado o facto praticado e a personalidade do agente, houver fundado receio de que este possa a vir praticar outros factos da mesma espécie, ou ser considerado inapto para a condução. (...) A cassação do título de condução significa o cancelamento da habilitação legal que autorizava o agente a conduzir veículos a motor e é acompanhada da interdição de concessão de novo título. Esta última será isoladamente aplicável se, verificados aqueles pressupostos, o agente não for titular de habilitação legal” (Vieira, 2007, p.213 e 214).

Os crimes dos condutores devem ficar registados no registo criminal, e nos termos do artigo 149º do CE no registo de infracções do condutor, sendo que, poderão ser usados para efeito de apreciação futura, nomeadamente para aplicação do mecanismo de reincidência, previsto no artigo 75º e seguintes do CP (Vieira, 2007).

Por último, torna-se necessário abordar o concurso de crimes, nomeadamente, o crime de homicídio previsto nos artigos 131º e seguintes do CP, ofensa à integridade física, plasmada nos artigos 143º e seguintes do CP e de dano, previsto nos artigos 212º e seguintes do CP, quando concorrem com o crime de condução perigosa. Se existir prática do crime de condução perigosa e deste resultar homicídio ou ofensas à integridade física grave, aplica-se o artigo 285º do CP, por remissão do número 3 do artigo 294º do mesmo diploma. Ou seja, o condutor em causa é punido com a pena que ao caso caberia, agravada de um terço nos limites mínimo e máximo (Vieira, 2007). No caso de ofensas simples ou de crime de dano, estamos perante um concurso efectivo de crimes (Vieira, 2007).

Relativamente ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, previsto no artigo 292º do CP, se resultar qualquer um dos crimes abordados no parágrafo anterior, de acordo com Marques Vieira (2007), há sempre concurso efectivo de crimes, assim como, para o crime de condução sem habilitação legal do artigo 3º do DL 2/98.

Estatisticamente, de acordo com dados da Direcção – Geral de Política da Justiça¹⁴, em 2001 foram registados pelas forças de segurança um total de 1.130 homicídios negligentes resultantes de acidentes de viação, tendo este número diminuído para 795 em 2007 e 597 em 2010, sendo notório que, este crime tem tido uma tendência para baixar ao longo da última década. Segundo dados da Direcção de Informações da GNR¹⁵, dos 1.130 crimes registados em 2001, 1.012 foram da competência da Guarda, em 2007 dos 795 crimes registados, 632 foram efectuados pela GNR e em 2010 dos 597 crimes, 522 foram também registados por esta instituição.

Quanto ao crime de ofensa à integridade física por negligência em acidente de viação, a nível nacional, segundo dados da Direcção – Geral da Política de Justiça¹⁶ foram registados pelas Forças de Segurança, em 2001, um total de 5.321 crimes, dos quais 3.097 foram registados pela GNR, de acordo com a Direcção de Informações¹⁷ desta instituição. Já no ano 2007, de um total de 2.622 indivíduos detidos, 1.981 foram da competência da GNR e em 2010 de um total de 1.248 detenções, 970 foram realizadas pela mesma, sendo claramente notória, uma diminuição na ocorrência deste tipo de crime.

¹⁴ Vide Tabela J1

¹⁵ Vide Tabela M1

¹⁶ Vide Tabela L1

¹⁷ Vide Tabela M1

II PARTE – PRÁTICA

CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA DA PARTE PRÁTICA

3.1 METODOLOGIA DE ANÁLISE

Após estarem estabelecidas as perguntas de investigação e definidas algumas hipóteses de resposta às mesmas no Capítulo 1, surge a necessidade de procurar junto de profissionais experientes, todo um conjunto de opiniões, que permita a recolha de informação privilegiada, procurando diferentes pontos de vista. Para além disto, há também a necessidade de recolher dados concretos que permitam dar validade a um conjunto de informação estatística, no sentido de dar resposta a algumas dessas questões.

Desta forma, para a parte prática deste trabalho, foram utilizados dois métodos de recolha de informação, sendo eles a entrevista e a recolha de dados.

Relativamente à entrevista, esta é semi-directiva, permitindo lidar com uma multiplicidade de pontos de vista, obtendo experiências personalizadas de cada observador entrevistado, conseguindo desta forma um conjunto de opiniões que permitem validar algumas das hipóteses, inicialmente formuladas. Foi elaborado um guião de entrevista¹⁸, igual para todos os entrevistados, constituído por 12 perguntas semi-directivas, relacionadas com as hipóteses propostas no Capítulo 1. O principal objectivo das entrevistas é extrair informação que resulta da experiência dos diversos profissionais, não sendo preocupação a quantificação de dados.

A recolha de dados baseou-se em informações colhidas de processos – crime (condução sem habilitação legal e condução em estado de embriaguez) elaborados/investigados por alguns Destacamentos de Trânsito. Atendendo aos números estatísticos apresentados anteriormente, verifica-se que estes dois crimes são na prática, os mais cometidos pelos infractores, não tendo sido possível encontrar qualquer processo relativo ao crime de condução perigosa, nos Destacamentos de Trânsito mencionados anteriormente.

¹⁸ Vide Apêndice B

3.2 EXECUÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO

Para a execução do trabalho de campo, procedeu-se à realização de diversas entrevistas para além da recolha de dados dos processos – crime, respeitantes ao crime de condução em estado de embriaguez e condução ilegal, tendo esta sido realizada durante os meses de Maio, Junho e Julho de 2011.

Relativamente às entrevistas, foi dado a cada entrevistado uma carta de apresentação¹⁹, a qual continha todos os objectivos propostos para a realização do estudo e o contributo expectável de cada um.

A recolha de dados orientou-se para os processos – crime respeitantes aos anos de 2001 a 2010, provenientes dos Destacamentos de Trânsito de Braga, Carcavelos, Coimbra, Leiria e Porto e apenas relativos ao crime de condução em estado de embriaguez e de condução sem habilitação legal.

Após a transcrição das entrevistas e da recolha dos dados, foi efectuada a sua análise e discutidos os seus resultados, de forma a obter uma conclusão quanto à validação das hipóteses formuladas.

3.3 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DE ANÁLISE

O universo de análise é composto, relativamente às entrevistas, por militares (Comandante da Unidade Nacional de Trânsito da GNR e Comandantes de Destacamentos de Trânsito da GNR), por um Juiz Conselheiro, e por um Professor Universitário, especialista em crimes rodoviários.

De acordo com o tema do trabalho, com as perguntas de investigação e as hipóteses propostas, os Comandantes de Destacamento de Trânsito são aqueles, que dentro da Instituição GNR, mais lidam com este tipo de criminalidade, podendo através destes, ter uma perspectiva operacional sobre o alcance destes crimes.

O Comandante da Unidade Nacional de Trânsito, por todos os anos de serviço dedicados ao Trânsito que resultam num acumular de experiências, contribui decisivamente, com uma visão mais abrangente sobre esta temática, no seio da instituição GNR.

A opinião de um Juiz Conselheiro, graças à experiência que tem e por todos os crimes que já julgou sobre esta temática, dá um contributo extremamente significativo, no que respeita ao modo como a magistratura encara esta problemática, como a poderá

¹⁹ Vide Apêndice A

combater e ao nível penal que medidas poderiam vir a ser tomadas, para que se melhorasse toda a moldura relativa a estes crimes.

Por sua vez a entrevista ao Sr. Professor Marques Vieira, especialista nesta matéria, elucida o modo com que as pessoas encaram e estão consciencializadas para esta temática, enveredando para um ponto de vista mais educacional.

Os processos-crime recolhidos nos diversos Destacamentos de Trânsito, depois de interpretados, dão uma visão geral das penas que na prática são aplicadas a quem comete os crimes rodoviários aqui estudados. Através desta análise, podemos mostrar, estatisticamente, diversos dados sobre este tipo de criminalidade.

Após o estudo e interpretação das entrevistas, e dos dados recolhidos, alcançamos as respostas às questões de investigação propostas, concluindo que algumas das hipóteses práticas, inicialmente propostas, estão de acordo com a realidade estudada.

CAPÍTULO 4 – APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS ENTREVISTAS

4.1.1 CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Entrevistados	Género	Idade	Posto ou Cargo	Função	Unidade ou Local
1	M	63	Juiz Conselheiro	Juiz Conselheiro do Tribunal de Justiça	Vila Nova de Gaia
2	M	41	Professor Universitário	Advogado e Professor Universitário	Universidade Católica – Porto
3	M	51	Coronel	Comandante de Unidade	UNT
4	M	31	Capitão	Cmdt DTrans	DTrans de Aveiro
5	M	37	Capitão	Cmdt DTrans	DTrans de Braga
6	M	33	Capitão	Cmdt DTrans	DTrans de Coimbra
7	M	30	Capitão	Cmdt DTrans	DTrans de Leiria
8	M	29	Capitão	Cmdt DTrans	DTrans do Porto

Quadro 4.1.1 – Caracterização dos Entrevistados

4.1.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DAS QUESTÕES

Relativamente à questão nº 1: “Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?”, a opinião dos entrevistados não é uniforme quanto a este ponto, no entanto, a grande maioria concorda que o problema está na sua aplicação. Salienta-se o contributo do entrevistado nº 3 que refere-se ao facto do problema não residir apenas na aplicação e cumprimento das sanções, mas pela celeridade com que estas são aplicadas no tempo. Com a aplicação da pena de multa, este tipo de criminalidade acaba por não ter a atenção que lhe é devida, levando a um clima de

impunidade perante a mesma. Como diz o entrevistado nº 1, tal situação resulta de uma certa benevolência por parte dos Tribunais.²⁰

No que diz respeito à questão nº 2: “*Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?*”, todos os entrevistados concordam que deveria haver um agravamento das penas acessórias e que os processos deveriam ser mais céleres, sendo que a solução, segundo o entrevistado nº 3, passaria por julgamentos em processo sumário. Atendendo ao que nos diz o entrevistado nº 1, é necessário não recorrer, de forma constante, à suspensão do processo, principalmente em situações de reincidência, como referem os entrevistados 1, 2, 5 e 6. Por fim, em relação à cassação do título de condução, torna-se essencial recorrer a esta medida, com mais frequência, como refere o entrevistado nº 6.²¹

Quanto à questão nº 3: “*Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?*”, nem todos estão de acordo. Por um lado, alguns entrevistados (nºs 1,2,3 e4) acham que as pessoas têm consciência do problema, contudo, pensam que a culpa é dos outros e evitam qualquer tipo de responsabilidade. Por outro lado, de acordo com outro grupo de entrevistados (nºs 5,6,7 e 8), estes são da opinião de que as pessoas não têm a noção do problema e que deveria existir mais informação que sensibilizasse a sociedade. Os entrevistados nº 6 e 7, referem que os Órgãos de Comunicação Social chamam a atenção para este flagelo, surgindo uma preocupação temporária, mas apenas nas épocas festivas ou quando existe um acidente que envolva uma figura pública ou um familiar destes. Só assim, as pessoas tomam mais consciência da importância desta problemática.²²

Para a questão nº 4: “*Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?*”, a opinião dos entrevistados é unânime. Todos eles concordam que se deve dar mais importância a esta problemática e que deveria ser mais reprovável socialmente. É de opinião geral que as pessoas não estão sensibilizadas para este problema e que deveria existir mais educação e formação.²³

Quanto à questão nº5: “*Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade deveriam ser criminalizadas?*”, no geral, os entrevistados concordam que nos moldes actuais não se deveria criminalizar algumas

²⁰ Vide Quadro L1

²¹ Vide Quadro M1

²² Vide Quadro N1

²³ Vide Quadro O1

contra-ordenações. Por um lado, porque os crimes estão banalizados, e por outro, acabam sempre por resultar num pagamento de uma multa. Existem entrevistados que são da opinião de que se deveria criminalizar o excesso de velocidade, nomeadamente o nº 2 e o nº8, contudo, há que ter em conta determinados parâmetros, como a via onde se circula e tendo em atenção o excesso de velocidade e não velocidade excessiva.²⁴

Respeitante à questão nº 6: “*Relativamente às Forças de Segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?*”, é opinião de todos os entrevistados que as forças de segurança deveriam ter todos os meios, humanos e tecnológicos, à disposição para poderem cumprir a sua missão, de forma a alcançar-se uma investigação rápida e eficaz, traduzindo-se numa resposta oportuna dos Tribunais. Para além disso, devem ter uma formação contínua, e acesso em tempo real à informação pretendida aquando da fiscalização. Segundo o entrevistado nº 8, os agentes de fiscalização devem também direccionar a sua fiscalização para os pontos negros de acidentes de viação, de acordo com estudos, que permitam concluir quais são. O entrevistado nº 3 salienta o facto da articulação e operacionalidade serem importantes no combate a esta criminalidade, referindo que no caso particular da GNR “*seria vantajosa a existência de uma unidade especializada em trânsito e segurança rodoviária com comando único nacional e competência em todo o território continental*”.²⁵

Relativamente à questão nº 7: “*Considera ser importante especializar magistrados (Procuradores do Ministério Público e Juizes) nesta temática? Porquê?*”, a opinião dos entrevistados não é consensual. Quanto ao grupo (entrevistados nºs 1,2 e 4) que nega, as suas razões são variadas. Segundo os entrevistados nºs 1 e 4 não se deve especializar os magistrados, mas sim, sensibilizá-los para esta temática. O entrevistado nº 2 diz que a especialização deve existir na fiscalização. Quanto ao grupo que responde afirmativamente (nºs 3, 5, 6, 7 e 8) segundo estes, era uma boa medida que poderia ajudar a reduzir os índices de sinistralidade.²⁶

Quanto à questão nº 8: “*Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia?*”, é da opinião de todos que existem falhas de comunicação entre estas entidades. Segundo os entrevistados, deveria haver troca de informação entre elas, apontando como uma grande falha o facto de não ser possível detectar nas acções de fiscalização se os condutores se encontram inibidos ou proibidos de conduzir. A ANSR deveria dispor de uma

²⁴ Vide Quadro P1

²⁵ Vide Quadro Q1

²⁶ Vide Quadro R1

base de dados permanentemente acessível e actualizada sobre esta informação, disponível para as entidades fiscalizadoras. O entrevistado nº 3 classifica de deficiente a comunicação entre Tribunais, ANSR e Forças de Segurança.²⁷

No que diz respeito à questão nº 9: “*Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?*”, é da opinião de quase todos os entrevistados que a formação não é a adequada e que os novos condutores não saem bem preparados, tendo as escolas de condução como principal objectivo, o aproveitamento dos alunos em exame.²⁸

Para a questão nº 10: “*De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?*”, os entrevistados entendem que deverá existir uma maior exigência na formação, esta terá de ser contínua e deverá passar por uma multiplicidade de cenários, que permita testar as capacidades dos condutores. Por outro lado, a criação de acções de maior impacto, através do contacto com vítimas de acidentes de viação, mostrando-lhes quais poderão ser as verdadeiras consequências dos seus actos enquanto condutores, poderia ser uma das medidas.²⁹

Quanto à questão nº 11: “*Que impacto têm na sua opinião as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?*”, globalmente, os entrevistados referem que as penas aplicadas não criam nos condutores o impacto desejado, por se optar muitas vezes pela suspensão das penas, e pela aplicação de uma multa. O entrevistado nº 3 vai um pouco mais longe e refere até que esse impacto é nulo. É opinião de quase todos os entrevistados que os crimes rodoviários estão bem definidos no CP, excepto os entrevistados 7 e 8 que referem que deviam estar mais explícitos.³⁰

Por último, e sobre a questão nº 12: “*De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?*”, os entrevistados, concordam que apesar da diminuição significativa dos índices de sinistralidade estes ainda permanecem muito elevados, pelo que se deverá exercer um maior esforço no sentido de os fazer diminuir. O entrevistado nº 3 refere que a tendência é para a estagnação desses índices. O entrevistado nº 2 é da opinião que com uma aposta

²⁷ Vide Quadro S1

²⁸ Vide Quadro T1

²⁹ Vide Quadro U1

³⁰ Vide Quadro V1

forte por parte dos nossos Governos se consegue colocar Portugal ao nível dos melhores da Europa, ultrapassando mesmo os objectivos propostos para 2015.³¹

4.2 ANÁLISE DOS DADOS RECOLHIDOS

Os dados recolhidos, foram extraídos dos processos – crime, de condução em estado de embriaguez e condução sem habilitação legal. Como foi referido anteriormente, pelos números estatísticos referentes ao número de crimes praticados pelos condutores, estes dois tipos de crimes, são largamente os mais verificados, daí se ter optado apenas por fazer uma recolha com base nestes.

Foram analisados e recolhidos dados de um total de 145 processos-crime, 107 por condução de veículo em estado de embriaguez e 38 por condução de veículo sem habilitação legal.³² Na recolha destes dados foram analisados os livros de registo de detidos de alguns Destacamentos de Trânsito, concretamente, de Braga, Carcavelos, Coimbra, Leiria e Porto. Da análise dos livros, obteve-se do Destacamento de Trânsito de Braga 12 processos, de Carcavelos 41, de Coimbra 21, de Leiria 68, e do Porto 8.³³ Para o crime de condução em estado de embriaguez³⁴, foram analisados do Destacamento de Trânsito de Braga 10 processos, de Carcavelos 35, de Coimbra 13, de Leiria 43 e do Porto 6, sendo que para o crime de condução sem habilitação legal³⁵ recolheu-se do Destacamento de Trânsito de Braga 2 processos, de Carcavelos 6, de Coimbra 8, de Leiria 20 e do Porto 2.

Os 145 condutores aqui analisados são na sua maioria do sexo masculino, mais precisamente 133, e apenas 12 são do sexo feminino.³⁶ Para o crime de condução em estado de embriaguez³⁷, dos 107 processos, 102 dizem respeito a condutores do sexo masculino e apenas 5 são do sexo feminino. Já para o crime de condução sem habilitação legal³⁸, dos 38 processos analisados, 31 dizem respeito a condutores do sexo masculino e 7 são do sexo feminino.

Relativamente ao estado civil, os dois grupos que mais se destacam são os solteiros e os casados, sendo que os indivíduos solteiros encontram-se representados em maior número. Dos 145 condutores analisados, 85 são solteiros, 46 são casados, 7 são divorciados e apenas 2 são viúvos, havendo outros 5 que se desconhece o seu estado civil

³¹ Vide Quadro X1

³² Vide Gráfico EE1

³³ Vide Gráfico FF1

³⁴ Vide Gráfico FF2

³⁵ Vide Gráfico FF3

³⁶ Vide Gráfico GG1

³⁷ Vide Gráfico GG2

³⁸ Vide Gráfico GG3

por não estar especificado no processo.³⁹ Quanto ao crime de condução em estado de embriaguez⁴⁰, há 61 indivíduos solteiros, 37 casados, 4 divorciados e 2 viúvos. Já no crime de condução sem habilitação legal⁴¹, 24 são solteiros, 9 casados, 3 divorciados e não há qualquer viúvo a registrar.

Quanto à faixa etária dos condutores aqui abordados, esta situa-se principalmente entre os jovens dos 20 aos 29 anos. De toda a amostra recolhida, apenas 4 condutores têm até 19 anos, e 49 têm idades compreendidas entre os 20 e os 29 anos, 38 condutores têm entre os 30 e os 39 anos, 19 têm entre 40 e 49 anos e por fim, 15 condutores têm entre 50 e 59 anos, havendo 20 indivíduos que se desconhece a sua idade⁴². Quanto ao crime de condução em estado de embriaguez⁴³, 33 indivíduos têm idades entre os 20 e os 29 anos, 31 entre 30 e 39 anos, 15 entre 40 e 49 anos e por fim 14 têm idades compreendidas entre os 50 e 59 anos. Já para o crime de condução sem habilitação legal⁴⁴, 4 condutores têm até aos 19 anos, 16 têm entre os 20 e os 29 anos, 7 têm entre 30 e 39 anos, 4 têm entre 40 e 49 anos e apenas 1 tem entre 50 e 59 anos.

Como foi referido anteriormente, os processos analisados, dizem respeito à última década, nomeadamente aos anos de 2001 a 2003 e de 2007 a 2011, sendo que nos anos aqui em falta não foi possível obter qualquer processo criminal. Dos 145 processos, 23 dizem respeito ao ano de 2001, 18 ao ano de 2002, 3 ao ano de 2003, 11 são de 2007, 48 de 2008, 21 de 2009, 16 de 2010 e por fim 5 são do ano de 2011.⁴⁵ Quanto ao crime de condução em estado de embriaguez⁴⁶ obtiveram-se 19 processos do ano de 2001, 16 de 2002, 2 de 2003, 7 de 2007, 33 do ano de 2008, 17 de 2009, 10 de 2010 e por fim 3 de 2011. Já para o crime de condução sem habilitação legal⁴⁷, foi possível obter 4 processos de 2001, 2 de 2002, 1 de 2003, 4 de 2007, 15 de 2008, 4 do ano de 2009, 6 de 2010 ainda 2 do ano de 2011.

Outro ponto analisado é o tipo de estrada em que os crimes ocorreram. Na sua maioria, estes deram-se em Estradas Nacionais, registando-se 75 crimes no universo estudado. Em Auto-Estrada foram cometidos 33 crimes, em Itinerários Complementares cometidos 7 crimes, em Estradas Municipais 5 e em Itinerários Principais 2, havendo 23

³⁹ Vide Gráfico HH1

⁴⁰ Vide Gráfico HH2

⁴¹ Vide Gráfico HH3

⁴² Vide Gráfico II1

⁴³ Vide Gráfico II2

⁴⁴ Vide Gráfico II3

⁴⁵ Vide Gráfico JJ1

⁴⁶ Vide Gráfico JJ2

⁴⁷ Vide Gráfico JJ3

crimes que não se conseguiu concluir quanto ao tipo de estrada onde foram cometidos.⁴⁸ Dos 107 crimes por condução em estado de embriaguez analisados⁴⁹, 50 deles foram cometidos em Estradas Nacionais, 28 em Auto-Estradas, 4 em Itinerários Complementares, 3 em Estradas Municipais e 2 em Itinerários Principais, havendo 20 que não se conseguiu definir o tipo de estrada onde ocorreram. Já para o crime de condução sem habilitação legal⁵⁰ dos 38 processos analisados, 25 deles foram cometidos em Estradas Nacionais, 5 em Auto-Estrada, 3 em Itinerários Complementares e 2 em Estradas Municipais, dos quais 3 não foi possível apurar o tipo de estrada onde ocorreram.

Analisando agora os dados mais relevantes neste estudo, torna-se bastante importante enunciar que penas foram aplicadas aos autores dos crimes cometidos. Posto isto, dos 145 processos visados, 100 deles resultaram numa condenação de pagamento de multa com uma pena acessória de proibição de conduzir por determinado espaço de tempo variável consoante o processo, havendo 37 que resultaram apenas no pagamento de uma multa, sendo estas duas, as principais penas aplicadas a estes condutores. Para além disto, foi ainda aplicado a 1 condutor uma admoestação verbal, a outro uma admoestação verbal com proibição de conduzir, e um outro foi punido com pena de prisão suspensa, 2 deles com multa ou trabalho comunitário e ainda 3 com trabalho comunitário.⁵¹

No que diz respeito ao tipo de crime, relativamente à condução em estado de embriaguez⁵², dos 107 processos analisados, 100 resultaram numa pena de pagamento de multa com pena acessória de proibição de conduzir por determinado espaço de tempo variável consoante o processo, havendo 6 que resultaram apenas no pagamento de uma multa e 1 onde a pena foi uma admoestação verbal, conjugado com pena acessória de proibição de conduzir. Quanto ao crime de condução sem habilitação legal⁵³, dos 38 condutores, 30 deles foram punidos com o pagamento de uma multa, 1 com admoestação verbal, 3 com multa ou trabalho comunitário, 1 com pena de prisão suspensa e 3 com trabalho comunitário.

Atendendo ao valor da multa paga pelos condutores visados, dos 139 processos analisados, 33 deles têm um valor de pagamento entre os 400 e os 499 euros, sendo estes os valores mais aplicados. Quanto aos restantes condutores, 27 tiveram de fazer um pagamento entre os 300 e os 399 euros, 21 entre os 200 e os 299 euros, 15 deles entre os 100 e os 199 euros, 12 entre os 500 e os 599 euros, 11 entre os 600 e os 699 euros, 8

⁴⁸ Vide Gráfico LL1

⁴⁹ Vide Gráfico LL2

⁵⁰ Vide Gráfico LL3

⁵¹ Vide Gráfico MM1

⁵² Vide Gráfico MM2

⁵³ Vide Gráfico MM3

condutores pagaram entre os 700 e os 799 euros, 5 entre os 800 e os 899 euros, 2 condutores pagaram entre 900 e 999 euros, bem como outros dois entre 1000 e 1099 euros, existindo apenas 1 condutor que pagou o valor mais alto, fixado entre os 1100 e os 1199 euros. O valor mais baixo fixou-se entre os 0 e os 99 euros, e verificou-se em apenas 1 condutor. Nestas condenações existe ainda um condutor que se desconhece o valor da multa.⁵⁴

Em relação ao crime de condução em estado de embriaguez⁵⁵, dos 105 condutores que pagaram uma multa, 24 pagaram um valor entre os 300 e os 399 euros, 22 entre os 400 e os 499 euros, 18 entre os 200 e os 299 euros, 11 entre os 100 e os 199 euros, o valor mais baixo, 10 entre os 500 e os 599 euros, 9 entre os 600 e os 699 euros, 4 entre os 700 e os 799 euros, 4 entre os 800 e os 899 euros, 2 pagaram um valor compreendido entre os 1000 e os 1099 euros, o valor mais alto, e apenas um condutor pagou uma multa entre os 900 e os 999 euros.

Quanto ao crime de condução sem habilitação legal⁵⁶, dos 34 condutores multados, 11 deles pagaram uma multa fixada entre os 400 e os 499 euros, 4 pagaram entre os 100 e os 199 euros, 4 entre os 700 e os 799 euros, 3 condutores pagaram entre 200 e 299 euros, 3 entre 300 e 399 euros, 2 entre os 500 e os 599 euros, 2 entre 600 e os 699 euros, e apenas um condutor pagou abaixo dos 99 euros, o valor mais baixo, bem como 1 condutor entre os 1100 e os 1199 euros, o valor mais alto. Havendo também um condutor que pagou entre os 800 e os 899 euros, 1 entre os 900 e 999 euros, e um outro condutor que se desconhece o valor pago.

Por fim, importa referir a duração do tempo de proibição de conduzir dos infractores, sendo esta sanção apenas aplicada ao crime de condução em estado de embriaguez. Dos 101 condutores punidos, destacam-se 41 por terem ficado proibidos de conduzir durante 3 meses, pena aplicada à maioria dos indivíduos. Quanto aos restantes, distribui-se a pena da seguinte forma: 33 – 4 meses, 10 – 5 meses, 5 – 6 meses, 4 – 7 meses, 3 – 8 meses, 3 – 9 meses, 1 – 10 meses e 1 – 14 meses (tempo mais longo registado).⁵⁷

⁵⁴ Vide Gráfico NN1

⁵⁵ Vide Gráfico NN2

⁵⁶ Vide Gráfico NN3

⁵⁷ Vide Gráfico OO1

CAPÍTULO 5 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Analisados os resultados obtidos, procede-se à verificação das hipóteses inicialmente formuladas. Sendo assim, neste capítulo, o fim pretendido, é tirar todas as conclusões possíveis, sobre a problemática abordada. As hipóteses são as seguintes:

H1: As penas mais aplicadas aos autores dos crimes rodoviários são, a pena de multa e a proibição de conduzir por determinado espaço de tempo.

H2: Os órgãos judiciais optam algumas das vezes pela aplicação das penas de trabalho comunitário e presença em programas especiais a quem comete crimes rodoviários.

H3: Os órgãos decisores aplicam a pena de prisão efectiva a quem comete crimes rodoviários.

H4: Deve-se alertar e consciencializar as pessoas para o perigo que é criado quando cometem este tipo de crimes para que haja uma diminuição no seu cometimento.

H5: Deve haver mais formação nas escolas de condução e educação sobre esta problemática desde os primeiros anos escolares para que haja uma maior consciência por parte das pessoas aquando do cometimento de crimes rodoviários.

H6: A alteração da moldura penal pode ajudar à diminuição da ocorrência e reincidência de crimes rodoviários.

H7: Deve-se aplicar com mais frequência a pena de prisão efectiva e medida de cassação da carta de condução para que os índices de criminalidade rodoviária diminuam.

5.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES INICIALMENTE FORMULADAS

De acordo com todo o tema deste trabalho foram elaboradas inicialmente um conjunto de perguntas de investigação que procurassem dar uma percepção, e de certa forma responder à problemática abordada, surgindo daí um conjunto de hipóteses práticas que são agora validadas, parcialmente validadas ou refutadas, tendo em consideração a análise efectuada anteriormente.

No que diz respeito à H1, esta é validada pois, de acordo com os dados recolhidos nos Destacamentos de Trânsito, a maior parte das penas aplicadas aos crimes estudados são de facto a pena de multa conjugada ou não com a pena acessória de proibição de conduzir, dependendo do tipo de crime em causa.

Relativamente à H2, esta é parcialmente validada, pois começa-se a assistir no nosso país, a opção por parte dos Tribunais em substituir as penas de prisão por trabalho comunitário, de acordo com alguns dos processos analisados. Relativamente aos programas especiais, não existe nenhum registo nos processos analisados.

Quanto à H3, esta é claramente refutada, pois de acordo com a análise aos dados recolhidos e pelo que se interpreta das entrevistas, esta é uma pena que quase nunca é aplicada pelos nossos magistrados. Por norma, só o é, em casos de extrema reincidência.

A H4, é parcialmente validada, ou seja, para que haja uma verdadeira consciência da nossa sociedade, é necessário aplicar programas de sensibilização que choquem as pessoas, com o fim de dar a conhecer a verdadeira realidade, mas tal não acontece, por isso, este tipo de crimes acabam por ser banalizados.

Relativamente à H5, esta é validada, pois a formação dada pelas escolas de condução influencia bastante o modo como o aluno irá conduzir após estar habilitado para tal. Contudo, as escolas têm de ensinar os alunos a conduzir para o resto da sua vida e não apenas para obterem aproveitamento no exame. Quanto à educação nas escolas, esta é essencial, pois a médio/longo prazo, essas crianças vão ter uma maior consciência dos perigos provenientes do cometimento destes crimes.

No que concerne à H6, esta é refutada, pois de acordo com as entrevistas realizadas, as opiniões expressas, na sua maioria, vão no sentido de alterar apenas a parte Processual Penal. De um modo geral, os processos deveriam ser mais céleres, evitando-se recorrer tantas vezes à suspensão dos mesmos.

Por fim, no que respeita à H7, esta é parcialmente validada, pois de acordo com as entrevistas dadas, a maior parte das opiniões concentram-se na aplicação das penas e não tanto na tipificação, ou seja, deve-se efectivamente pôr em prática o que está na lei, como é o caso da medida de segurança de cassação do título de condução e aplicação com maior frequência das penas de prisão nos casos da reincidência, em detrimento das multas.

5.2 CONCLUSÕES FINAIS

É do conhecimento geral que a sinistralidade rodoviária em Portugal, apesar da sua diminuição, apresenta ainda valores preocupantes, pois continuam a surgir bastantes vítimas resultantes de inúmeros acidentes de viação.

De acordo com o supra referido, uma das conclusões que se pode tirar deste estudo, atendendo ao objectivo geral, e em resposta à pergunta de partida, é que os crimes

rodoviários em Portugal, nomeadamente os que foram aqui analisados, são de certa forma banalizados, não sendo encarados como um crime propriamente dito, pela nossa sociedade. O principal factor que contribui para esta afirmação, é o facto de os nossos magistrados, ao nível da sentença proferida, optarem constantemente pela substituição da pena de prisão pelo pagamento de uma multa, mesmo em casos de reincidência, podendo ainda ser associada uma pena acessória de proibição de conduzir.

Quanto à primeira parte do trabalho, a parte teórica, as principais ilações que se retiram, é que tanto o número de condutores, como o número de veículos a circular nas nossas estradas é cada vez maior e o modo como os condutores vêem a sinistralidade rodoviária é com preocupação apesar de no íntimo, não existir um sentimento de culpa reprovando e responsabilizando sempre os outros pela má condução que está na origem da sinistralidade.

Da análise dos crimes rodoviários aqui estudados, a principal conclusão que se tira é que a condução sem habilitação legal apresenta uma diminuição no nosso país. As ocorrências do crime de condução perigosa e do crime de condução em estado de embriaguez, estão com uma tendência para aumentar cada vez mais, não sendo possível concluir quanto à condução sob influência de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, por ausência de dados.

Como o cometimento de crimes rodoviários é uma das principais causas da sinistralidade rodoviária no nosso país, importa perceber, porque razão não têm diminuído e de que modo se pode agir para que tal aconteça, para que exista uma diminuição na sua ocorrência e reincidência. Assim, na segunda parte do trabalho conclui-se então, que a constante ocorrência deste tipo de crimes e o modo leviano como estes são punidos pelos nossos Tribunais, são encarados pela sociedade de uma forma banal e despreocupada, e não como um crime propriamente dito. Do estudo efectuado na parte prática do trabalho e de todas as entrevistas recolhidas, extrai-se que não é dada a devida importância a este tipo de criminalidade, tendo em conta as penas aplicadas, que por norma correspondem a uma multa e a uma pena acessória de proibição de conduzir, acabando por ter pouco ou nenhum impacto no criminoso visado. Por exemplo, no que diz respeito à condução em estado de embriaguez, os criminosos rodoviários são punidos, na sua maioria, apenas com uma multa fixada entre os abaixo dos 499 euros, valor inferior ao previsto para a coima de uma contra-ordenação muito grave quando o condutor está sob a influência de álcool, sendo neste caso de 500 euros.

As soluções encontradas passam por começar a aplicar efectivamente a medida de segurança da cassação do título de condução, e nos casos de reincidência a aplicação da

pena de prisão efectiva, que por mais pequena que seja, terá um impacto bastante maior do que a simples pena de multa. Por outro lado, é necessário actuar também em relação à educação e formação dada à nossa sociedade. É bastante importante começar desde muito cedo a educar os mais novos na escola, consciencializando-os dos perigos inerentes e das consequências aquando do cometimento deste tipo de crimes, confrontando-os com exemplos reais de sinistrados, adequados à sua idade. Estas acções, certamente, terão um impacto num futuro a médio e longo prazo. O mesmo se aplica à formação ministrada pelas escolas de condução aos futuros condutores, devendo ter como especial preocupação a aprendizagem do condutor, e não o simples objectivo de aproveitamento em exame de condução. A formação deverá ser contínua ao longo da vida, com processos de reciclagem, considerando que um condutor que tenha tirado a carta há 20 anos, por exemplo ao nível legal, poderá estar bastante desactualizado, comparando-o com um que tenha obtido a sua habilitação recentemente. O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária apresenta algumas destas medidas, e dá orientações sobre possíveis formas de solucionar a elevada criminalidade rodoviária, contudo, apesar de este ter sido criado em 2003, continua a assistir-se, de acordo com o estudo aqui elaborado, que muitas dessas medidas não foram implementadas.

Por fim, é necessário dotar as Forças de Segurança, especialmente a GNR, que tem um papel decisivo na prevenção e repressão deste tipo de criminalidade, de um conjunto de instrumentos que lhes permita, de forma rápida, eficaz e actualizada, actuar em casos de reincidência ou desobediências das penas acessórias e medidas de segurança aplicadas.

5.3 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

Para a realização deste trabalho, surgiram algumas limitações que são importantes aqui abordar.

Em primeiro lugar, esta é uma temática pouco estudada, dada a escassa informação, pois, é muito reduzido o número de pessoas, que no nosso país, se dedicam ao estudo dos crimes rodoviários, resultando daí, uma difícil pesquisa bibliográfica.

Em segundo lugar, para a pesquisa dos dados obtidos, nomeadamente dos processos recolhidos nos Destacamento de Trânsito, que só tinham importância se tivessem anexado a pena que foi aplicada pelo Tribunal, verifica-se que são muito poucos os que tinham essa informação. Tal limitação existe porque não há qualquer tipo de comunicação entre as várias entidades responsáveis pela fiscalização, decisão e processamento destes crimes, nomeadamente, as Forças de Segurança, os Tribunais e a ANSR. Daí que o

resultado da amostra obtida não tenha sido o número inicialmente idealizado pelo autor. É da responsabilidade dos Tribunais comunicarem a decisão à entidade fiscalizadora, bem como à ANSR, a responsável pelo armazenamento numa base de dados de toda a informação relativa aos crimes rodoviários praticados pelos condutores (Registo Individual do Conductor). O registo individual do condutor, que inclui o registo de infracções, deverá estar actualizado e acessível às Forças de Segurança, o que actualmente não acontece.

Apesar das limitações sentidas, houve um esforço por parte do autor, em conseguir apresentar durante este estudo informação credível. Informação que transmitisse a perfeita noção de como a criminalidade rodoviária, aqui estudada, é encarada e punida no nosso país, e em que campos podem as entidades intervenientes actuar, no sentido da diminuição da prática destes ilícitos criminais.

5.4 PROPOSTAS PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

A temática sobre os crimes rodoviários envolve um conjunto de aspectos que são de todo o interesse estudar. O autor, optou por estudar apenas os crimes rodoviários cometidos pelos condutores, incidindo sobretudo na condução em estado de embriaguez e na condução sem habilitação legal. Contudo, existem outros crimes rodoviários que podem e devem ser estudados no futuro.

Teria todo o interesse, elaborar um estudo que abrangesse os crimes de homicídio por negligência e de ofensa à integridade física por negligência, resultantes de acidentes de viação, tentando perceber, a nível jurídico, como estão estes crimes delimitados em termos penais e que responsabilidade é atribuída aos seus autores.

Finalizando, considera o autor, que é urgente e de extrema necessidade estudar, as possíveis formas de solucionar a falta de comunicação que existe entre as várias entidades responsáveis pelo sistema rodoviário no nosso país, nomeadamente ANSR, IMTT, Forças de Segurança e Tribunais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Militar (2008), *Orientações para redacção de trabalhos*, Academia Militar, Lisboa.
- Antunes, Maria João (2007), *Código Penal* (14ª Edição), Coimbra Editora, Coimbra.
- Associação Automóvel de Portugal (2010), *Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2010*, Lisboa. Recuperado em 23 Junho de 2011 em http://www.autoinforma.pt/suporte/documentos/%7B981016913-20100723-140742%7D_Estatisticas_Sector_Automovel_Edicao_2010.pdf.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2009), *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 – 2015*, Lisboa. Recuperado em 17 Junho 2011 em <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=220&language=pt-PT>.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2009), *Guia para elaboração de planos municipais de segurança rodoviária*, Lisboa. Recuperado em 17 Junho 2011 em <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=311>.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2011), *Sinistralidade Rodoviária Ano de 2010*, Observatório de Segurança Rodoviária, Lisboa. Recuperado 17 Junho, 2011 em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=NjkEYZKYDto%3d&tabid=315&mid=981&language=pt-PT>.
- Centro de Formação Profissional da Reparação Automóvel (2007), *Formação Modular Automóvel, Segurança Rodoviária I*, Lisboa. Recuperado em 15 de Junho, 2011 em <http://opac.iefp.pt:8080/images/winlibimg.exe?key=&doc=72822&img=392>.
- Comissão Europeia (2010), *Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020*, Bruxelas. Recuperado em 20 de Junho, 2011 em http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_pt.pdf.
- Direcção Geral de Viação (2007), *Sinistralidade Rodoviária 2006, Elementos Estatísticos*, Lisboa. Recuperado em 17 de Junho, 2011 em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=kqcYj4CMFJo%3d&tabid=104&mid=437&language=pt-PT>.

- Ferreira, J.M. Dias/Rosa, A.M. Macedo (2010), *Manual Prático de Legislação Rodoviária – Código da Estrada*, Maria Rosa, Forte da Casa.
- Guerra, Isabel (2008), *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*, Príncipia Editora, Lda., Cascais.
- http://www.siej.dgpj.mj.pt/webeis/index.jsp?username=Publico&pgmWindowName=pgmWindow_633918141195530467, acessido em 23 Junho de 2011.
- Lei nº 38/2009 de 20 de Julho, *Diário da República*, 1ª Série, nº 138, 4533 – 4541.
- Ministério da Administração Interna (1998), Decreto-Lei nº 2/98 de 3 de Janeiro, *Diário da República*, 1ª Série – A, nº2, 32 – 73.
- Ministério da Administração Interna (2003), Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, Lisboa. Recuperado em 19 de Junho, 2011 em <http://www.anieca.pt/PNPR.pdf>.
- Ministérios da Administração Interna, da Justiça e da Saúde. (1998). Portaria nº 1006/98 de 30 de Novembro. *Diário da República*, 1ª Série – B, nº277, 6626 – 6634.
- Nunes, Carlos A. Casimiro (2011), *A Condução de Veículo Automóvel com Álcool no Sangue – Estudo das Trajectórias Desviantes*, Coimbra Editora, Coimbra.
- Reto, Luís/Sá, Jorge de (2003), *Porque nos Matamos na Estrada e Como o Evitar – Um estudo sobre o comportamento dos condutores*, Editorial Noticias, Lisboa.
- Sarmiento, Manuela (2008), *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*, Universidade Lusíada Editora, Lisboa
- Silva, Germano Marques da (1996), *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*, Universidade Católica Editora, Lisboa.
- Vieira, Francisco Marques (2007), *Direito Penal Rodoviário – Os Crimes dos Condutores*, Publicações Universidade Católica, Porto.

APÊNDICES

APÊNDICE A: CARTA DE APRESENTAÇÃO

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Enquadrado na estrutura curricular do Curso de Oficiais da Guarda Nacional Republicana, está, a criação de um Trabalho de Investigação Aplicada, realizado durante o Tirocínio, o último ano do Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade Segurança.

A realização do meu trabalho, cujo tema é: “Os crimes rodoviários e a responsabilização dos seus autores”, tem como objectivo, estudar a responsabilidade atribuída aos autores dos crimes supra referidos, fazendo uma análise do seu impacto na sociedade, procurando possíveis formas de prevenção, contribuindo para que haja uma diminuição na sua ocorrência e reincidência.

Esta entrevista tem como objectivo receber a opinião dos diversos entrevistados, no que diz respeito à pena aplicada aos autores destes tipos de crimes, e que impacto tem esta na sociedade. E por outro lado, de acordo com a sua experiência profissional, de que forma se poderia combater e prevenir a ocorrência deste tipo de crimes.

Desta forma peço a V. Ex.^a permissão para o entrevistar de modo a enriquecer este trabalho, solicitando que antes da mesma, proceda à sua identificação, bem como a um breve resumo da sua experiência profissional e do seu percurso.

Caso seja entendido por V. Ex.^a, antes da exposição ao público do trabalho, ser-lhe-á colocado à disposição, a transcrição exacta da entrevista bem como dos dados resultantes da sua análise e interpretação.

Grato pela disponibilidade e muito respeitosamente

Pedro Fernandes

ASP GNR-CAV

APÊNDICE B: GUIÃO DE ENTREVISTA

GUIÃO DE ENTREVISTA



ACADEMIA MILITAR

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA

OS CRIMES RODOVIÁRIOS E A RESPONSABILIZAÇÃO DOS SEUS AUTORES

Caracterização do entrevistado (a)

1. Cargo ou Função:

Nome:

Posto ou Grau Académico:

Idade:

Data:

Local:

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário, que se tem vindo a assistir na última década, concorda que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas, a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Deveria-lhe ser dada mais importância?

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (Procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e Forças de Segurança? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

Questão nº12: De um modo geral, como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

Agradecimentos finais.

APÊNDICE C: ENTREVISTA 1

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça

Nome: Camilo Moreira Camilo

Posto ou Grau Académico: Licenciado

Idade: 63

Data: 11/07/11

Local: Valongo

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Concluída a licenciatura em Direito em 26/10/1971, o entrevistado, concorrendo para a Magistratura, foi colocado, como Delegado do Procurador da República, interino, na comarca de Mogadouro.

Em 18/07/1972, foi incorporado na E.P.I., em Mafra, no C.O.M., para cumprimento do serviço militar obrigatório, como soldado - cadete.

Finda a recruta, permaneceu na mesma Unidade, como cadete do 2º ciclo, por ter sido seleccionado para frequentar o C.C.C. (Curso de Comandantes de Companhia), donde saiu, como Aspirante Miliciano, para a Unidade de Adidos, em Lisboa, tendo, logo de seguida, a 29/12/1972, rumado, de avião, para Angola, para fazer o estágio do C.C.C..

Chegado, na manhã do dia 30, a Luanda, seguiu, cerca de 15 dias depois, para o Songo (a 40 Km's de Carmona/Uíge), onde, durante cerca de três meses, permaneceu na Companhia de Caçadores 4011 (Companhia Independente, ligada ao Batalhão de Carmona), passando, depois, em fim de estágio, para a sede do referido Batalhão.

Regressou a Portugal no dia 05/05/1973; chegando na manhã do dia seguinte a Lisboa, voltou, alguns dias depois, para Mafra, onde, durante cerca de dois meses, frequentou, como Tenente Miliciano, o C.C.C.

Neste novo período de Mafra, havendo provas (uma escrita e uma oral) para ingresso definitivo na Magistratura, foi devidamente autorizado a deslocar-se a Lisboa nesses dois dias para as realizar, tendo ficado aprovado.

Já colocado no então R.A.P. 2, na Serra do Pilar, em Vila Nova de Gaia, foi nomeado, como Delegado do Procurador da República de 3ª classe, para a comarca do Marco de Canaveses.

Por estar no serviço militar, não pôde ir exercer essas funções.

Depois de ir para Évora (R.I. 16), mobilizado para Angola, para “formar batalhão”, no início de 1974, passou ainda por Santa Margarida, viajando, depois, a 13/04/1974, já como Capitão Miliciano, para Luanda, onde chegou na manhã do dia seguinte (Domingo de Páscoa), tendo estado na Funda (arredores de Luanda) a fazer a I.O., e, depois, no Leste de Angola (Chimbila e Henrique de Carvalho/Saurimo).

Entretanto, a 03/07/1974, foi nomeado, no então Dário do Governo, como Delegado do Procurador da República de 2ª classe e colocado na comarca do Seixal.

Regressado a Portugal na madrugada de 2 para 3 de Agosto de 1975, e tendo passado à disponibilidade, foi para o Seixal, onde apenas esteve até fins de Outubro, pois foi promovido à 1ª classe e colocado na comarca de Aveiro, onde permaneceu até próximo do fim de Junho de 1977, altura em que foi transferido para a comarca do Porto, sendo colocado como Delegado do Procurador da República no 3º Juízo Correccional (os Juízos Correccionais correspondem aos actuais Juízos Criminais), em S. João Novo.

Em Setembro do mesmo ano, concorreu para Juiz de Direito, tendo passado por diversos tribunais do Porto.

Sendo considerado “APTO”, foi colocado, em Novembro de 1978, como Juiz de Instrução no então criado Tribunal de Instrução Criminal de Penafiel, que abrangia também as comarcas de Paredes, Paços de Ferreira, Lousada, Marco de Canaveses e Amarante.

Em Junho de 1979, foi transferido para a comarca de Lousada, como Juiz de Comarca.

Sendo obrigado a mudar de categoria de comarca (eram, então, classificadas de ingresso e de acesso), tomou posse, em 14/01/1980, como juiz de Seia.

Em princípios de Outubro desse ano, mudou para a comarca de Vila Nova de Gaia, onde permaneceu até fins de Maio de 1982, altura em que foi nomeado para o Tribunal de Família do Porto, donde saiu no dia 07/01/1992 para os Juízos Cíveis do Porto (equivalentes às agora Varas Cíveis).

Precisamente um ano depois, foi nomeado como Desembargador da Relação de Coimbra, onde, após passar cerca de 6/7 meses pela Secção Criminal, ficou colocado numa das Secções Cíveis.

Em fins de Novembro de 1994, foi transferido para a Relação do Porto, onde, tendo ido preencher uma vaga numa das Secções Criminais, pôde, passados cerca de 8 meses, passar para uma das Secções Cíveis.

Em 15 de Março de 2003, foi nomeado Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça e incluído numa das suas Secções Cíveis, onde permanece.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Entendo que a nossa legislação é a adequada. O problema, para além da necessidade de uma mais apertada fiscalização, a fim de prevenir a prática de infracções ao Código da Estrada e ao respectivo Regulamento, reside mais numa certa benevolência dos nossos tribunais, quando confrontados com condutores que, de forma altamente culposa, causam acidentes rodoviários que originam a perda de vidas ou lesões graves para outras pessoas.

Há bastantes anos atrás, a jurisprudência dos nossos tribunais apontava no sentido de que a um condutor, que, com culpa grave e exclusiva, provocava a morte de alguém, tinha de ser aplicada pena de prisão efectiva. Tais decisões, para além da sua natureza repressiva, tinham um efeito de prevenção geral, pois qualquer condutor sabia com o que poderia contar, caso provocasse um acidente nessas condições.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Tendo em consideração a resposta à questão anterior, poderia limitar-me a referir, e tendo em conta as alterações que, nos últimos anos, têm sido introduzidas, no sentido do aumento dos montantes a pagar pelas contra-ordenações rodoviárias cometidas, que nada há a mudar. Contudo, entendo que deverá ser agravada a medida da sanção acessória de inibição de conduzir, não se recorrendo tanto à suspensão da respectiva execução.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Acho que sim. Só que a falta de civismo dos condutores e o pensamento de que os acidentes só acontecem aos outros conduzem à prática de infracções, quanto vezes bem graves, que acabam por contribuir para a grande sinistralidade que ocorre em Portugal.

Também a falta de fiscalização das autoridades policiais nas nossas estradas, muitas vezes justificada, com razão, por falta de meios humanos, cria nos condutores um excesso

de confiança que os leva a admitir que as suas infracções ficarão sempre impunes. Há, portanto, um sentimento de impunidade.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

R: Tendo em conta que os acidentes de viação ocorrem de forma culposa (se forem intencionais, estaremos perante a prática de crimes dolosos, o que exorbita do âmbito desta singela conversa), e a culpa merece uma censura ético-jurídica, a qual terá de ser mais acentuada quanto mais gravosas forem as suas consequências, quer no aspecto material, quer essencialmente no aspecto pessoal, seria bom que a sociedade se interessasse mais pela necessidade de punir severamente quem contribui culposamente para este grande flagelo do nosso país, sensibilizando o legislador para a tomada de rigorosas medidas de prevenção que possam concorrer para a diminuição dos acidentes de viação.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Para ser coerente com a resposta dada à questão 2ª, entendo que as acções ou omissões que consubstanciam situações de contra-ordenações, não deverão passar a constituir crimes; deverão continuar a ser punidas nos termos previstos, sendo certo que, quando são causais de acidentes dos quais resulta a prática de qualquer crime rodoviário, terão de ser também ponderadas na dosimetria das penas a aplicar.

Por outro lado, e cingindo-me ao excesso de velocidade, afigura-se-me que há muito a alterar em Portugal. Desde logo, não posso aceitar que o limite máximo instantâneo da velocidade numa auto-estrada seja de apenas 120 km/h, limite fixado há dezenas de anos (creio que desde a criação do primeiro troço). A tecnologia dos automóveis teve uma evolução espectacular, passando a ter capacidade para circular a velocidades cada vez mais elevadas com muito maior segurança. Sendo assim, e não sendo fundamentalista no sentido que alguns defendem de que não deverá haver limite de velocidade máxima nessas vias de circulação, entendo que a velocidade permitida deverá cifrar-se em 150 km/h.

Acresce que os limites de velocidade noutras vias deverão ser revistos, pois, em muitas situações, não se compaginam com o tráfego do próprio local, com as condições da via ou com outros elementos a ter em conta.

Por outro lado, a sinalização das nossas vias de circulação é muito insuficiente.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no

combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Desde logo, antolha-se-me essencial o aumento dos meios humanos disponíveis, pois considero que, para a eficácia da fiscalização, os meios actualmente existentes são manifestamente insuficientes.

Depois, e tendo em conta que uma parte substancial dos acidentes de viação ocorridos, com mortes e feridos graves, decorre do excesso de velocidade e da condução sob a influência do álcool, surge a premente necessidade de aquisição de mais e, se possível, mais modernos meios tecnológicos para a fiscalização dos automobilistas (mais radares e mais aparelhos de detecção da taxa de álcool no sangue ou de substâncias psicotrópicas).

Deverá ainda acentuar-se a formação contínua de agentes de segurança, para uma cada vez melhor actuação, quer a nível preventivo, quer a nível repressivo.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: A actuação dos magistrados prende-se mais com a investigação e com o julgamento dos crimes rodoviários e de contra-ordenações conexas, pois, em princípio, só em fase de recurso, terão de tomar posição quanto a meras contra-ordenações.

Sendo assim, entendo que a situação do país, no tocante ao aspecto económico, não se compadece com essa especialização, tanto mais que a criação de tribunais com competência especializada nessa matéria não tem justificação, sendo certo que, apesar da grande sinistralidade existente, seriam sempre tribunais com serviço reduzido.

O que seria aconselhável era uma melhor sensibilização dos juízes para a avaliação das causas da produção dos acidentes, de forma a melhor poderem proceder à atribuição de culpas. Infelizmente, tenho visto, ao longo dos anos, em acções cíveis para efeitos de fixação de indemnizações, juízes que, perante o apuramento feito dos factos relativos à dinâmica do acidente, tiram conclusões incorrectas no tangente à atribuição de culpas na produção do sinistro.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: Acho que, de um modo geral, a comunicação entre as aludidas entidades quase se resume aos contactos necessários na sequência de participações ou autos de notícia remetidos pelas autoridades policiais para as demais entidades.

Entendo que isso é insuficiente, o que significa estarmos perante uma falha. Seria aconselhável que se implementasse, cada vez mais, reuniões de trabalho principalmente entre os magistrados em serviço nos tribunais e as autoridades policiais instaladas na área de jurisdição desses mesmos tribunais, como também entre os órgãos máximos de cada uma das entidades acima referidas.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: Creio que as escolas de condução têm procurado, ao longo dos últimos anos, ministrar cada vez melhor formação aos futuros condutores, de modo a habilitá-los para uma condução consciente e segura, sendo que a legislação atinente ao ensino da condução também tem sido actualizada de modo a que, quer tal ensino, quer os subsequentes exames, sejam processados com bastante rigor.

De qualquer forma, todos temos de reconhecer que, de uma maneira geral, a preparação adquirida pelos novos condutores permite-lhes ir enfrentando os obstáculos que lhe vão surgir no exercício da condução; contudo, só a experiência que vai sendo posteriormente adquirida levará tais condutores a sentirem-se cada vez mais habilitados a uma condução segura.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: Penso que a resposta à 1ª parte da questão decorre da resposta anterior.

As medidas a tomar passarão sempre por uma maior exigência na formação, só se permitindo ao instruído a inscrição para exame quando o instrutor reconheça que a preparação recebida lhe permitirá, em situação de normalidade, obter aprovação no exame. Logo, o papel decisivo cabe às escolas de condução, as quais devem ser devidamente fiscalizadas para o efeito.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Como acontece com a prática de crimes de outra natureza, nem sempre as penas aplicadas têm o efeito de o infractor não reincidir em tais comportamentos. É um problema de falta de civismo e de cultura do nosso povo, situação que, infelizmente, tem sido muito difícil de ultrapassar, o que permite concluir que, tendo em conta as consequências funestas

que um comportamento desses acarreta, a fiscalização tem de ser reforçada e a actuação das autoridades policiais e judiciais tem de ser implacável.

Compulsando o estatuído nos artigos 137º, 148º, 200º, 291º, 292º e 294º do Código Penal, entendo que os crimes rodoviários estão bem definidos no Código Penal (cfr. ainda os artigos 81º a 84º do Código da Estrada).

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: Considero muito elevados a sinistralidade rodoviária do nosso país e o número de crimes cometidos pelos condutores.

Já referi ser precisa uma maior fiscalização, principalmente por causa do álcool, essencialmente nas camadas mais jovens, sendo igualmente aconselháveis grandes campanhas de sensibilização dos condutores para a necessidade de exercício de uma condução segura, com integral cumprimento das normas rodoviárias.

Por outro lado, e sabendo-se que circulam pelas nossas estradas muitas viaturas sem seguro, apesar de este ser obrigatório, sempre defendi que terá de haver uma campanha rigorosa de fiscalização, tendo em vista detectar se os veículos se encontram ou não segurados.

Correm sempre pelos nossos tribunais inúmeros processos contra o Fundo de Garantia Automóvel para reparação dos lesados em acidente de viação em que algum dos veículos intervenientes circulava sem seguro válido e eficaz.

APÊNDICE D: ENTREVISTA 2

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Advogado, Docente na Universidade Católica do Porto e Ordem dos Advogados

Nome: Francisco Marques Vieira

Posto ou Grau Académico: Mestre

Idade: 41

Data: 04/07/11

Local: Universidade Católica do Porto

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Licenciou-se em Direito na Universidade Católica, ficando a exercer advocacia até hoje. Fez uma pós-graduação em crimes e tirou o mestrado em Direito Criminal. Foi docente no Instituto Superior de Engenharia do Porto, onde leccionou Introdução ao Estudo do Direito e Direito Informático, é docente na ordem dos advogados onde lecciona Direito Processual Penal e é docente na Universidade Católica onde lecciona Contra-Ordenações Rodoviárias.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Apesar de não acompanhar as estatísticas dos últimos anos, que também não são assim tantas quanto isso, quanto à lei penal, genericamente está adequada, sendo que nalguns casos peca por exagero.

A última alteração ao Código Penal, no que diz respeito aos crimes rodoviários até corrigiu alguns problemas e só acho que não esteve tão correcto na parte do nº 2 do artigo 291º relativamente às corridas ilegais exagerando nos elementos do crime, e não tanto nas medidas de pena.

Quanto à moldura penal, resumindo, considero esta genericamente adequada, tirando no que aos crimes rodoviários diz respeito o crime de “speed racer”, que quiseram introduzir fazendo um tipo de crime que abarca tantas coisas, que se eu fizer uma corrida de bicicletas com um amigo meu e violar algumas das regras tipificadas pelo legislador são punido por este tipo de crime, tendo de se mudar alguma coisa relativamente a isto.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Ao nível do Direito Penal não alteraria muito, ao nível do Processo Penal e da Política Criminal acrescentaria algumas coisas.

Os processos têm que ser céleres, e nos crimes rodoviários mais ainda. E a pessoa tem que sentir que há uma reprovação, sendo que o que actualmente está a acontecer é que não tanto a nível dos pioneiros, dos que praticaram o crime pela primeira vez, mas mais ao nível dos reincidentes, com a suspensão do processo, não sintam a importância do crime praticado, sendo que a nível da política criminal deveria ser repensado, a suspensão provisória do processo, ou a sua aplicação a todos os crimes rodoviários, sendo que o que a lei está a transmitir aos indivíduos não é o que realmente deveria transmitir.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Se perguntarmos a qualquer condutor, este acha que a sinistralidade é maior do que na realidade é. Esta tem reduzido muito nos últimos dez anos. As pessoas têm consciência de que a sinistralidade é grave, contudo a culpa nunca é deles. Porque ter consciência não é suficiente, é necessário ter consciência e depois responsabilidade, coisa que não têm, culpando sempre os outros.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Deveria ser dada mais importância?

R: No que diz respeito às causas, não há por parte das pessoas uma verdadeira percepção daquilo que se passa, também porque é difícil chegar a elas, apesar de haver recolha de dados, estes na minha opinião não são analisados com a regularidade que devia ser feito e quando se pergunta às pessoas quais as verdadeiras causas dos acidentes, estas na sua maioria vão responder, o civismo. Só que o civismo é não me deixarem fazer aquilo que eu acho que tenho de fazer.

Deve ser dada mais importância, desde crianças. A educação é essencial, começando esta nas escolas o mais cedo possível, adequada à idade. Depois a formação é dada especificamente a quem quiser pegar numa máquina. Esta educação e formação reflectem-se depois no futuro culturalmente.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Sim, sendo que este é o único exemplo que eu me recordo. Esta, por mais que as pessoas não gostem é uma das principais causas da sinistralidade no nosso país e a velocidade a partir de certos valores eleva bastante a fasquia da perigosidade.

Faz-se uma escala idêntica ao álcool, adequando a velocidade de acordo com as nossas estradas, tendo em conta o excesso de velocidade e não velocidade excessiva. De acordo com o gestor da via este verifica se determinada via tem condições para ter aquela velocidade ou não (EX: VCI Porto, era uma Auto-Estrada, e é vista como tal, mas derivado da elevada sinistralidade lá verificada, meteu-se o limite de velocidade nos 90 Km/h).

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Quem faz mais pela segurança rodoviária em Portugal são as forças de segurança. A ANSR começa a exercer alguma competência, pois está mais específica que a extinta DGV, que era muito dispersa. Mas ter um agente que intercepte as pessoas e fale com elas é essencial e isso é que faz a prevenção.

As Forças de segurança têm feito um esforço muito grande para se adaptarem à legislação, só que esta sai tão rapidamente e em grande quantidade que o agente tem de estudá-la, adaptá-la e aplicá-la imediatamente, o que é muito difícil. Estes devem ter uma formação contínua, a especialização dos agentes também devia ser implementada e por fim ter os meios adequados.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: Não, porque deve haver especialização é na investigação, no julgamento não, porque a censura, é uma censura social. As pessoas censuram mas não são especialistas, ou censuram ou não. Um especialista, é que tem de ter capacidade técnica para explicar a lógica das coisas, para além de ter de perceber muito de determinada matéria, daí especializava só os agentes das Forças de Segurança.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade de Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: Não tenho formação que me permita dizer, se há falhas ou não, é provável que haja. ANSR é uma instituição centralizada e concentrada, está tudo em Lisboa e os Governos Cívicos funcionam mesmo só como balcões, para receber e entregar coisas. E quando se

decidiu pôr a ANSR tão concentrada e centralizada deveria ter-se dado às Forças de Segurança mais competências instrutórias.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: A sensação que tenho é que não, eu dei aulas de direito numa associação de escolas de condução para candidatos a instrutores e apercebi-me um pouco como é que as coisas são. O objectivo das escolas é ganhar dinheiro. Não podemos censurar.

O povo continua a escolher o preço não se importando de que isto é uma máquina perigosa, que isto é como se mata nas nossas estradas. Associa-se novamente a educação à formação, a formação não é adequada. Há uns melhores e outros piores. Foi regulamentada a questão da condução em parques, construindo 2 ou 3 no país, que agora são terrenos para cultivo.

Está também a tardar, neste âmbito, o aparecimento de carta por pontos, já anunciada pela ANSR, sendo alvo de constantes adiamentos, mas esta é fundamental pela formação contínua que está inerente a este tipo de carta, pois esta só faz sentido se houver formação contínua. O Código da Estrada já sofreu inúmeras alterações desde que as pessoas mais velhas tiraram a carta, e estas, não sabem desde o seu tempo, todas as alterações que houve, algumas de cariz regulamentar. Em suma a formação não é adequada, tem que se adoptar o sistema de carta por pontos e a formação tem de ser contínua

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: A formação tem de ser contínua, porque as escolas de condução apenas preparam o candidato para o exame (EX: Nas rotundas, se for fazer exame a determinada escola de condução tem de se fazer pela esquerda, mas se for na outra tem de ser pela direita), o objectivo é passar no exame. Deve ser dada uma formação contínua, e a educação deve ser dada desde as idades mais pequenas, adequada como é óbvio.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Quando elas são efectivamente aplicadas eu acho que têm impacto, quando se opta pela suspensão provisória do processo já não (EX: um indivíduo que eu conheço que acusou 1,21 g/l, não ficou sem carta, deu umas horas de trabalho comunitário, frequentou

um curso e não pagou 500€, outra pessoa, acusou 1,15g/l, Contra-Ordenação muito grave, não se pode fazer nada pois a lei não permite suspender).

A prisão efectiva deve ser aplicada apenas naquelas pessoas que têm um grande historial de reincidência, se for à 1ª, 2ª ou 3ª vez não. Temos de ser coerentes. Uma das poucas coisas mudadas no CE foi a garantia de cumprimento, ou paga-se no momento ou fica-se com a carta apreendida, tendo uma influência enorme, isto é muito eficaz. A cassação da carta tem que ser mudada com base na carta por pontos, e deixar de ser tão burocrático. Tem que haver um sistema de registo de infracções sólido e com base nos pontos. Se determinado indivíduo deixar chegar aos zero pontos, fica com a carta cassada, tendo que a tirar novamente.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: Acho que a sinistralidade está a melhorar, as forças de segurança e a ANSR são os que fazem mais, apesar de a ANSR não estar tão presente nas pessoas por estar tão centralizada e concentrada, tendo de aproveitar as Forças de Segurança para chegar a elas. Tem que se ser mais ambicioso, não basta restringir-nos à estratégia Europeia até 2015, porque está a morrer muita gente. Quanto aos crimes deve-se afinar a política criminal.

APÊNDICE E: ENTREVISTA 3

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante da Unidade Nacional de Trânsito da GNR

Nome: João Manuel da Mota Pedrosa

Posto ou Grau Académico: Coronel / Licenciado em Direito

Idade: 51

Data: 01AGO2011

Local: Lisboa

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Frequentou o 2.º Curso de Formação de Oficiais da GNR, nos anos de 1985 e 1986, com estágio final no, então, Batalhão n.º 3 - Évora.

Findo o CFO ingressou na Brigada de Trânsito onde desempenhou, até Junho de 2006, várias funções: instrutor de Curso de Trânsito, adjunto do Comandante do Destacamento de Trânsito de Lisboa, chefe do Núcleo de Organização e Informática, comandante da Companhia de Comando e Serviços, comandante do Destacamento de Trânsito de Leiria, chefe da Secção de Informática, chefe do Gabinete de Estudos e Planeamento, comandante do Grupo Regional de Trânsito de Lisboa e chefe da Secção de Operações.

De Junho de 2006 a Dezembro de 2010 prestou serviço, como inspector-adjunto, na Inspeção da Guarda.

Em Janeiro de 2011 assumiu o cargo de comandante da UNT.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Bom, os crimes rodoviários – entendam-se a condução sem habilitação legal e os tipos de ilícitos previstos nos artigos 291º e 292º do Código Penal – não tiveram, na última década, um aumento tão significativo quanto a pergunta sugere. Apenas para suporte desta afirmação, vejam-se as estatísticas do INE que indicam a estabilização do registo destes crimes desde 2005.

Parece-me que a pergunta que deve fazer-se não é *se a lei penal é adequada à nossa realidade rodoviária*, mas antes questionar se a segurança rodoviária passa pela aposta decisiva na criminalização de condutas que afectem negativamente a segurança rodoviária.

A segurança rodoviária está intimamente ligada à celeridade, certeza e segurança da aplicação e cumprimento das sanções previstas para as infracções. É mais importante garantir um curto espaço de tempo entre a detecção da infracção e o efectivo cumprimento das sanções do que garantir a intervenção do sistema penal não cuidando de garantir a sua celeridade e eficácia.

O Direito de mera ordenação social surgiu exactamente para retirar do âmbito penal questões de importância social que necessitavam de respostas ágeis, rápidas e eficazes. A urgência actual, no âmbito rodoviário, é encontrar forma de agilizar o processo contra-ordenacional para que as decisões administrativas sejam adoptadas em tempo.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: O contributo do sistema penal para a prevenção rodoviária é idêntico ao contributo para a redução da criminalidade em geral; prende-se com o sentido político-criminal da pena (prevenção geral e especial) e a função de orientação das condutas que cabe à lei penal.

Alterações específicas para tornar mais eficaz – no sentido preventivo geral, ou seja, motivar os potenciais infractores à abstenção da conduta proibida – a lei penal no que aos crimes rodoviários respeita não me parecem viáveis. A mudança que traria, concerteza, redução na criminalidade em geral e nos crimes rodoviários em particular era a contracção substancial dos “tempos da justiça”.

A maioria dos crimes rodoviários poderia/deveria ser julgado em processo sumário; porém, parte significativa passa a processo comum por conveniência, nem sempre declarada, dos agentes processuais.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Acho que sim. Os condutores têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária, mas a maioria acredita que apenas os outros nela serão intervenientes. Ou seja, há uma inconsciência colectiva relativamente à real possibilidade de que todos os que interagem no ambiente rodoviário podem envolver-se ou ser envolvidos num acidente de viação com consequências graves para a qualidade de vida. Tal estado de inconsciência

afasta a necessidade de activar comportamentos de condução defensiva e assim, aumenta a probabilidade de provocar ou não evitar acidentes.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

R: A prática de um crime rodoviário, salvo excepções coincidentes com corridas de estrada ou outros comportamentos infringentes dolosos, é pouco reprovado socialmente se dessa prática não resultar perigo concreto para a vida ou integridade física de alguém.

O próprio artigo 291º do CP faz depender a pena do perigo concreto criado com a violação grosseira das regras ou sinais de trânsito. O tipo legal de crime aqui previsto só existe havendo vítima; sem vítima não há crime.

Apenas a probabilidade de detecção e autuação da infracção pelas forças de segurança pode influenciar o comportamento correcto dos condutores.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Não concordo. A criminalização do excesso de velocidade não contribuiria para a melhoria significativa da segurança rodoviária e constituiria mais um factor de morosidade da justiça pelo número significativo de processos que seriam introduzidos no sistema judicial.

A circulação a velocidade inadequada – excesso de velocidade ou velocidade excessiva para as condições do condutor, da via ou do veículo – é um dos factores da sinistralidade. Está provado que a diminuição em 5% da velocidade média contribuiria para um decréscimo percentual superior do número de acidentes de viação. Assim, a redução da velocidade média de circulação é decisiva para baixar a sinistralidade, mas a criminalização não parece ser a medida adequada.

A medida certa é o aumento do controlo de velocidade e a celeridade na aplicação das sanções (coima e medida acessória de inibição de conduzir). A instalação de sistemas automáticos integrados de controlo de velocidade, que permitem aumentar substancialmente a probabilidade de detecção, parece-me o mais acertado.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: No que diz respeito aos crimes rodoviários o combate assenta numa investigação rápida e eficaz e na resposta rápida dos tribunais.

A articulação e a operacionalidade das forças de segurança são importantes para prevenção criminal geral.

No âmbito da Guarda Nacional Republicana parece-me que seria vantajosa a existência de unidade especializada em trânsito e segurança rodoviária com comando único nacional e competência em todo o território continental.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juizes) nesta temática? Porquê?

R: Sim, é importante especializar magistrados judiciais e do ministério público em matéria de trânsito e segurança rodoviária para afirmar a importância desta temática na promoção da qualidade de vida das populações. É que na conjuntura actual, os crimes rodoviários serão sempre considerados bagatelas penais e, assim, relegados para plano secundário.

A verdade é que, tanto a nível penal como civil, a sinistralidade rodoviária é presença assídua nos tribunais portugueses envolvendo autores de crimes, responsáveis civis, vítimas e companhias seguradoras e é frequente constatar-se alguma impreparação dos magistrados para lidar com o assunto.

A actual organização dos tribunais, cuja implementação se aguarda para breve em todo o território nacional, permitiria, além da especialização de magistrados, a criação de júizes especializados nesta matéria.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: A comunicação entre as instituições referidas, vista a partir de um dos vértices do triângulo comunicacional e sem qualquer estudo específico, parece deficiente. O RIC (registo individual do condutor) está sistematicamente desactualizado e a sua consulta pelos tribunais e forças de segurança nem sempre é possível; as penas aplicadas a condutores pelos tribunais tardam a integrar o RIC; os elementos das forças de segurança consomem demasiado tempo em salas de espera dos tribunais aguardando chamada para intervenção em audiências para que foram notificados, acabando frequentemente por ser dispensados no final ou ver adiada a audição.

A correcção das anomalias faz-se com organização e gestão do tempo.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: É frequente ouvir-se dizer que as escolas de condução estão focadas em garantir a aprendizagem dos formandos para a realização dos exames. E não é difícil aceitar que é isso que os candidatos à habilitação legal para conduzir esperam.

Nesta perspectiva, a melhoria do sistema passa pela capacidade de engendrar esquemas de avaliação que aproximem, tanto quanto possível, o ambiente de exame do ambiente rodoviário normal. As escolas de condução adaptarão rapidamente, com impulso da legislação enquadrante, os seus processos de ensino.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: A formação cívica pode ser reforçada durante o processo de aprendizagem da condução, mas advém do ambiente familiar, escolar e social em que se cresce. Na medida em que a prevenção e segurança rodoviárias se traduzem no respeito pelos outros – no caso respeito pelos que interagem no ambiente rodoviário – ela será tanto mais presente quanto for normal e natural no comportamento diário do condutor fora da actividade de condução.

Mas há uma componente técnica, muito importante, em matéria de prevenção e segurança rodoviárias, cujo conjunto de técnicas específicas de acção é normalmente designada por “condução defensiva”, que deve integrar o programa de formação. O treino da condução em ambiente adverso – como piso escorregadio, obstáculo inopinado, domínio do veículo ao qual falham os sistemas de travagem, etc. – não pode deixar de incluir um bom programa de formação de condutores.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Têm impacto reduzido! Talvez contribuam para a *ressocialização* do agente concretamente punido, mas tenho sérias dúvidas que, na vertente pedagógica, atinjam o mínimo exigível relativamente à prevenção geral; é minha convicção que o impacto quanto à orientação de condutas é praticamente nulo.

A Segurança Rodoviária não depende da criminalização, actual ou potencial, dos comportamentos indutores de insegurança. Como já disse, mais do que a natureza da infracção, importa a efectividade da sanção e a probabilidade real de detecção.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: A sinistralidade rodoviária teve decréscimo significativo no período de aplicação do PNPR (plano nacional de prevenção rodoviária), tendo-se atingido a diminuição do número de mortos e de feridos graves em mais de 50%. Note-se que em 1999 a média europeia do número de mortos por milhão de habitantes era de 120 enquanto Portugal registava 200 mortos por milhão de habitantes; em 2006, a média europeia era de 86 e em Portugal era de 91. Registou-se, portanto, uma aproximação sensível à média europeia.

Nos últimos anos a tendência é de estagnação, assistindo-se no ano em curso à redução do número de acidentes e de vítimas, facto que se releva.

O número de crimes rodoviários registados tem estabilizado nos últimos anos.

Nem a sinistralidade nem a criminalidade rodoviárias são fatalidades. Na ENSR (estratégia nacional de segurança rodoviária) 2008 – 2015 estão definidos os objectivos estratégicos, os objectivos operacionais e as acções chave para os anos em apreço. Falta calendarização e monitorização das acções, mas acredito que parte das medidas, nomeadamente o controlo automático de velocidade, venham a ser implementadas a bem da segurança rodoviária.

APÊNDICE F: ENTREVISTA 4

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante de Destacamento de Trânsito

Nome: Marco Armando Lourenço de Pina

Posto ou Grau Académico: Capitão, Licenciado

Idade: 31

Data: 08/07/11

Local: Aveiro

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Em 1998 entrou para a Academia Militar, terminando o Curso em 2004 e ficando colocado em Outubro desse ano como Adjunto do Comandante de Destacamento Fiscal de Coimbra.

Em Janeiro de 2005, passou a comandar esse mesmo Destacamento até 2008, ano em que foi frequentar o CPC.

Terminado o CPC já em 2009, a reestruturação da GNR levou ao desaparecimento do Destacamento que estava a Comandar, pelo que foi colocado a Comandar o Sub - Destacamento de Controlo Costeiro da Figueira da Foz até Dezembro, quando foi promovido a Capitão.

A sua colocação como Capitão ocorreu em Junho de 2010, altura em que foi colocado a Comandar o Destacamento de Trânsito da Aveiro e local onde se mantém.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: As leis que qualificam estes crimes, parecem-me adequadas, tanto na tipificação como na medida da pena, porém, a forma como são aplicadas parece-me desadequada.

A facilidade com que se transformam as penas de cadeia em multas, e a quantidade de penas que são suspensas, muitas vezes, mesmo em casos reincidentes, origina uma sensação de impunidade, que vai muito para além dos crimes rodoviários, e neste aspecto não me parece que a lei penal esteja mal apenas perante os crimes rodoviários, mas sim no geral.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Na minha opinião, o mais importante, independentemente dos valores das multas aplicadas pelos tribunais deveria ser o facto, de que em casos reincidentes, os arguidos cumprissem pena de prisão efectiva, ainda que por pouco tempo.

É necessário criar nos condutores a ideia de que se estão a cometer um crime, podem mesmo ir presos e não de que se forem apanhados pagam uma multa e estão safos.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Já existe muita publicidade que ajuda as pessoas a terem consciência dos perigos na estrada, os condutores sabem, porque é notícia muitas vezes que morre muita gente na estrada, porém ainda existe muito a noção de que os acidentes são uma coisa que só acontece aos outros.

Parece-me que os condutores conhecem minimamente a dimensão do problema, mas sentem-se afastados do problema e das consequências.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Deveria ser dada mais importância?

R: Nesta questão é importante definir qual o crime de que estamos a falar, para percebermos qual a aceitação cultural do mesmo;

Quanto à condução sobre o efeito do álcool, sou da opinião de que já começa a ser culturalmente reprovável, parece-me que este sentimento está a crescer, no entanto existem duas situações em que tendem a oferecer resistência à condenação cultural deste comportamento:

Existe uma geração de condutores com mais idade, educados num tempo em que o consumo de álcool era culturalmente muito bem aceite, tornando muito difícil a sensibilização para este problema;

Por outro lado temos uma geração mais nova, e que faz do consumo de álcool uma forma de se exibir e de se divertir, sendo que nestes casos ainda é possível a sensibilização e a alteração de comportamentos. Relativamente à condução sob efeito de estupefacientes, apesar de mais condenável socialmente, os infractores sentem-se mais à vontade, em virtude de não existir tanta fiscalização.

A condução sem habilitação legal é um crime que me parece bem aceite culturalmente, uma vez que a sociedade ainda não interpreta o carro como um objecto que pode ser mortal, pode ser tão perigoso ou mais que uma arma de fogo, mas a sociedade não tem essa percepção, no entanto, se alguém for apontado por ter uma arma, sem ter licença de uso e porte, a sociedade condena-o imediatamente, mas se conduzir sem carta, a sociedade na maior parte dos casos não condena.

Quanto à condução perigosa, considero este crime socialmente condenável, pese embora, que a sua tipificação o torna bastante difícil de o provar.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Na minha opinião acho que não devemos criminalizar demais, acho que existem outras formas de combater o problema antes da criminalização, até porque se verificarmos os crimes rodoviários já existentes, a sua condenação acaba quase sempre por se traduzir em multas e penas acessórias de inibição de conduzir.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Principalmente, deveria existir um reforço do efectivo para fiscalização, assim como de meios disponíveis para este efeito, não só a nível dos Destacamentos de Trânsito como também das unidades Territoriais.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: Não considero que seja necessária essa especialização, em virtude de não considerar que estes crimes tenham especial complexidade. Considero no entanto que seria conveniente existir um programa de sensibilização dos magistrados para a problemática da sinistralidade, assim como das suas causas e consequências, de modo que a sua acção pudesse ser mais consciente dos perigos causados por estes crimes.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: No Destacamento que comando, verifico que essa comunicação fica muito aquém do desejado, uma vez que as decisões dos tribunais não chegam a este. Seria importante para o efectivo da Guarda saber o resultado das suas acções, como forma de os motivar e

também de estes corrigirem procedimentos que possam ter sido mal efectuados e que possam originar o arquivamento do processo.

Também as decisões de penas acessórias, como sendo a inibição de conduzir, deveriam ser comunicadas, podendo desta forma ser feita uma fiscalização ao seu cumprimento.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: Considero que poderia ser sempre feito melhor, no entanto verifica-se que existe um grande índice de sinistralidade relativamente a condutores com menos de 2 anos de carta, pelo que um condutor, fica tanto melhor preparado, quanto a experiência que possui na condução e esta, só se adquire com a prática constante da condução.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: Creio que estas escolas já possuem acções de sensibilização para estas problemáticas, no entanto, deveriam ser criadas acções de maior impacto, mesmo até através do contacto com vítimas de acidentes de viação.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Estas penas estão bem definidas, no entanto quase sempre são transformadas em multa, o que não cria nos condutores, a sensação de estarem perante um crime, uma vez que apenas se diferenciam das contra-ordenações pelo valor e pela medida da pena acessória, e que mesmo assim muitas vezes essa diferença quase não existe.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: Apesar da evolução da sinistralidade em Portugal durante os últimos anos ter vindo a mostrar grandes melhorias, ainda estamos em muitos aspectos piores que na média europeia.

Já muito foi feito em Portugal para diminuir a sinistralidade e as suas consequências, no entanto, muito há ainda para evoluir, quer nas infra-estruturas rodoviárias, que será se calhar um dos principais responsáveis no nosso país pela diminuição significativa em

número e consequências da sinistralidade, quer em termos de legislação rodoviária, fiscalização e educação dos condutores.

No meu ponto de vista, o principal responsável pela sinistralidade em Portugal será a educação dos condutores, factor que também é na minha opinião o mais difícil de melhorar, pois a mudança nos comportamentos dos condutores, não pode apenas ser alterada pela fiscalização e repressão.

È importante criar uma consciência quanto a este problema o mais cedo possível em todos os cidadãos, por isso, a educação rodoviária deve começar o mais cedo possível, até mesmo como crianças.

Já em adultos, quando a personalidade da pessoa está formada, a alteração de comportamentos pode ser conseguida em parte, pelo medo da repressão de infracções, mas não é esse o caminho ideal, uma vez que deste modo, os condutores só adoptam os comportamentos correctos quando se sentem controlados pela autoridade.

Pelo exposto, a verdadeira consciencialização da sociedade para uma atitude correcta de comportamento rodoviário é um processo que demora décadas e tem de ser contínuo, pois, temos de educar a sociedade desde crianças até que se tornem condutores. Neste sentido, penso que estamos a caminhar na direcção certa, e já podemos assistir a campanhas de educação e sensibilização rodoviária direccionada às diferentes gerações, desde crianças até aos idosos.

Verifico hoje em dia, que o número de crimes rodoviários está a diminuir, apesar de ainda ser bastante elevado, suponho que este decréscimo se deverá a todo um conjunto de factores, desde a educação rodoviária, ao agravamento das sanções, às campanhas de sensibilização, etc.

Em especial neste último ano, creio que também a situação económica do país deu o seu contributo para a diminuição deste tipo de crimes, nomeadamente a condução sob o efeito do álcool.

APÊNDICE G: ENTREVISTA 5

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante de Destacamento de Trânsito

Nome: Filipe da Silva Martins

Posto ou Grau Académico: Capitão, Licenciado

Idade: 37

Data: 27/06/11

Local: Braga

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

De Outubro de 2001 a Outubro de 2002 foi Comandante do Destacamento Territorial de Miranda do Douro. De Outubro de 2002 a Outubro de 2003 foi Comandante do Destacamento Territorial de Guimarães. De Outubro de 2003 até presente data é o Comandante do Destacamento de Trânsito de Braga.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Não.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Aumento das medidas das penas e a não substituição da prisão efectiva por pena suspensa. Pôr efectivamente em funcionamento a cassação do título de condução. Agilizar a tramitação processual quer dos crimes, como das contra-ordenações rodoviárias.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Não, apenas em épocas festivas quando os Órgãos de Comunicação Social chamam atenção para este flagelo.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Deveria-lhe ser dada mais importância?

R: Os condutores não têm a cultura necessária para terem um bom comportamento nas estradas. Deveria ser dada mais importância e devia ser mais reprovável.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Nos moldes actuais não. O crime rodoviário está banalizado.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Que o serviço elaborado pelas FFSS seja processado em tempo, pela entidade administrativa; Que seja simplificada a tramitação processual; Que as polícias tenham acesso em tempo real, à informação pretendida.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: Sim, mas para determinados crimes, nomeadamente os constantes no Cap. IV (art.º 287º e ss do CP). Relativamente aos *sumários* não vejo necessidade de qualquer especialização.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: Julgo que a comunicação entre estas entidades deve ser melhorada, pois actualmente é má. Os tribunais devem informar em tempo a ANSR das decisões por si proferidas, e por sua vez a ANSR deve carregar essa mesma informação na base de dados que deve estar acessível, em tempo real, às forças policiais. No que concerne à tramitação processual das contra-ordenações deve ser acelerado e agilizado o seu processo. Solução: possibilitar que as forças policiais, acedam às bases de dados da ANSR e que as mesmas estejam actualizadas.

Exemplo prático:

1- Um condutor que não se faça acompanhar do título de condução, depois de identificado, deveria ser possível saber no momento da fiscalização a situação do seu título

de condução, em vez de se passar um aviso para apresentação de documentos. Assim poderia eventualmente proceder à detenção, caso se obtivesse a informação em tempo.

2- Um condutor que não se faça acompanhar do título de condução e lhe é passado um aviso no último dia do cumprimento da inibição de conduzir (estamos perante um crime de desobediência), o mesmo, no dia seguinte procede ao levantamento do título de condução e faz a sua apresentação em Posto Policial.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: A formação é a possível. Como é óbvio não saem preparados, mas o tempo de provação (3 anos) é o adequado.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: A formação ministrada nas escolas de condução contribui pouco ou nada na prevenção deste tipo de crimes. Aumento da fiscalização e por conseguinte da repressão.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Pena suspensa e multas são respectivamente, banalizadas e regra geral de montante pouco elevado.

Quanto às inibições de condução se forem efectivamente cumpridas e houver formas de as fiscalizar (algo que neste momento não funciona) estar-se-ia no bom caminho.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: O país anda mais preocupado com outros assuntos lembrando-se apenas deste flagelo nas épocas festivas ou quando alguém próximo acaba por falecer em acidente de viação.

APÊNDICE H: ENTREVISTA 6

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante de Destacamento de Trânsito

Nome: Pedro Miguel dos Santos Rosa

Posto ou Grau Académico: Capitão, Licenciado

Idade: 33

Data: 12/07/11

Local: Coimbra

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Como Alferes foi Comandante Interino dos Destacamentos Territoriais de Portalegre e Fronteira. Após promoção a Tenente foi Comandante do Destacamento Territorial de Grândola, durante 6 meses e de Leiria durante 4 anos. Após promoção a Capitão foi Comandante do Destacamento de Trânsito de Beja durante 1 ano e desde à 3 anos que é Comandante do Destacamento de Trânsito de Coimbra.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Não, as nossas leis não estão ajustadas em algumas medidas, e noutras situações a não aplicação imediata de sanções cria um clima de impunidade junto dos condutores e da sociedade.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Em primeiro lugar, medidas que aumentem o nível de segurança global do sistema de tráfego, como a aplicação adequada (álcool, velocidade e cinto de segurança), reprimindo severamente este tipo de ilícitos a condutores com poucos anos de carta. Isto iria aumentar os níveis de segurança dos restantes utentes da via.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Acho que só se apercebem, quando o acidente acontece a alguma pessoa que seja próxima, ou então quando ocorrem com figuras públicas, como foi o caso do Angélico.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

R: Antes de mais, deveríamos confrontar o sistema judicial com a resposta que esta dá a este tipo de criminalidade, e assim, ficaríamos com a certeza que socialmente não é reprovável, e que passa por mudar essa imagem na opinião pública para que as pessoas se consciencializem da gravidade da situação.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Não, na minha opinião as sanções acessórias é que deveriam ser aplicadas o mais célere possível, para que não se crie um clima de impunidade.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Devem dar o exemplo quando circulam, não só nos itinerários principais mas também nas localidades e divulgar a nossa estratégia na comunicação social, em todos os períodos do ano e não apenas nas épocas festivas.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: É fundamental, e só assim podemos reduzir os índices de sinistralidade.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: A comunicação decorre sem qualquer tipo de problema, relativamente às falhas a principal é a demora na aplicação das sanções acessórias e na cassação da carta de condução, sobre a forma de as resolver seria a de colocar mais juristas na resolução dos processos contra – ordenacionais para que estes não prescrevam, como está constantemente a acontecer, e responsabilizar quando estas situações ocorrem.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: Acho que as escolas não privilegiam a aprendizagem da condução, mas sim, o de preparar os alunos para os exames de condução, estas, deviam assegurar que os instrutores de condução profissional têm os conhecimentos e habilidades pedagógicas necessárias para orientar e apoiar o candidato, para se tornar um condutor seguro.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: A experiência pré-licenciamento pode ser aumentada por condução supervisionada (estágio), esta poderia ser uma das soluções.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Têm pouco impacto, porque não são publicadas na comunicação social, só com esse impacto é que poderíamos criar uma visão de eficácia e de eficiência das instituições que regem o sistema rodoviário.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: Tendo em conta todo o ambiente rodoviário nacional, o meio/infraestruras, o condutor, a legislação, a fiscalização e as instituições que regem esta temática, acho que temos diminuído bastante o índice de sinistralidade, e com uma aposta nesta área por parte do governo, pode-se colocar Portugal ao nível dos melhores da União Europeia.

APÊNDICE I: ENTREVISTA 7

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante de Destacamento de Trânsito

Nome: Hugo Renato Rosa Moita

Posto ou Grau Acadêmico: Capitão, Licenciado

Idade: 30

Data: 10/07/11

Local: Leiria

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Em 2001 entrou para a Academia Militar. Em 2006 foi promovido a alferes e colocado na Brigada de Trânsito. Em 2007 foi colocado como adjunto do Comandante de Destacamento de Trânsito das Caldas da Rainha e em Outubro de 2007 passou a comandar esse Destacamento. Desde Junho de 2008 que está a comandar o Destacamento de Trânsito de Leiria.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Penso que a lei está adequada e a qualificação do crime também, o problema está na aplicação da lei penal.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Na parte penal, nem tanto, mas algumas mudanças a nível Processual Penal seriam necessárias e também na sensibilização dos juízes.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Existe falta de informação chocante, à semelhança, por exemplo, do que pensam fazer nos maços de tabaco.

Questão nº4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

R: Os condutores não estão sensibilizados, que ao cometerem determinados comportamentos na estrada, os mesmos podem ser considerados crime. Não estão esclarecidos que se baterem em alguém, podem ser acusados de homicídio por negligência, muito devido à falta de informação/acções de sensibilização e às penas aplicadas por parte dos tribunais.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Com o nosso estado actual da justiça, não é solução. No entanto também a forma como se pune contra – ordenacionalmente o excesso de velocidade não está correcto. O condutor controlado a 211 Km/h é punido pecuniariamente no mesmo valor, em relação ao que segue a 299 Km/h.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: Penso que os nossos NICA V fazem um excelente trabalho, no entanto, nem sempre a GNR está na vanguarda de novos métodos e evolução tecnológica que acompanhe a evolução dos veículos. Temos de recorrer por vezes a entidades externas, quando se podia realizar algumas diligências no interior.

Questão nº7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: Sem dúvida, devem existir pessoas sensibilizadas para esta problemática.

Questão nº8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: Não existe a comunicação necessária. Um sistema integrado de informação sobre os crimes e contra-ordenações, praticadas por determinado condutor, ajudaria todos a decidir de uma melhor forma.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: Os instruendos não saem preparados para conduzir, mas sim, para passar no exame, o que são situações totalmente distintas.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: Os futuros condutores precisam de saber, quais podem ser as consequências dos seus actos enquanto conduzem.

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Rara excepção, não é aplicado o que deveria ser. Apenas o crime de condução perigosa deveria ser mais explícito.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: É elevada demais para o nosso país. Se o crime de condução perigosa estivesse melhor definido, muitas das contra-ordenações aplicadas, seriam crime.

APÊNDICE J: ENTREVISTA 8

Caracterização do entrevistado:

1. Cargo ou Função: Comandante de Destacamento de Trânsito

Nome: Nuno Filipe da Silva Lopes

Posto ou Grau Académico: Capitão, Licenciado

Idade: 29

Data: 05/07/11

Local: Porto

2. Descreva-me sucintamente o seu percurso profissional.

Depois de terminar a AM, foi colocado no Destacamento de Trânsito do Porto, onde estive como adjunto e comandante Interino. Em Janeiro de 2006 foi nomeado instrutor do 40.º Curso de Trânsito. Após ter terminado, regressou ao Destacamento de Trânsito do Porto, onde estive como adjunto, tendo sido nomeado Comandante efectivo em Julho de 2007 e onde continua até ao momento, acumulando o Comando do Destacamento de Trânsito de Penafiel.

Questão nº1: Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda, que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

R: Não. Pois em determinado tipo de acidentes de viação, em que não existe qualquer dúvida quanto à culpabilidade/responsabilidade do causador deste, a lei penal, deveria permitir que o causador fosse mais rapidamente constituído arguido, e implementar medidas de inibição de conduzir até à decisão judicial, como forma de prevenir novos actos desta natureza.

Questão nº2: Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

R: Obrigatoriedade dos tribunais, comunicarem as decisões de inibição de conduzir às entidades administrativas competentes, de forma a facilitar a acção de fiscalização.

Celeridade dos processos de acidentes com vítimas mortais, de forma a não permitir que o causador continue a conduzir até ao julgamento.

Questão nº3: Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

R: Após esta experiência, de Comando de um Destacamento de Trânsito, e de bastantes contactos e participação em diferentes reuniões de trabalho, todas elas com um único objectivo: “ diminuir o n.º de vítimas resultantes dos acidentes de viação”, chego à conclusão que os condutores não têm consciência desta problemática, pois existe pouca publicidade alusiva e marcante da sinistralidade rodoviária.

Em Portugal, não é permitido determinadas publicidades, por conterem imagens muito severas, e deixar que essas imagens sejam a realidade do nosso, quase, quotidiano.

Julgo que se os Portugueses tivessem a noção das perdas reais num acidente de viação, circulavam com mais prudência.

A título de curiosidade se me questionarem o que mata mais? A arma ou o Carro? Eu vejo-me obrigado a responder o carro.

Questão nº 4: Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviário é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

R: É visto como um acto heróico, para servir de conversa de café. Sim. Sim, nomeadamente depois do conhecimento generalizado do número de vitimas mortais que ocorrem nas estradas.

Questão nº5: Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade, deveriam ser criminalizadas?

R: Sim. Mas tendo em consideração determinados parâmetros, como por exemplo: “a via onde se circula, e a partir de determinada velocidade.”.

Questão nº6: Relativamente às forças de segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma maior intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

R: - Sensibilização aos agentes fiscalizadores de qual a sua principal missão: “ diminuição do n.º de vítimas resultantes de acidentes de viação.”;

- Fiscalização direccionada para os pontos negros ou zonas em que ocorrem elevado número de acidentes, após realização de um estudo, que permita concluir tais locais.

- Elaboração de relatórios, sobre melhoramentos em termos de falta/deficiência de sinalização, deficiências no pavimento, etc., para o INIR (Instituto Nacional de Infra-estruturas Rodoviárias).

Questão nº 7: Considera ser importante especializar magistrados (procuradores do Ministério Público e Juízes) nesta temática? Porquê?

R: Sim. Pois é uma matéria muito específica e técnica que exige conhecimentos técnicos aprofundados.

Questão nº 8: Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade de Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia ou corrigia?

R: Existe uma falha grave na comunicação dos tribunais com as entidades administrativas, por exemplo, caso um indivíduo seja condenado pelo tribunal e fique proibido da prática de condução, na maior parte dos casos, não é comunicado à entidade administrativa, existindo a possibilidade de não constar nada nas bases de dados. Falta de comunicação e sinergias. Criando normativo legal, que obrigasse tal procedimento e mais sinergias.

Questão nº9: Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

R: Não. Porque existe pouca prática e o instruendo, não é colocado nas mais diversas circunstâncias. Na minha opinião, tal como nem todas as pessoas são Engenheiros, nem todas as pessoas podem ser condutores.

Questão nº10: De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

R: A formação pode permitir ao condutor ter uma maior percepção da realidade e elucidá-lo sobre técnicas que poderá utilizar, para evitar ou diminuir, as consequências no caso de acidente de viação.

Mais rigor na formação, passar por uma multiplicidade de cenários que permita testar as capacidades do instruendo (diferentes tipo de veículos, pisos diferentes).

Questão nº11: Que impacto têm, na sua opinião, as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal?

R: Pouco impacto. Uma vez que deveriam estar mais explícitos no Código Penal.

Questão nº12: De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

R: A sinistralidade rodoviária no nosso país é preocupante e drástica assim como os crimes cometidos pelos condutores, pois existe pouca percepção de quais os danos que daí podem advir. São problemas vistos de forma leve pela sociedade.

APÊNDICE L: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 1

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	- A nossa legislação é a adequada. O problema está na necessidade de realizar uma fiscalização mais apertada para prevenir a prática deste tipo de infracções, para além, de que há uma certa benevolência dos Tribunais, quando confrontados com condutores que, de forma altamente culposa, causam acidentes que originam a perda de vidas ou lesões graves para outras pessoas.
2	- Genericamente está adequada, sendo que nalguns casos peca por exagero, como por exemplo no artigo 291º nº 2 do CP, na parte das corridas ilegais.
3	- A segurança rodoviária está intimamente ligada à celeridade, certeza e segurança da aplicação e cumprimento das sanções previstas para as infracções. - É mais importante garantir um curto espaço de tempo entre a detecção da infracção e o efectivo cumprimento das sanções do que garantir a intervenção do sistema penal não cuidando de garantir a sua celeridade e eficácia.
4	- As leis, tanto na tipificação como na medida da pena estão adequadas. A forma como são aplicadas é que não. A forma como se transforma as penas de cadeia em multa, e a quantidade de penas, que são suspensas, origina uma sensação de impunidade.
5	- Não.
6	- Não. Não estão ajustadas em algumas medidas e noutras situações a não aplicação imediata de sanções cria um clima de impunidade junto dos condutores e da sociedade.
7	- A lei está desadequada e a qualificação do crime também. O problema está na aplicação da lei.
8	- Não, porque, em determinados tipos de acidentes, em que não há dúvida quanto ao culpado e causador deste, a lei deveria permitir que este fosse rapidamente constituído arguido e implementasse medidas de inibição até à decisão judicial, prevenindo novos actos desta natureza.

Quadro L1: Análise de resultados da questão nº 1 - Com o aumento significativo da prática de crimes de âmbito rodoviário que se tem vindo a assistir na última década, concorda que a nossa lei penal está adequada a esta realidade? Porquê?

APÊNDICE M: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 2

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<ul style="list-style-type: none"> - Deve-se agravar a medida de pena acessória de proibição de conduzir. - Não se deve recorrer tanto à suspensão da respectiva execução.
2	<ul style="list-style-type: none"> - Ao nível do Direito Penal não mudaria. Ao nível do Processo Penal e da Política Criminal acrescentaria algumas coisas. Os processos têm que ser mais céleres. Deveria repensar-se a suspensão provisória dos processos, ou a sua aplicação a todos os crimes para os criminosos sentirem, que há uma reprovação, mais ao nível dos reincidentes.
3	<ul style="list-style-type: none"> - A mudança que traria, redução na criminalidade em geral e nos crimes rodoviários em particular era a contracção substancial dos “tempos da justiça. - A maioria dos crimes rodoviários poderia/deveria ser julgado em processo sumário; porém, parte significativa passa a processo comum por conveniência, nem sempre declarada, dos agentes processuais.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Independentemente dos valores das multas aplicadas, os reincidentes deveriam cumprir pena de prisão efectiva, ainda que por pouco tempo. - É necessário criar nos condutores, a ideia de que, se estão a cometer um crime, podem mesmo ir presos.
5	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento das medidas das penas e a não substituição da prisão efectiva pela pena suspensa. - Por efectivamente em funcionamento a cassação do título de condução. - Agilizar a tramitação processual, quer dos crimes, como das contra-ordenações rodoviárias.
6	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas que aumentem o nível de segurança global do sistema de tráfego, reprimindo severamente os vários crimes a condutores com poucos anos de carta.
7	<ul style="list-style-type: none"> - Não na parte Penal, mas sim, na parte Processual Penal e também na sensibilização dos Juízes.
8	<ul style="list-style-type: none"> - Obrigatoriedade dos Tribunais comunicarem as decisões de inibição de conduzir às entidades administrativas competentes, de forma a facilitar a acção de fiscalização. - Celeridade dos processos de acidente de viação, com vítimas mortais, de forma a não permitir que o seu causador continue a conduzir até ser julgado.

Quadro M1: Análise de resultados da questão nº 2 - Que mudanças poderiam ser feitas a este nível (Penal), de forma a contribuir para uma redução destes crimes e também a sua reincidência, por parte de quem os praticou?

APÊNDICE N: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 3

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<ul style="list-style-type: none"> - Sim, contudo a falta de civismo e o pensamento de que os acidentes só acontecem aos outros conduzem à prática de infracções contribuindo para a grande sinistralidade que se vive em Portugal. - Há também um sentimento de impunidade, devido à falta de fiscalização das autoridades policiais.
2	<ul style="list-style-type: none"> - Sim, contudo consideram que a culpa nunca é deles mas sim dos outros. - Têm de ter consciência mas também responsabilidade, coisa que não têm.
3	<ul style="list-style-type: none"> - Sim. Os condutores têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária, mas a maioria acredita que apenas os outros nela serão intervenientes. - Há uma inconsciência colectiva relativamente à real possibilidade de que todos os que interagem no ambiente rodoviário podem envolver-se ou ser envolvidos num acidente de viação com consequências graves para a qualidade de vida.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Existe muito a noção de que os acidentes só acontecem aos outros. - Os condutores conhecem minimamente a dimensão do problema, mas sentem-se afastados do problema e das consequências.
5	<ul style="list-style-type: none"> - Não. Têm apenas em épocas festivas, quando os Órgãos de Comunicação Social chamam atenção para este flagelo.
6	<ul style="list-style-type: none"> - Não, só quando o acidente acontece a alguma pessoa próxima, ou a uma figura pública.
7	<ul style="list-style-type: none"> - Não, há falta de informação chocante, à semelhança do que fazem com o tabaco.
8	<ul style="list-style-type: none"> - Não, pois existe pouca publicidade alusiva e marcante da sinistralidade rodoviária. Não são permitidas determinadas publicidades, por serem demasiado severas. Se os portugueses tivessem a noção das perdas reais num acidente, circulavam com mais prudência.

Quadro N1: Análise de resultados da questão nº 3 - Acha que as pessoas, principalmente os condutores, têm consciência da dimensão da sinistralidade rodoviária no nosso país?

APÊNDICE O: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 4

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<p>- Há o pensamento de que os acidentes só acontecem aos outros. Há um sentimento de impunidade.</p> <p>- A sociedade deveria interessar-se mais pela necessidade de punir severamente quem contribui culposamente para este flagelo.</p>
2	<p>- No que respeita às causas as pessoas não têm percepção do que se passa, sendo que, para estas, a principal causa dos acidentes é o civismo.</p> <p>- Deve ser dado mais importância desde crianças. Começando pela educação nas escolas o mais cedo possível, adequada à idade e depois dar formação específica a quem quiser conduzir. Esta educação e formação reflectem-se no futuro.</p>
3	<p>- É pouco reprovado socialmente se dessa prática não resultar perigo concreto para a vida ou integridade física de alguém.</p> <p>- Apenas a probabilidade de detecção e autuação da infracção pelas forças de segurança pode influenciar o comportamento correcto dos condutores.</p>
4	<p>- Quanto à condução em estado de embriaguez, começa a ser culturalmente reprovável. Existem duas situações, a dos condutores com mais idade, educados num tempo em que o consumo de álcool era culturalmente muito bem aceite, tornando difícil a sua sensibilização, e a geração mais nova que consome álcool para se exibir e se divertir, sendo que neste caso, ainda é possível a sensibilização e alteração de comportamento.</p> <p>- Quanto à condução sob efeito de estupefacientes, apesar de ser mais condenável socialmente, os infractores sentem-se mais à vontade, devido à falta de fiscalização.</p> <p>- A condução sem habilitação legal é um crime bem aceite, pois a sociedade não interpreta o veículo como um objecto que pode ser mortal, tanto ou mais perigoso que uma arma.</p> <p>- Quanto à condução perigosa, é socialmente condenável, contudo a sua tipificação torna-o bastante difícil de provar.</p>
5	<p>- As pessoas não têm a cultura necessária para terem um bom comportamento nas estradas. Deveria ser mais reprovável e deveria ser-lhe dada mais importância.</p>
6	<p>- Devia-se confrontar o sistema judicial com a resposta que este dá a este tipo de criminalidade, ficando com a certeza que socialmente não é reprovável e que passa por mudar essa imagem na opinião pública.</p>
7	<p>- Os condutores não estão sensibilizados que ao terem determinado comportamento na estrada, estão a cometer um crime. Não têm consciência de que se colidirem com alguém podem ser acusados de homicídio negligente, muito devido às penas aplicadas pelos Tribunais.</p>
8	<p>- É visto como um acto heróico para servir de conversa de café. Deveria ser mais reprovável e deveria ser-lhe dada mais importância, nomeadamente depois do conhecimento generalizado do número de vítimas mortais nas nossas estradas.</p>

Quadro O1: Análise de resultados da questão nº 4 - Como considera que a prática de um crime de âmbito rodoviária é culturalmente? Deveria ser mais reprovável socialmente? Devia-lhe ser dada mais importância?

APÊNDICE P: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 5

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	- Não. Quando são causais de acidente, resultantes da prática de um crime, terão de ser ponderadas na medida das penas a aplicar.
2	- Sim, pois esta é uma das principais causas da sinistralidade no nosso país sendo que, a velocidade a partir de certos valores, eleva bastante a fasquia da perigosidade. - Faz-se uma escala idêntica ao álcool, adequando a velocidade de acordo com a estrada, tendo em conta o excesso de velocidade e não a velocidade excessiva.
3	- Não. A criminalização do excesso de velocidade não contribuiria para a melhoria significativa da segurança rodoviária e constituiria mais um factor de morosidade da justiça pelo número significativo de processos que seriam introduzidos no sistema judicial. - A medida certa é o aumento do controlo de velocidade e a celeridade na aplicação das sanções (coima e medida acessória de inibição de conduzir).
4	- Não. A condenação dos crimes acaba quase sempre por se traduzir em multas e penas acessórias de proibição de conduzir.
5	- Nos moldes actuais não. O crime rodoviário está banalizado.
6	- Não, as sanções acessórias é que deveriam ser aplicadas o mais célere possível, para que não se crie um clima de impunidade.
7	- Não. Com o estado actual da justiça, não é solução. A nível contra – ordenacional também não está correcto.
8	- Sim, tendo em conta determinados parâmetros, como por exemplo, a via onde se circula, e a partir de determinada velocidade.

Quadro P1: Análise de resultados da questão nº 5 - Concorda que determinadas Contra-Ordenações, como por exemplo a de Excesso de Velocidade deveria ser criminalizadas?

APÊNDICE Q: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 6

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento dos meios humanos disponíveis. - Aquisição de mais meios tecnológicos, e mais modernos, para a fiscalização. - Acentuação da formação contínua dos agentes de fiscalização.
2	<ul style="list-style-type: none"> - Estes devem ter uma formação contínua, devem ser especializados e devem ter os meios adequados.
3	<ul style="list-style-type: none"> - No que diz respeito aos crimes rodoviários o combate assenta numa investigação rápida e eficaz e na resposta rápida dos tribunais. - A articulação e a operacionalidade das forças de segurança são importantes para prevenção criminal geral. - No âmbito da Guarda Nacional Republicana parece-me que seria vantajosa a existência de unidade especializada em trânsito e segurança rodoviária com comando único nacional e competência em todo o território continental.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Reforço do efectivo de fiscalização, bem como, dos meios disponíveis para este efeito.
5	<ul style="list-style-type: none"> - Que o serviço elaborado por estes seja processado atempadamente pela entidade administrativa. - Que seja simplificada a tramitação processual. - Que as policias tenham acesso em tempo real, à informação pretendida.
6	<ul style="list-style-type: none"> - Devem dar o exemplo, e devem divulgar a sua estratégia na comunicação social em todos os períodos do ano e não apenas em épocas festivas.
7	<ul style="list-style-type: none"> -Estas deviam estar mais na vanguarda de novos métodos e evolução tecnológica, acompanhando a evolução dos veículos.
8	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilização dos agentes fiscalizadores da sua principal missão: diminuição do nº de vítimas resultantes de acidentes de viação. - Fiscalização direccionada para os pontos negros, ou zonas em que ocorrem elevado número de acidentes, após realização de um estudo, que permita concluir tais locais. - Elaboração de relatórios sobre melhoramentos em termos de falta/deficiência de sinalização, pavimentos, etc., para o Instituto Nacional de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR).

Quadro Q1: Análise de resultados da questão nº 6 - Relativamente às Forças de Segurança, que deve ser feito, na sua opinião, para que estas tenham uma intervenção, e uma maior eficácia no combate à sinistralidade rodoviária, principalmente no que diz respeito aos crimes rodoviários?

APÊNDICE R: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 7

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<p>- Não. Por um lado pela situação económica do país, e por outro, porque iriam ser Tribunais com serviço reduzido.</p> <p>- Deveria existir uma melhor sensibilização dos juízes para a avaliação das causas da produção de acidentes. Muitos juízes, tiram conclusões incorrectas no tangente à atribuição de culpas na produção do sinistro.</p>
2	<p>- Não, porque deve haver especialização é na investigação, e não no julgamento, porque a censura, é uma censura social. O especialista tem que ter a capacidade técnica para explicar a lógica das coisas daí, só os Agentes das FS deverem ser especializados.</p>
3	<p>- Sim. É importante especializar magistrados judiciais e do ministério público em matéria de trânsito e segurança rodoviária para afirmar a importância desta temática na promoção da qualidade de vida das populações. É que na conjuntura actual, os crimes rodoviários serão sempre considerados bagatelas penais e, assim, relegados para plano secundário.</p> <p>- A verdade é que, tanto a nível penal como civil, a sinistralidade rodoviária é presença assídua nos tribunais portugueses envolvendo autores de crimes, responsáveis civis, vítimas e companhias seguradoras e é frequente constatar-se alguma impreparação dos magistrados para lidar com o assunto.</p>
4	<p>- Não. Porque não se pode considerar que estes crimes, tenham especial complexidade. Deveria existir um programa de sensibilização dos magistrados para a problemática da sinistralidade assim como das suas causas e consequências, para que a sua acção pudesse ser mais consciente.</p>
5	<p>- Sim, mas só para determinados crimes. Os constantes nos Artigos 287º e seguintes do CP. Relativamente aos sumários não há necessidade de especialização.</p>
6	<p>- Sim, é fundamental e só assim se pode reduzir os índices de sinistralidade.</p>
7	<p>- Sim, devia existir pessoas sensibilizadas para esta problemática.</p>
8	<p>- Sim, pois é uma matéria muito específica e técnica, que exige conhecimentos técnicos aprofundados.</p>

Quadro R1: Análise de resultados da questão nº 7 - Considera ser importante especializar magistrados (Procuradores do MP e Juízes) nesta temática? Porquê?

APÊNDICE S: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 8

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	- É insuficiente. Resume-se aos contactos necessários na sequência de participações, ou autos de notícia remetidos pelas autoridades policiais para as demais entidades. Devia-se implementar, cada vez, mais reuniões de trabalho entre os magistrados em serviço nos tribunais e as autoridades policiais da área de jurisdição, bem como, dos órgãos máximos das referidas entidades.
2	- É provável que haja. Depois de se ter posto a ANSR tão concentrada e centralizada, deveria ter-se dado às FS mais competências Instrutórias.
3	<p>- A comunicação entre as instituições referidas, vista a partir de um dos vértices do triângulo comunicacional e sem qualquer estudo específico, parece deficiente.</p> <p>- O RIC (registo individual do condutor) está sistematicamente desactualizado e a sua consulta pelos tribunais e forças de segurança nem sempre é possível; as penas aplicadas a condutores pelos tribunais tardam a integrar o RIC;</p> <p>- A correcção das anomalias faz-se com organização e gestão do tempo.</p>
4	<p>- Fica muito aquém do desejado. As decisões dos Tribunais não chegam ao Destacamento. É importante, o efectivo da GNR, saber o resultado das suas acções, como forma de os motivar e de corrigirem procedimentos mal efectuados.</p> <p>- As penas acessórias, como a proibição e a inibição de conduzir, deveriam também ser comunicadas, para se efectuar fiscalizações ao seu cumprimento.</p>
5	- É má, e deve ser melhorada. Os Tribunais deveriam informar a ANSR das decisões por si tomadas, e a ANSR, deveria carregar essa informação numa base de dados, que por sua vez deveria estar acessível às forças policiais.
6	- Há comunicação, contudo, há demora na aplicação das sanções acessórias e na cassação da carta de condução. Devia-se colocar mais juristas na resolução destes processos, para que não prescrevam, e responsabilizar quando tal acontecer.
7	- Não existe a comunicação necessária. Devia existir um sistema integrado de informação sobre os crimes e contra – ordenações.
8	- Existem falhas graves na comunicação dos Tribunais com as entidades administrativas. Falta de comunicação e sinergias. Deveria ser criado um normativo legal que obrigasse a tal procedimento e mais sinergias.

Quadro S1: Análise de resultados da questão nº 8 - Como qualifica a comunicação entre Tribunais, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e forças policiais? Que falhas detecta? E como as suprimia?

APÊNDICE T: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 9

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	- A preparação adquirida permite-lhes ir enfrentando os obstáculos que lhes vão surgindo, sendo que, só com a experiência posteriormente adquirida, levará estes a sentirem-se cada vez mais habilitados a uma condução segura.
2	- Não. O objectivo destas é ganhar dinheiro. A formação não é a adequada.
3	- É frequente ouvir-se dizer que as escolas de condução estão focadas em garantir a aprendizagem dos formandos para a realização dos exames. E não é difícil aceitar que é isso que os candidatos à habilitação legal para conduzir esperam. - A melhoria do sistema passa pela capacidade de engendrar esquemas de avaliação que aproximem, tanto quanto possível, o ambiente de exame do ambiente rodoviário normal.
4	- Podiam sair mais bem preparados. Há um grande índice de sinistralidade em condutores com menos de 2 anos de carta, sendo que, estes ficam melhor preparados com a experiência acumulada, através da prática constante de condução.
5	A formação é a possível. Não saem bem preparados mas o tempo de provação é o adequado.
6	- As escolas não privilegiam a aprendizagem da condução, mas sim, o de preparar os alunos para os exames de condução. Deviam assegurar que os instrutores de condução, têm os conhecimentos e habilidades pedagógicas, necessárias para orientar e apoiar o candidato para se tornar um condutor seguro.
7	- Os condutores, não saem preparados para conduzir, mas sim para passar no exame.
8	- Não, porque existe pouca prática e o instruendo não é colocado nas mais diversas circunstâncias.

Quadro T1: Análise de resultados da questão nº 9 - Relativamente à formação dada pelas escolas de condução, acha que esta é a melhor, e que os condutores saem bem preparados para poderem conduzir um veículo?

APÊNDICE U: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 10

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<ul style="list-style-type: none"> - Estas, têm procurado ministrar cada vez mais e melhor formação no sentido de habilitar os condutores para uma condução consciente e segura. - Deve haver uma maior exigência na formação, só se permitindo ao instrutor a inscrição para exame, quando o instrutor reconheça que a preparação recebida lhe permitirá, em situação de normalidade, obter aprovação no exame. Sendo as escolas devidamente fiscalizadas para o efeito.
2	<ul style="list-style-type: none"> - A formação tem de ser contínua, pois as escolas de condução apenas preparam o candidato para o exame. E a educação deve ser dada desde as idades mais pequenas.
3	<ul style="list-style-type: none"> - A formação cívica pode ser reforçada durante o processo de aprendizagem da condução, mas advém do ambiente familiar, escolar e social em que se cresce. - Mas há uma componente técnica, muito importante, em matéria de prevenção e segurança rodoviárias, cujo conjunto de técnicas específicas de acção é normalmente designada por “condução defensiva”, que deve integrar o programa de formação. - O treino da condução em ambiente adverso – como piso escorregadio, obstáculo inopinado, domínio do veículo ao qual falham os sistemas de travagem, etc., não pode deixar de incluir um bom programa de formação de condutores.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Deveriam ser criadas acções de maior impacto, mesmo através do contacto com vítimas de acidentes de viação.
5	<ul style="list-style-type: none"> - Pouco ou nada contribui. Deveria aumentar-se a fiscalização e por conseguinte a repressão.
6	<ul style="list-style-type: none"> - A experiência pré-licenciamento pode ser aumentada por condução supervisionada (estágio).
7	<ul style="list-style-type: none"> - Os futuros condutores precisam de saber quais podem ser as consequências dos seus actos, enquanto conduzem.
8	<ul style="list-style-type: none"> - Esta, pode permitir ao condutor ter uma maior percepção da realidade e elucidá-lo sobre técnicas que poderá utilizar para evitar ou diminuir as consequências no caso de acidente de viação. - Deveria haver mais rigor na formação, passando por uma multiplicidade de cenários, que permita testar as capacidades dos instruídos (diferentes tipos de veículos, pisos diferentes, etc.)

Quadro U1: Análise de resultados da questão nº 10 - De que modo pode esta formação ajudar na prevenção da ocorrência e reincidência destes crimes? E que medidas deveriam ser implementadas para que tal aconteça?

APÊNDICE V: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 11

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<p>- Nem sempre as penas aplicadas têm o efeito de o infractor não reincidir em tais comportamentos. É um problema de falta de civismo e de cultura do nosso povo.</p> <p>- Estão bem definidos no Código penal.</p>
2	<p>- Quando são efectivamente aplicadas, têm impacto. Quando se opta pela suspensão provisória do processo não. A prisão efectiva deve ser aplicada apenas nas pessoas com grande historial de reincidência. A garantia de cumprimento tem um grande impacto.</p> <p>- A cassação da carta, tem de deixar de ser tão burocratizada, e tem de ser alterada para carta por pontos, em que, quem chegar aos zero pontos, fica com a carta cassada, tendo de a tirar novamente.</p>
3	<p>- Têm impacto reduzido. Talvez contribuam para a <i>ressocialização</i> do agente concretamente punido, mas tenho sérias dúvidas que, na vertente pedagógica, atinjam o mínimo exigível relativamente à prevenção geral; é minha convicção que o impacto quanto à orientação de condutas é praticamente nulo.</p>
4	<p>- Estão bem definidas. Como são quase sempre transformados em multa não cria nos condutores a sensação de estarem perante um crime, não havendo quase diferença nenhuma para as contra – ordenações.</p>
5	<p>- Pena suspensa e multas, são banalizadas, e regra geral de montante pouco elevado.</p> <p>- As inibições de condução, se forem efectivamente cumpridas, e houver forma de as fiscalizar (que não há), estar-se-ia no bom caminho.</p>
6	<p>- Têm pouco impacto, porque não são publicadas na comunicação social. Só com esse impacto é que se poderia criar uma visão de eficácia e de eficiência das instituições que regem o sistema rodoviário.</p>
7	<p>Rara excepção, não é aplicado o que deveria ser. Apenas o crime de condução perigosa deveria estar mais explícito.</p>
8	<p>Pouco impacto. Deveriam estar mais explícitos no CP.</p>

Quadro V1: Análise de resultados da questão nº 11 - Que impacto têm na sua opinião as actuais penas aplicadas a quem comete crimes rodoviários? Estão estes bem definidos no Código Penal.

APÊNDICE X: ANÁLISE DE RESULTADOS DA QUESTÃO Nº 12

Nº Entrevistado	RESPOSTA
1	<p>- A sinistralidade é muito elevada, bem como o número de crimes cometidos pelos nossos condutores</p> <p>- É necessária mais fiscalização, principalmente ao álcool, nas camadas mais jovens.</p> <p>- Terá de haver uma campanha rigorosa de fiscalização, tendo em vista detectar, se os veículos, estão, ou não segurados. Há inúmeros processos contra o Fundo de Garantia Automóvel para reparação dos lesados em acidentes de viação, em que alguns dos veículos intervenientes, circulavam, sem seguro válido.</p>
2	<p>- Está a melhorar, contudo, tem de se ser mais ambicioso e não restringir-nos à estratégia Europeia até 2015, pois está a morrer muita gente. Quanto aos crimes, deve-se afinar a política criminal, pois não faz sentido indivíduos com taxa crime a dar horas comunitárias e a frequentar cursos, enquanto outros, com contra-ordenações a pagar 500€ e a ficar com inibição de conduzir.</p>
3	<p>- A sinistralidade rodoviária teve decréscimo significativo no período de aplicação do PNPR (plano nacional de prevenção rodoviária), tendo-se atingido a diminuição do número de mortos e de feridos graves em mais de 50%.</p> <p>- Nos últimos anos a tendência é de estagnação, assistindo-se no ano em curso à redução do número de acidentes e de vítimas, facto que se releva.</p>
4	<p>- Apesar de estar a diminuir, há muito a melhorar. Nas infra – estruturas, na legislação, na fiscalização e principalmente na educação dos condutores, os grandes responsáveis pela sinistralidade rodoviária. Esta educação, deve começar o mais cedo possível, mesmo em crianças, e em adultos. A alteração deve ser conseguida pela repressão, apesar de não ser o caminho ideal. A consciencialização demora décadas e tem de ser contínua.</p>
5	<p>- O país anda mais preocupado com outros assuntos lembrando-se apenas deste flagelo nas épocas festivas, ou quando alguém próximo acaba por falecer em acidente de viação.</p>
6	<p>- O índice de sinistralidade tem diminuído, e com uma aposta nesta área por parte do Governo, pode-se colocar Portugal ao nível dos melhores da União Europeia.</p>
7	<p>- É elevada demais para o nosso país.</p>
8	<p>- É preocupante e drástica assim como os crimes cometidos pelos condutores, pois existe pouca percepção, de quais os danos que daí podem advir. São problemas vistos de forma leve pela sociedade.</p>

Quadro X1: Análise de resultados da questão nº 12 - De um modo geral como analisa a sinistralidade rodoviária no nosso país, e o número de crimes cometidos pelos condutores?

APÊNDICE Z

APÊNDICE Z: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE BRAGA

NUIPC	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	LOCAL	CRIME	DATA E HORA DA DETENÇÃO	LOCAL, DATA E HORA DE APRESENTAÇÃO AO TRIBUNAL	PENA APLICADA
35/9.8GTBRG	M	24	Solteiro	Motorista	EN 106 Vizela, Guimarães.	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	24/01/09 02:14	26/01/09 12:35 Tribunal de Guimarães	85 dias x 6€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.
67/9.6GTBRG	M	-	Solteiro	-	-	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	-	Tribunal de Braga	80 dias x 6€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
91/9.9GTBRG	M	-	-	-	-	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	-	Tribunal de Braga	150 dias x 5€ de multa

APÊNDICE Z

100/9.1GTBRG	M	44	Casado	Soldador	Rua da Circulação, Lousado, V. N. Famalicão	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,65 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	11/03/09 22:45	12/03/09 11:35 Tribunal de Vila Nova de Famalicão	50 dias x 7€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
176/9.1GTBRG	M	56	Casado	Motorista	Rio Côvo, Santa Eugénia, Barcelos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,58 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	03/04/09 04:55	04/05/09 14:55 Tribunal de Barcelos	70 dias x 7€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
217/9.2GTBRG	M	-	-	-	EN 305 Palmé, Barcelos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,26 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	30/05/09 01:13	01/06/09 14:00 Tribunal de Barcelos	60 dias x 6€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
237/9.7GTBRG	M	-	-	-	-	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	14/06/09 -	15/06/09 09:30 Tribunal de Vila Verde	40 dias x 9€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir

APÊNDICE Z

300/9.4GTBRG	M	31	Solteiro	-	AE11 Portagem de Vizela, Felgueiras	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/07/09 03:30	12/08/09 11:15 Tribunal de Felgueiras	50 dias x 7,5€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
319/9.5GTBRG	M	50	Casado	Funcionário de Portagem	AE7, Basto, Celorico de Basto	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,78 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/06/09 21:45	12/05/10 09:55 Tribunal de Celorico de Basto	60 dias x 6€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir
366/9.7GTBRG	M	-	-	-	EN105, Vizela	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	04/04/09 00:50	05/04/09 9:30 Tribunal de Guimarães	90 dias x 5,50€ de multa + custas processuais.
454/9.0GTBRG	M	49	Casado	Desempregado	AE7, Km 33,5 Serzedelo, Guimarães	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,20 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	14/11/09 20:45	16/11/09 12:15 Tribunal de Guimarães	70 dias x 7€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE Z

494/9.9GTBRG	M	-	Solteiro	Desempregado	EN14 Arnoso, Santa Maria	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,35 g/l) de ciclomotor, interveniente em acidente de viação.	27/09/09 19:00	14/03/11 14:20 Tribunal de Vila Nova de Famalicão	100 dias x 5,50€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
--------------	---	---	----------	--------------	-----------------------------	---	-------------------	---	--

APÊNDICE AA: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE CARCAVELOS

NUIPC	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	LOCAL	CRIME	DATA E HORA DA DETENÇÃO	LOCAL, DATA E HORA DE APRESENTAÇÃO AO TRIBUNAL	PENA APLICADA
578/01.1GTCSC	M	38	Casado	Desempregado	EN 249-4 Albarraque, Rio de Mouros, Sintra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	26/07/01 18:00	27/07/01 09:30 Tribunal de Sintra	60 dias de multa x 3€ + custas processuais.
669/01.9GTCSC	M	42	Divorciado	Empregado de Bar	AE5 Km 1,5 Nó de Monsanto	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	16/08/01 00:06	16/08/01 09:30 Tribunal de Lisboa	100 dias x 3€ de multa+ 9 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
676/01.1GTCSC	M	38	Casado	Vigilante	AE5	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,53 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	17/08/01 7:30	17/08/01 09:30 Tribunal de Lisboa	100 dias x 4€ de multa + 7 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

754/01.7GTCSC	M	27	Solteiro	Desempregado	Avª do Modelo, Tapada das Mercês, Sintra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,33 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	04/09/01 21:06	05/09/01 09:30 Tribunal de Sintra	225€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
758/01.0GTCSC	M	23	Casado	Estafeta	AE5 Km 8,5	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	05/09/01 11:00	05/09/01 14:00 Tribunal de Oeiras	60 dias de multa x 2€ + custas processuais.
816/01.0GTCSC	M	29	Divorciado	Serralheiro	AE5 Km 9,5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	23/09/01 06:10	23/09/01 09:30 Tribunal de Oeiras	45 dias x 2,5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
817/01.9GTCSC	M	28	Solteiro	Publicitário	EN6 Km 3,1, Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,36 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	23/09/01 07:58	23/09/01 09:30 Tribunal de Oeiras	50 dias x 6€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE AA

818/01.7GTCSC	F	31	Solteira	Animadora Sociocultural	EN6 Km 3,1, Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,36 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	23/09/01 08:47	23/09/01 09:30 Tribunal de Oeiras	45 dias x 2,5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir.
820/01.9GTCSC	M	31	Casado	Electricista	EN6-3 Km 0,5	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	25/09/01 16:05	26/09/01 09:30 Tribunal de Oeiras	30 dias x 2,5€ de multa + custas processuais.
824/01.1GTCSC	F	18	Solteira	Estudante	EN6-3 Km 0,5	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	27/09/01 14:20	27/09/01 16:00 Tribunal de Oeiras	188€ de multa + custas processuais.
860/01.8GTCSC	M	39	Solteiro	Motorista	Rotunda de Porto Salvo	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,02 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	14/10/01 19:45	15/10/01 09:30 Tribunal de Oeiras	100 dias x 4€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

899/01.3GTCSC	F	30	Solteira	Desempregada	EN 6 Km 3, Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,72 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	28/10/01 05:27	29/10/01 09:30 Tribunal de Oeiras	125€ de multa + 3 meses e 20 dias de proibição de conduzir + custas processuais.
900/01.0GTCSC	M	43	Solteiro	Desempregado	EN 6 Km 3, Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,20 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	28/10/01 06:00	29/10/01 09:30 Tribunal de Oeiras	250€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
902/01.7GTCSC	M	29	Solteiro	Desempregado	EN 6 Km 3, Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,72 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	28/10/01 06:06	29/10/01 09:30 Tribunal de Oeiras	225€ de multa + 3 meses e 15 dias de proibição de conduzir + custas processuais.
927/01.2GTCSC	M	20	Solteiro	Motorista	AE5 Km 5, Linda-a-Velha	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,65 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	10/11/01 22:00	12/11/01 09:30 Tribunal de Oeiras	45 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

958/01.1GTCSC	F	33	Casada	Comerciante	EN6, Km 5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,54 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	28/11/01 03:05	28/11/01 09:30 Tribunal de Oeiras	180€ de multa + custas processuais.
965/01.5GTCSC	M	27	Solteiro	Empregado de Balcão	AE5, Km 5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	02/12/01 04:15	02/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	250€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
975/01.2GTCSC	M	39	Solteiro	Desempregado	EN 6, Km 3,1	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	05/12/01 05:53	05/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	80 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
989/01.2GTCSC	M	42	Solteiro	Desempregado	AE5, Km 7,9	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,72 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	09/12/01 01:05	10/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	100 dias x 3€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

991/01.4GTCSC	M	26	Solteiro	Jogado de Hóquei	EN 6, Km 3,1 Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,84 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	09/12/01 06:41	10/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	80 dias x 12,5€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
992/01.2GTCSC	M	28	Solteiro	Economista	EN 6, Km 3,1 Caxias	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,26 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	09/12/01 08:03	10/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	80 dias x 3€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
1011/01.4GTCSC	M	28	Solteiro	Desempregado	AE5 Km 5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	21/12/01 06:30	21/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	100 dias x 3, 5€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
1030/01.0GTCSC	M	34	Casado	Desempregado	EN 117, Carnaxide	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,24 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	30/12/01 16:20	31/12/01 09:30 Tribunal de Oeiras	35 dias x 6€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

17/02.0GTCSC	M	21	Solteiro	Delegado Comercial	EN6 Km 5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	06/01/02 04:15	06/01/02 09:00 Tribunal de Oeiras	60 dias x 3€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
78/02.0GTCSC	M	29	Solteiro	Técnico Comercial	EN6 Km 3,1	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,54 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/01/02 08:11	28/01/02 09:30 Tribunal de Oeiras	60 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
98/02.7GTCSC	M	27	Solteiro	Desempregado	AE5 Km 11,3	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,53 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	03/02/02 04:30	04/02/02 09:30 Tribunal de Oeiras	200 dias x 5€ de multa + 6 meses de proibição de conduzir + custas processuais
120/02.7GTCSC	M	46	Casado	Bancário	AE5, Estádio Nacional	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,65 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	11/02/02 20:50	13/02/02 09:30 Tribunal de Oeiras	180€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE AA

170/02.3GTCSC	M	51	Solteiro	Pedreiro	IC16 RaI, Sintra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,56 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	06/03/02 17:56	07/03/02 09:30 Tribunal de Sintra	80 dias x 2,5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
177/02.0GTCSC	M	24	Solteiro	Estudante	EN 6-3, Alto da Boa Viagem, Oeiras	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	10/03/02 05:48	11/03/02 09:30 Tribunal de Oeiras	35 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
179/02.7GTCSC	M	34	Solteiro	Músico	EN 6-3, Alto da Boa Viagem, Oeiras	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,21 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	10/03/02 09:30	11/03/02 09:30 Tribunal de Oeiras	30 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
181/02.9GTCSC	M	24	Solteiro	Calceteiro	EN 6-3, Alto da Boa Viagem, Oeiras	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,21 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	10/03/02 06:50	11/03/02 09:30 Tribunal de Oeiras	30 dias x 4€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais

APÊNDICE AA

186/02.0GTCSC	M	21	Solteiro	Empregado de Balcão	EN9 Km 8,3 Linhó, Sintra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	11/03/02 15:00	11/03/02 15:30 Tribunal de Sintra	90 dias x 2,5€ de multa + custas processuais ou 50 dias de prisão.
194/02.0GTCSC	M	29	Solteiro	Advogado	AE5 Km 9,5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,67 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	16/03/02 23:00	18/03/02 09:30 Tribunal de Oeiras	30 dias x 5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
829/02.5GTCSC	M	36	Casado	Vendedor	AE5 Km 8, Nó do Estádio de Oeiras	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,54 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	29/11/02 08:55	29/11/02 09:00 Tribunal de Oeiras	50 dias x 5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
839/02.2GTCSC	M	22	Solteiro	Desempregado	EN247 Cabo da Roca, Sintra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	01/12/02 11:30	02/12/02 09:00 Tribunal de Sintra	90 dias x 3€ de multa ou 60 dias de prisão.

APÊNDICE AA

865/02.1GTCSC	M	28	Solteiro	Alcatifador	EN247 Km 57	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,27 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	08/12/02 05:15	09/12/02 09:30 Tribunal de Mafra	150 dias x 5€ de multa
895/02.3GTCSC	M	55	Casado	Bate Chapas	AE5 Km 10	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,43 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	14/12/02 18:45	16/12/02 09:30 Tribunal de Oeiras	100 dias x 5€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir + custas processuais
903/02.8GTCSC	M	38	Solteiro	Escriturário	AE5 Km 1,5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,84 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	15/12/02 07:15	16/12/02 09:30 Tribunal de Lisboa	600€ de multa + 14 meses de proibição de conduzir
905/02.0GTCSC	M	34	Divorciado	Motorista	AE5 Km 1,5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,61 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	15/12/02 07:15	16/12/02 09:30 Tribunal de Lisboa	600€ de multa + 8 meses de proibição de conduzir

APÊNDICE AA

906/02.2GTCSC	M	37	Solteiro	Empresário	AE5 Km 5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	15/12/02 05:39	15/12/02 09:30 Tribunal de Oeiras	50 dias x 5€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
936/02.4GTCSC	M	28	Solteiro	Pasteleiro	EN117 Nó da Amadora	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,23 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	25/12/02 03:31	26/12/02 09:30 Tribunal de Lisboa	250€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE BB: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE COIMBRA

NUIPC	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	LOCAL	CRIME	DATA E HORA DA DETENÇÃO	LOCAL, DATA E HORA DE APRESENTAÇÃO AO TRIBUNAL	PENA APLICADA
37/10.1GTCBR	M	25	Solteiro	Desempregado	EN1 Antiga Fetal, Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	22/02/10 16:20	23/02/10 09:30 Tribunal de Coimbra	100 dias x 5€ de multa ou 100 horas de trabalho comunitário
38/10.0GTCBR	M	24	Solteiro	Pintor	EN1 Antiga Fetal, Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	22/02/10 17:20	23/02/10 09:30 Tribunal de Coimbra	30 dias x 6€ de multa
72/10.0GTCBR	M	21	Solteiro	Desempregado	Rotunda Adémia, Rua Manuel Madeira, Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	27/04/10 19:30	28/04/10 09:30 Tribunal de Coimbra	60 dias de multa ou trabalho comunitário

APÊNDICE BB

85/10.1GTCBR	M	27	Solteiro	Professor	EN1/IC2 Km 198,980 Cruzamento Sargento-Mor, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,43 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	08/05/10 23:05	10/05/10 09:30 Tribunal de Coimbra	90 dias x 8€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir
116/10.5GTCBR	M	32	Solteiro	Servente de Pedreiro	EN 109 Km 114,4 Brenha, Figueira da Foz	Condução sem habilitação legal de ciclomotor	11/07/10 02:10	12/07/10 09:30 Tribunal da Figueira da Foz	60 dias x 5€ de multa
132/10.7GTCBR	F	23	Solteira	Empregada de Balcão	IC2 Km 196 Fornos, Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	06/08/10 01:30	06/08/10 9:30 Tribunal de Coimbra	130 dias x 5,5€ de multa + custas processuais
159/10.9GTCBR	M	20	Solteiro	Estudante	EN1/IC2 Km 194 Adémia, Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de mercadorias	12/09/10 12:20	12/09/10 13:30 Tribunal de Coimbra	100 horas de trabalho comunitário
170/10.0GTCBR	M	39	Solteiro	Empregado de Limpeza	IP3, N´de Truxemel, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,00 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	04/10/10 20:57	06/10/10 09:30 Tribunal de Coimbra	80 dias x 10€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir

APÊNDICE BB

172/10.6GTCBR	M	47	Divorciado	Vendedor	Rotunda de acesso A1, Coimbra Sul	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,26 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	05/10/10 23:56	06/10/10 09:30 Tribunal de Coimbra	30 dias de prisão ou 45 dias x 10€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
182/10.3GTCBR	M	48	Casado	Desempregado	EN 111 Km 25,6 Tentugal, Figueira da Foz	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,70 g/l) de ciclomotor	22/10/10 17:30	23/10/10 10:00 Tribunal de Figueira da Foz	50 dias x 10€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir ou 50 horas de trabalho comunitário
191/10.2GTCBR	M	30	Solteiro	Camionista	Avª Dias da Silva, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,21 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	06/11/10 08:30	06/11/10 15:00 Tribunal de Coimbra	400€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
192/10.0GTCBR	M	37	Casado	Carpinteiro	EN 111 Cidreira, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	14/11/10 07:05	08/11/10 14:00 Tribunal de Coimbra	65 dias x 5,50€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE BB

200/10.5GTCBR	M	56	Casado	Pintor	EN 342 Km 34,238 Condeixa	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,72 g/l) de de ciclomotor interveniente em acidente	19/11/10 22:39	20/11/10 09:30 Tribunal de Coimbra	100 dias x 5€ de multa + 10 meses de proibição de conduzir
202/10.1GTCBR	M	36	Casado	Motorista	EN1/IC2 Km 184 N/S, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,35 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	11/12/10 03:22	11/12/10 10:00 Tribunal de Coimbra	50 dias x 6€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
205/10.6GTCBR	M	53	Casado	Funcionário Público	EN1 Km 164,958 Venda Nova, Soure	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,28 g/l) de veículo ligeiro de passageiros interveniente em acidente	19/12/10 20:44	20/12/10 09:30 Tribunal de Soure	65 dias x 6,50€ de multa + 3 meses e meio de proibição de conduzir + custas processuais.
207/10.2GTCBR	M	26	-	-	EN1 Km 171 Condeixa	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,61 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	24/12/10 04:39	27/12/10 09:30 Tribunal de Condeixa	50 dias x 6€ de multa + 3 meses e meio de proibição de conduzir

APÊNDICE BB

4/11.8GTCBR	M	50	Solteiro	Polícia de Segurança Pública	EN 1 Km 176,3 Condeixa-a-Nova	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	15/01/11 02:54	17/01/11 10:00 Tribunal de Condeixa-a-Nova	75 dias x 5€ de multa + 5 meses de proibição de conduzir
5/11.6GTCBR	M	32	Casado	Desempregado	Rotunda dos Fornos, acesso ao IC2, Coimbra	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,65 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	16/01/11 02:58	17/01/11 09:30 Tribunal de Coimbra	60 dias x 6,5€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir
62/11.5GTCBR	M	27	Solteiro	Desempregado	EN1/IC2 Km 183,1 Antanhol	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	12/04/11 17:00	13/04/11 09:30 Tribunal de Coimbra	Suspensão do processo por 1 ano + 140 horas de trabalho comunitário.
82/11.0GTCBR	M	28	Casado	Desempregado	EN 1 Km 175,330 Condeixa	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,31 g/l) de veículo ligeiro de passageiros interveniente em acidente de viação	09/05/11 18:09	10/05/11 14:30 Tribunal de Condeixa	60 dias x 8€ de multa + 4 meses e 15 dias de proibição de conduzir

APÊNDICE BB

86/11.2GTCBR	M	24	Solteiro	Estudante	IC2 Km 195,3 Coimbra	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	11/05/11 18:35	12/05/11 14:00 Tribunal de Coimbra	110 dias x 6€ de multa ou 110 horas de trabalho comunitário
--------------	---	----	----------	-----------	-------------------------	---	-------------------	---	---

APÊNDICE CC: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DE LEIRIA

NUIPC	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	LOCAL	CRIME	DATA E HORA DA DETENÇÃO	LOCAL, DATA E HORA DE APRESENTAÇÃO AO TRIBUNAL	PENA APLICADA
444/07.7GTLRA	F	41	Solteiro	Secretária	AE1 Km 131,4 Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,67g/l). Despiste de veículo ligeiro de passageiros	06/10/07 19:16	08/10/07 9:00 Tribunal Leiria	90 dias de multa x 6€ + 5 meses de proibição de conduzir
446/07.3GTLRA	F	24	Casada	Empregada de balcão	EN1 Km 128,8 Boavista, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	09/10/07 9:30	09/10/07 10:20 Tribunal de Leiria	90 dias de multa x 7€
449/07.8GTLRA	M	28	Solteiro	Carteiro	EN1 Km 85,420 Benedita, Alcobaça	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,35g/l) Interveniente em acidente de viação com veículo ligeiro de passageiros	10/10/07 18:05	16/10/07 10:00 Tribunal de Pombal	50 dias de multa x 5€ + 4 meses de proibição de conduzir ou 33 dias de prisão.

APÊNDICE CC

463/07.3GTLRA	M	32	Solteiro	Desempregado	Rotunda Norte Fátima, Fátima	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,30 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	19/10/07 00:30	19/10/07 10:00 Tribunal de Ourém	60 dias de multa x 5€ + 3 meses de proibição de conduzir
471/07.4GTLRA	M	32	Casado	Pedreiro	EN109 Km 153,4 Monte Redondo	Condução sem habilitação legal de tractor agrícola	27/10/07 12:15	29/10/07 09:00 Tribunal de Leiria	90 dias de multa x 8€ + custas processuais.
490/07.0GTLRA	M	52	Casado	Comerciante	EN 113 Km 11 Cardosos, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,42 g/l) Veículo ligeiro de passageiros	11/11/07 20:50	12/11/07 09:00 Tribunal de Leiria	50 dias de multa x 12€ + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
496/07.0GTLRA	M	21	Solteiro	Fiel de Armazém	Boavista, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,67 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	17/11/07 23:45	19/11/07 09:30 Tribunal de Leiria	350€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir
497/07.8GTLRA	M	27	Solteiro	Estudante	Cortes, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,27 g/l). Despiste de veículo ligeiro de passageiros	18/11/07 09:10	19/11/07 09:00 Tribunal de Leiria	495€ de multa + 6 meses de proibição de conduzir

APÊNDICE CC

504/07.4GTLRA	M	29	Casado	Serralheiro	EN1 Km 105 Pedreiras, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	27/11/07 10:59	28/11/07 09:00 Tribunal de Porto de Mós	420€ + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
510/07.9GTLRA	M	44	Solteiro	Técnico de Comunicações	EN 356.1 Codileira, Leiria	Condução sem habilitação legal de motociclo.	05/12/07 07:20	06/12/07 09:00 Tribunal de Leiria	90 dias de multa x 5€
530/07.3GTLRA	M	53	Casado	Pedreiro	AE1 Km 138 N/S	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,43 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	25/12/07 18:28	26/12/07 09:00 Tribunal de Leiria	425€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
10/08.0GTLRA	M	31	Solteiro	Comerciante	EN 242 Rotunda da Barosa Km 5,4, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,47 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/08 07:40	02/01/08 09:00 Tribunal de Leiria	60 dias de multa x 7€ + 4 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE CC

12/08.6GTLRA	M	26	Solteiro	Embalador	EN 242 Rotunda da Barosa Km 5,4, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,67 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/08 08:30	02/01/08 09:30 Tribunal de Leiria	6 meses de prisão ou 180 dias de multa x 5€ + 7 meses de proibição de conduzir
13/08.4GLRA	M	24	Solteiro	Motorista	EN 242 Rotunda da Barosa Km 5,4, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,88 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/08 08:25	02/01/08 09:00 Tribunal de Leiria	Admoestação verbal + 3 meses de proibição de conduzir.
14/08.2GTLRA	M	23	Solteiro	Operador Supermercado	EN 242 Rotunda da Barosa Km 5,4, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/08 08:33	02/01/08 09:00 Tribunal de Leiria	4 meses de prisão suspensa por 1 ano + 4 meses de proibição de conduzir.
27/08.4GTLRA	M	23	Solteiro	Ferreiro	EN 110 Km 63, 6 Vendas de Marna, Alvaiázere	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,86 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	12/01/08 18:41	14/01/08 10:00 Tribunal de Alvaiázere	60 dias de multa x 7€ + 6 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE CC

31/08.2GTLRA	M	20	Solteiro	Pintor	EN357, Km 0,9 Caldelas, Caranguejeira	Condução sem habilitação legal de motociclo	17/01/08 18:50	Desconhecido	60 dias de multa x 5€.
34/08.7GTLRA	M	51	Casado	Agricultor	Rua Municipal Perucho, Freixiada	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,42 g/l) de veículo ligeiro de mercadorias	20/01/08 15:05	Desconhecido	60 dias de multa x 5€ + 3 meses de proibição de conduzir.
48/08.7GTLRA	M	49	Casado	Mecânico	EN350 Km 10 Caranguejeira, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	31/01/08 21:10	01/02/08 10:00 Tribunal de Leiria	5 meses de prisão suspensa por 1 ano sujeita a regime de prova.
52/08.5GTLRA	M	48	Casado	Operário Fabril	EN242 Km 21 Ferrárias, Alcobaça	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,38 g/l) de ciclomotor	02/02/08 19:05	06/02/08 10:00 Tribunal de Alcobaça	450€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.
57/08.6GTLRA	M	23	Solteiro	Militar da Marinha	EN8 Km 107 Alcobaça.	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	05/02/08 15:30	06/02/08 10:00 Tribunal de Alcobaça	75 dias de multa x 6€ + custas processuais.

APÊNDICE CC

64/08.9GTLRA	M	38	Casado	Reformado	EN1 Km 154, 3 Vª da Cruz, Pombal	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,56 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	10/02/08 00:08	11/02/08 10:00 Tribunal de Pombal	50 dias de multa x 5,50€ + 3 meses de proibição de conduzir.
67/08.3GTLRA	F	48	Solteira	Auxiliar de Acção Médica	EN350 Km 2,4	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	12/02/08 20:45	13/02/08 09:00 Tribunal de Leiria	450€ de multa + custas processuais.
70/08.3GTLRA	M	29	Solteiro	Calceteiro	EN237 Km 20 Pombal	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	17/02/08 23:11	18/02/08 10:00 Tribunal de Pombal	40 dias de multa x 6€ + 4 meses de proibição de conduzir.
8/08.0GTLRA	M	35	Solteiro	Sucateiro	EN109 Km 138,5	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	22/02/08 11:23	Desconhecido	110 dias de multa x 6€ + 9 meses de proibição de conduzir + 2UC'S + Taxas.

APÊNDICE CC

84/08.3GTLRA	M	40	Casado	Mecânico	EM Portela da Memória, Leiria.	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,42 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	24/02/08 15:34	25/02/08 09:00 Tribunal de Leiria	60 dias de multa x 6€ + 3 meses de proibição de conduzir.
90/08.8GTLRA	M	37	Casado	Pedreiro	EN1 Km 85,4 Benedita, Alcobaça	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,65 g/l) + condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros	04/03/08 22:43	05/03/08 10:00 Tribunal de Alcobaça	130 dias de multa x 5€ + custas processuais.
122/08.0GTLRA	F	26	Solteiro	Educadora de Infância	EN1 Km 120,8, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,90 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	13/04/08 04:42	14/04/08 09:30 Tribunal de Leiria	80 dias de multa x 5,5€ + custas processuais.
126/08.2GTLRA	F	24	Casada	Empregada de Balcão	EN1, Barracão, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	17/04/08 00:20	17/04/08 09:00 Tribunal de Leiria	60 dias de multa x 5€ + custas processuais.

APÊNDICE CC

173/08.4GTLRA	M	59	Casado	Canalizador	Av. 25 de Abril, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,42 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	31/05/08 02:41	31/05/08 09:00 Tribunal de Leiria	540€ de multa + 100 dias de proibição de conduzir.
175/08.0GTLRA	M	34	Casado	Carpinteiro	EN1 Km 89,3, Redondas, Alcobaça	Condução em estado de embriaguez (TAS 3,61 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	03/06/08 20:59	04/06/08 10:00 Tribunal de Alcobaça	800€ de multa + 9 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
184/08.0GTLRA	M	44	Divorciado	Tubista	A1 Km 96 Alcanena	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	16/06/08 07:50	16/06/08 09:30 Tribunal de Alcanena	90 dias de multa x 6€.
196/08.3GTLRA	M	29	Solteiro	Empregado de Comércio	EN1 Km 135,1 Meirinhas, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,35 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	28/06/08 00:15	28/06/08 10:00 Tribunal de Leiria	500€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.

APÊNDICE CC

197/08.1GTLRA	M	43	Casado	Desempregado	Espinheiro, Caldas da Rainha	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,24 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	29/06/08 03:32	30/06/08 09:00 Tribunal de Caldas da Rainha	80 dias de multa x 5€ + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais
198/08.0GTLRA	M	50	Solteiro	Empregado de Escritório	Espinheiro, Caldas da Rainha	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,44 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	29/06/08 04:13	30/06/08 09:30 Tribunal de Caldas da Rainha	80 dias de multa x 5€ + 3 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
199/08.5GTLRA	M	37	Casado	Pedreiro	EM Salir do Porto S/N	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,70 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	29/06/08 03:29	30/06/08 09:00 Tribunal de Caldas da Rainha	120 dias de multa x 5€ + 5 meses de proibição de conduzir + custas processuais
200/08.5GTLRA	M	31	Solteiro	Limpeza de Florestas	EM Salir do Porto S/N	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	29/06/08 05:06	30/06/08 09:00 Tribunal de Caldas da Rainha	80 dias de multa x 5€ + custas processuais.

APÊNDICE CC

218/08.6GTLRA	M	21	Solteiro	Trabalhador/ Estudante	AE1 Km 138,1, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	15/07/08 17:16	16/07/08 09:30 Tribunal de Leiria	995€ de multa + custas processuais.
219/08.6GTLRA	M	43	Solteiro	Confrador	Maceira, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,82 g/l) veículo ligeiro de passageiros	15/07/08 17:27	16/07/08 09:30 Tribunal de Leiria	9 meses de prisão ou 120 dias x 5€ + 8 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
240/08.4GTLRA	M	31	Solteiro	Empresário	EN1 Km 117,5 Vale Gracioso, Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	30/07/08 05:45	30/07/08 09:00 Tribunal de Leiria	140 dias de multa x 8€ + custas processuais.
249/08.8GTLRA	M	41	Casado	Desempregado	EN1 Km 155	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,88 g/l) veículo ligeiro de passageiros	05/08/08 04:40	Desconhecido	50 dias de multa x 5.5€ + custas processuais.
250/08.1GTLRA	M	36	Casado	Estucador	Pombal	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,84 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	05/08/08 18:20	06/08/08 10:00 Tribunal de Pombal	800€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE CC

272/08.2GTLRA	M	26	Solteiro	Mecânico	Pombal	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,38 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	17/08/08 04:22	18/08/08 10:00 Tribunal de Pombal	70 dias de multa x 12€ + 3 meses de proibição de conduzir
294/08.3GTLRA	M	17	Solteiro	Estudante	EN109 Km 152,06, Leiria	Condução sem habilitação legal de ciclomotor	04/09/08 16:00	05/09/08 09:00 Tribunal de Leiria	50 dias de multa x 5€ + custas processuais, substituída por admoestação verbal.
295/08.1GTLRA	M	54	Casado	Motorista	EN242, Marinha Grande	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,34 g/l) de veículo pesado de mercadorias	06/09/08	06/09/08 09:00 Tribunal de Leiria	70 dias de multa x 5€ + 6 meses de proibição de conduzir + custas processuais ou 46 dias de prisão.
300/08.1GTLRA	M	19	Solteiro	Estudante	EM Quinta da Gramenla, Pombal	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	07/09/08 04:50	08/09/08 10:00 Tribunal de Pombal	60 dias de multa x 7€.

APÊNDICE CC

302/08.8GTLRA	M	25	Solteiro	Manobrador de Máquinas	EM Quinta da Gramenla, Pombal	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,51 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	07/09/08 05:36	08/09/08 09:30 Tribunal de Pombal	70 dias de multa x 10€ + 4 meses de proibição de conduzir.
304/08.4GTLRA	M	37	Solteiro	Vendedor	AE1 Km 138,8 Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,63 g/l) de veículo ligeiro de passageiros, envolvido em acidente de viação.	10/09/08 17:38	10/09/08 09:00 Tribunal de Leiria	345€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
307/08.9GTLRA	M	53	Casado	Serralheiro	EN1 Km 121,4 Leiria	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	12/09/08 07:20	12/09/08 09:00 Tribunal de Leiria	800€ de multa + custas processuais.
312/08.5GTLRA	M	31	Casado	Motorista	Av. Paulo VI, entrada Ferrus, Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,18 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	19/09/08 22:15	20/09/08 09:00 Tribunal de Leiria	80 dias de multa x 6€ + 6 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE CC

335/08.4GTLRA	M	-	Divorciado	Técnico Informático	AE1 Km 105,5 S/N	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	14/10/08 08:15	14/10/08 Tribunal de Ourém	20 dias de multa x 10€ ou 60 dias de prisão.
353/08.2GTLRA	M	-	Solteiro	Electricista	AE1 Km 125 S/N Leiria	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,62 g/l) de veículo ligeiro de mercadorias e condução perigosa (contra-mão na AE)	02/11/08 06:25	03/11/08 09:30 Tribunal de Leiria	110 dias de multa x 6€ + 7 meses de proibição de conduzir.
360/08.5GTLRA	M	-	Viúvo	Maquinista	AE1 Área de serviço, Cardosos S/N	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,85 g/l) de veículo ligeiro de mercadorias	07/11/08 15:08	08/11/08 10:00 Tribunal de Marinha Grande	540€ de multa + 7 meses de proibição de conduzir.
374/08.5GTLRA	F	-	Divorciada	Auxiliar de Lar de Idosos	EN356.2 Km 7,875, Ponta Cavaleiro	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros, interveniente em acidente de viação.	30/11/08 15:11	02/12/08 09:00 Tribunal de Leiria	445€ de multa + custas processuais + honorários.

APÊNDICE CC

02/09.1GTLRA	M	-	Solteiro	Desempregado	EN113 Km 5, Pousos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,56 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/09 04:43	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	9 dias de multa x 75€ + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais
11/09.0GTLRA	M	-	Solteiro	Estudante	EN113 Km 5, Pousos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,56 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/09 06:23	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	350€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.
12/09.9GTLRA	M	-	Solteiro	Bancário	EN113 Km 5, Pousos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/09 06:43	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	330€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.
13/09.7GTLRA	M	-	Solteiro	Pedreiro	EN113 Km 5, Pousos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,49 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/09 06:56	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	375€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE CC

14/09.5GTLRA	M	-	Casado	Empregado Fabril	EN113 Km 5, Pousos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,54 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	01/01/09 07:41	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	375€ de multa + 4 meses de proibição de conduzir.
15/09.3GTLRA	F	-	Solteira	Assistente de Vendas	EN113 Km 5, Pousos	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	01/01/09 07:10	02/01/09 10:00 Tribunal de Leiria	750€ + custas processuais + 2 UC's.
36/09.2GTLRA	M	-	Casado	Encarregado de Produção	Rua do Couto, Bidoeira de Cima	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	20/03/09 18:48	14/03/09 09:30 Tribunal de Nazaré	420€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir.
41/09.2GTLRA	M	-	Solteiro	Pedreiro	EN1 Km 82,2 Benedita	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	20/04/09 11:30	20/04/09 14:30 Tribunal de Alcobça	75 dias de multa x 5.5€ + custas processuais
86/09.2GTLRA	M	-	Casado	Vendedor	EN117, Vale Gracioso	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,84 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	24/06/09 17:46	25/06/09 09:00 Tribunal de Leiria	200€ de multa + 3 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE DD

APÊNDICE DD: PROCESSOS DO DESTACAMENTO DE TRÂNSITO DO PORTO

NUIPC	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	PROFISSÃO	LOCAL	CRIME	DATA E HORA DA DETENÇÃO	LOCAL, DATA E HORA DE APRESENTAÇÃO AO TRIBUNAL	PENA APLICADA
87/03.4GNPRT	M	-	Casado	Funcionário Público	A4 Km 19, Campo, Valongo	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,23 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	24/02/03 09:38	24/02/03 10:30 Tribunal de Valongo	90 dias de multa x 6€ + 4 meses de proibição de conduzir.
103/03.0GNPRT	M	19	Solteiro	Técnico de óptica	Rua D. João IV, Paços de Ferreira	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	10/03/03 09:00	10/03/03 Tribunal de Paços de Ferreira	100 dias de multa x 4€ + custas processuais.
140/03.4GNPRT	M	31	Viúvo	Empregado de Escritório	EN14 Km 14, Trofa	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,02 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	23/03/03 03:27	24/03/03 10:00 Tribunal de Sto. Tirso	60 dias de multa x 4€ + 4 meses de proibição de conduzir + custas processuais.
308/08.7GNPRT	M	31	Solteiro	Desempregado	AE44, Gaia	Condução sem habilitação legal de veículo ligeiro de passageiros.	27/06/08 11:00	27/06/08 11:30 Tribunal de Gaia	90 dias de multa x 5€ + custas processuais.

APÊNDICE DD

450/08.4GNPRT	M	53	Casado	Mecânico	AE28 Km 7,50, Matosinhos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,79 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/09/08 02:40	29/09/08 10:00 Tribunal de Matosinhos	110 dias de multa x 7€ + 8 meses de proibição de conduzir.
453/08.9GNPRT	M	39	Solteiro	Comerciante	AE28 Km 7,50, Matosinhos	Condução em estado de embriaguez (TAS 2,23 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/09/08 03:30	29/09/08 10:00 Tribunal de Matosinhos	90 dias de multa x 5€ + 4 meses de proibição de conduzir.
456/08.3GNPRT	M	43	Solteiro	Carpinteiro	AE28 Km 7,50, Matosinhos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,88 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/09/08 03:39	29/09/08 10:00 Tribunal de Matosinhos	80 dias de multa x 5,50€ + 3 meses de proibição de conduzir.
460/08.1GNPRT	M	32	Solteiro	Empresário	AE28 Km 7,50, Matosinhos	Condução em estado de embriaguez (TAS 1,40 g/l) de veículo ligeiro de passageiros	27/09/08 05:17	29/09/08 10:00 Tribunal de Matosinhos	70 dias de multa x 7€ + 3 meses de proibição de conduzir.

APÊNDICE EE: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O TIPO DE CRIME

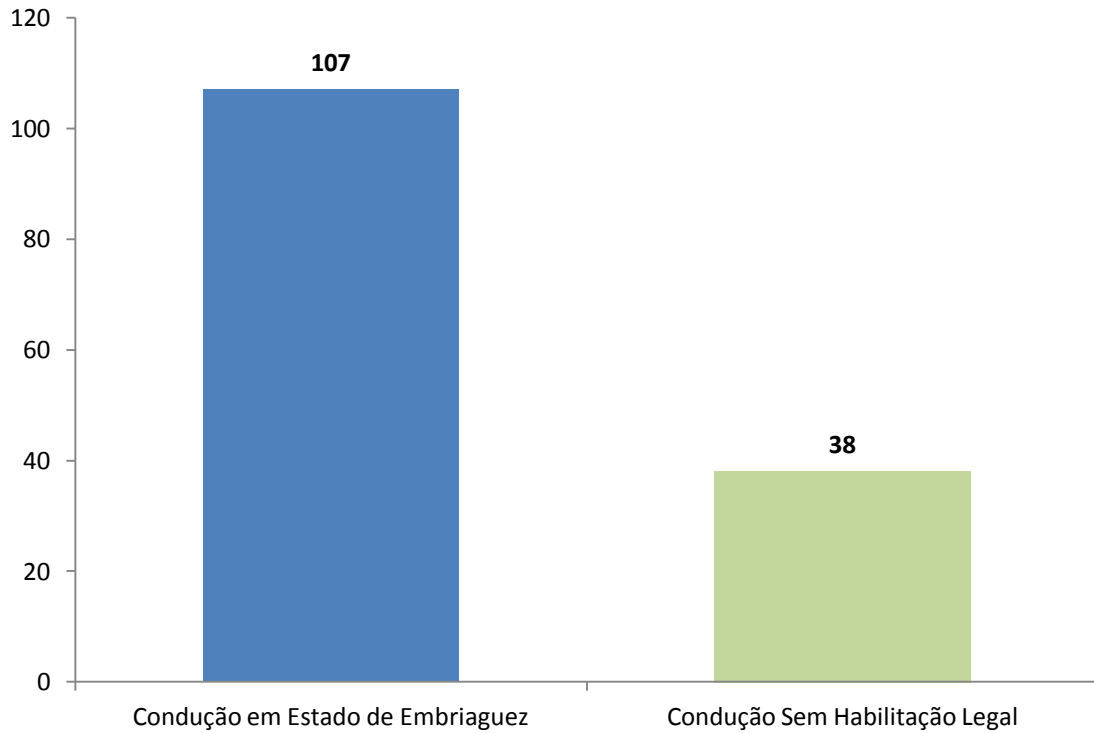


Gráfico EE1: Número de condutores segundo o tipo de crime (Total de 145)

APÊNDICE FF: NÚMERO DE PROCESSOS DE CADA DESTACAMENTO DE TRÂNSITO

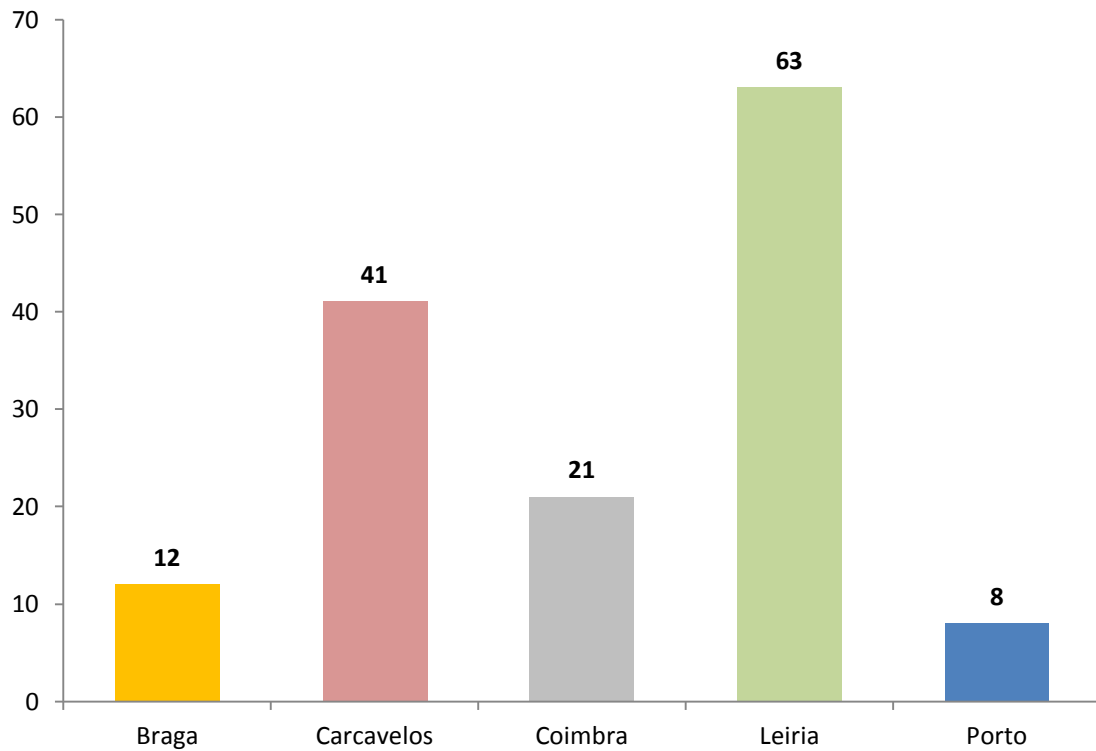


Gráfico FF1: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito (Total de 145).

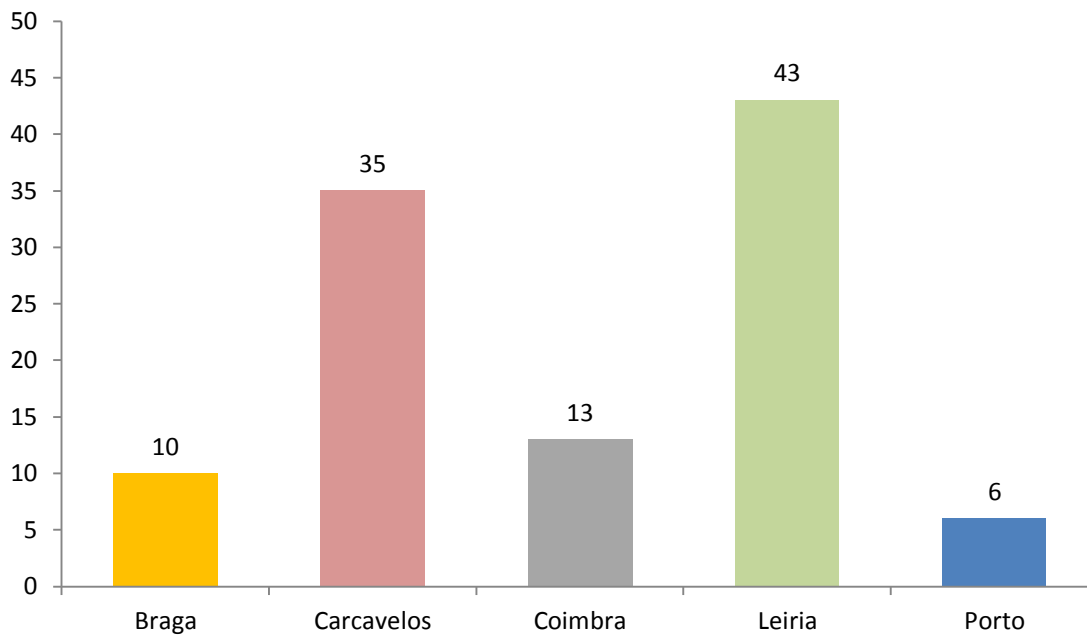


Gráfico FF2: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

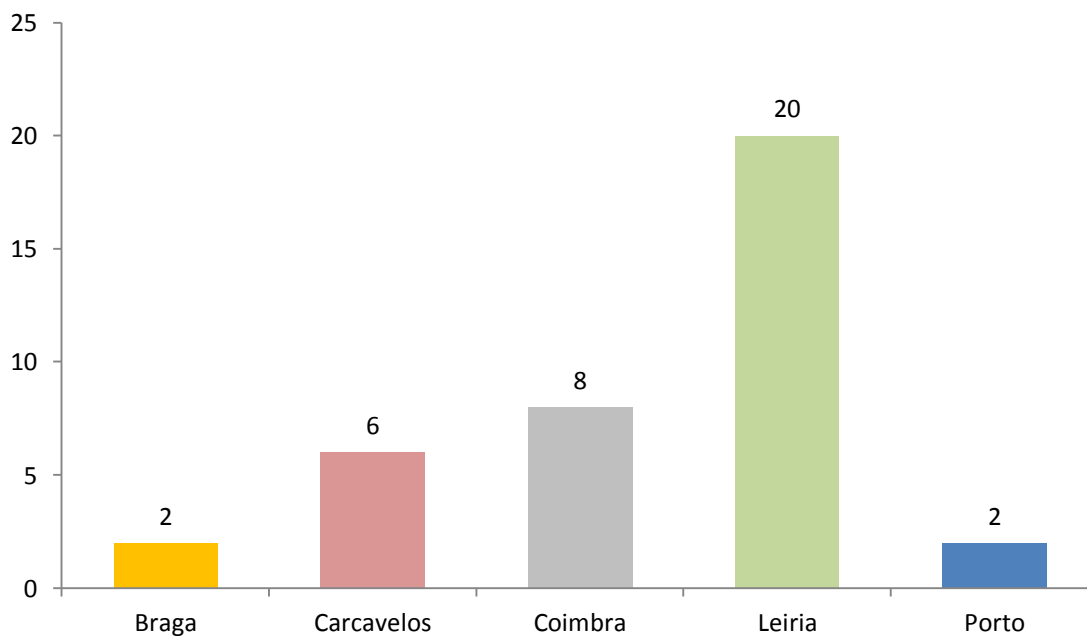


Gráfico FF3: Número de processos de cada Destacamento de Trânsito - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE GG: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O SEXO

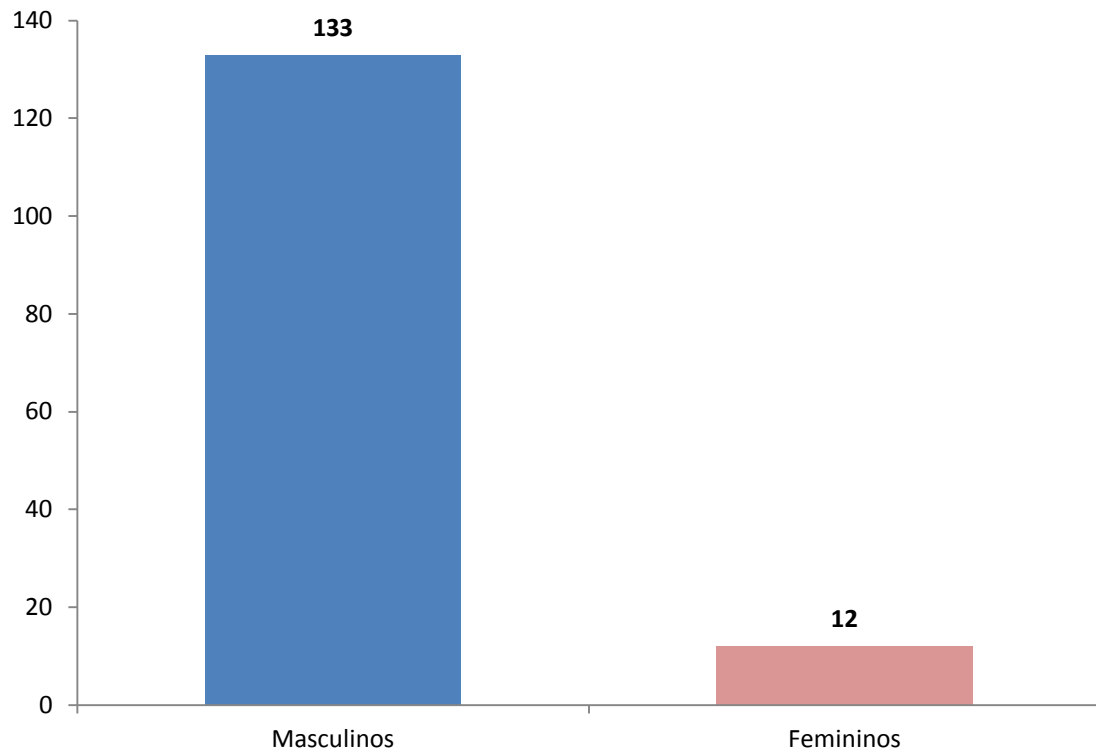


Gráfico GG1: Número de condutores segundo o sexo (Total de 145).

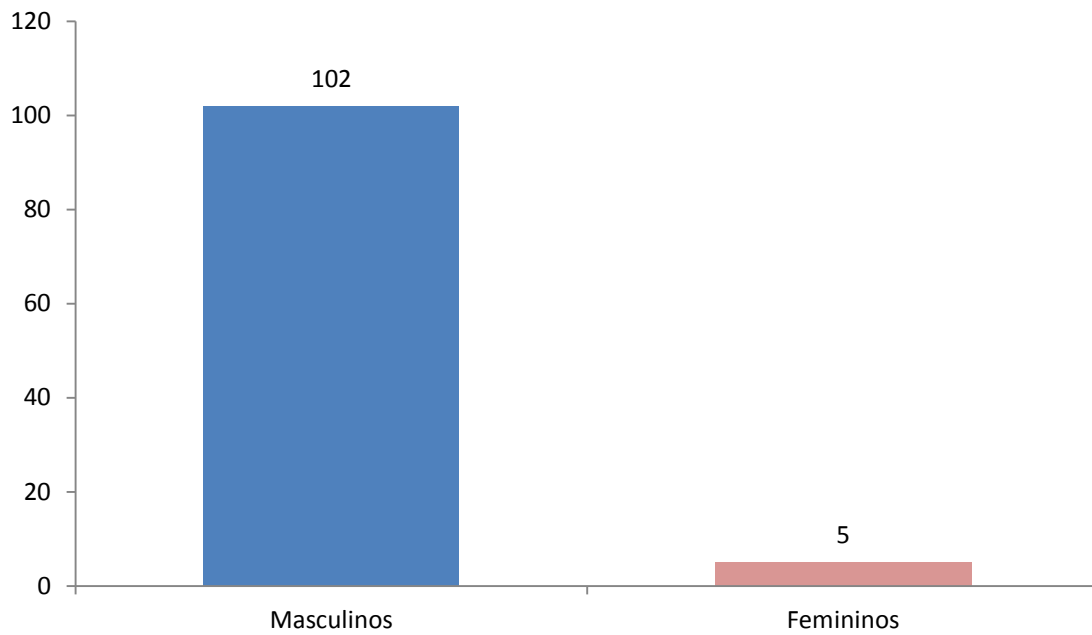


Gráfico GG2: Número de condutores segundo o sexo - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

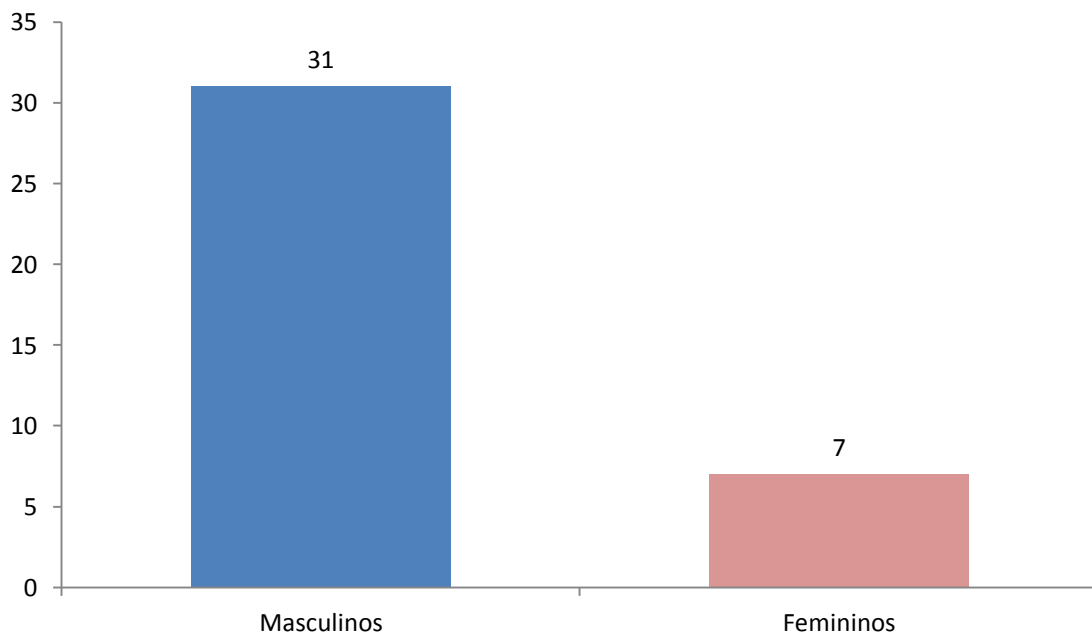


Gráfico GG3: Número de condutores segundo o sexo - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE HH: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO O ESTADO CIVIL

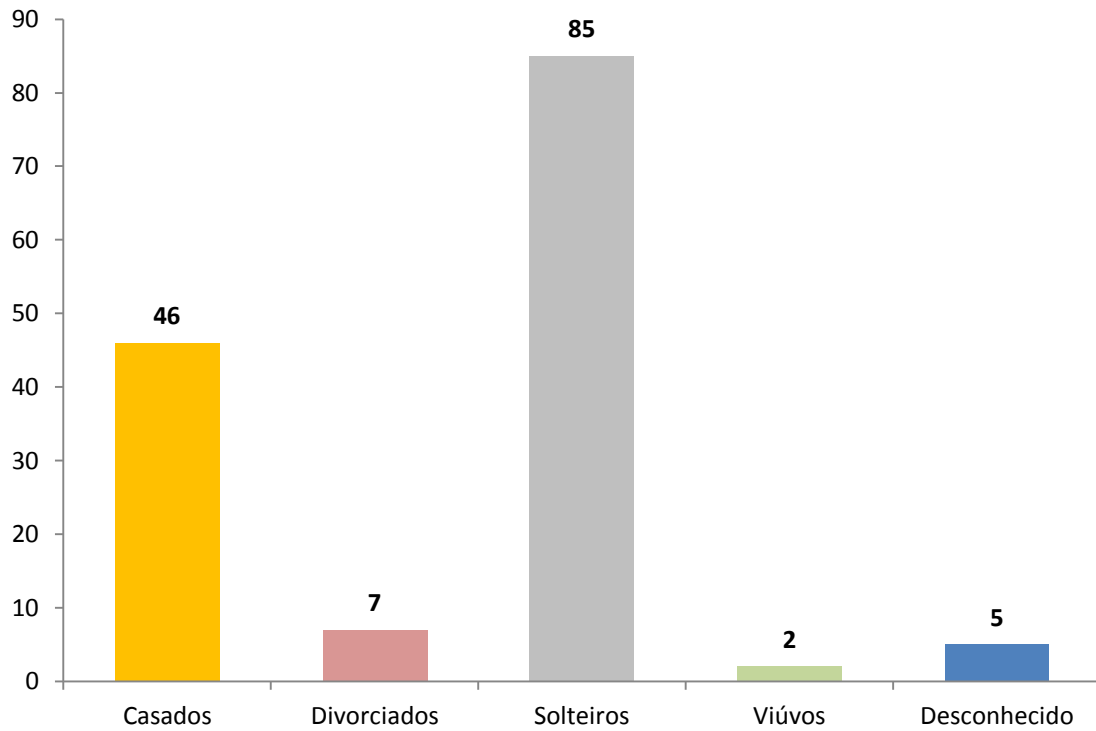


Gráfico HH1: Número de condutores segundo o estado civil (Total de 145).

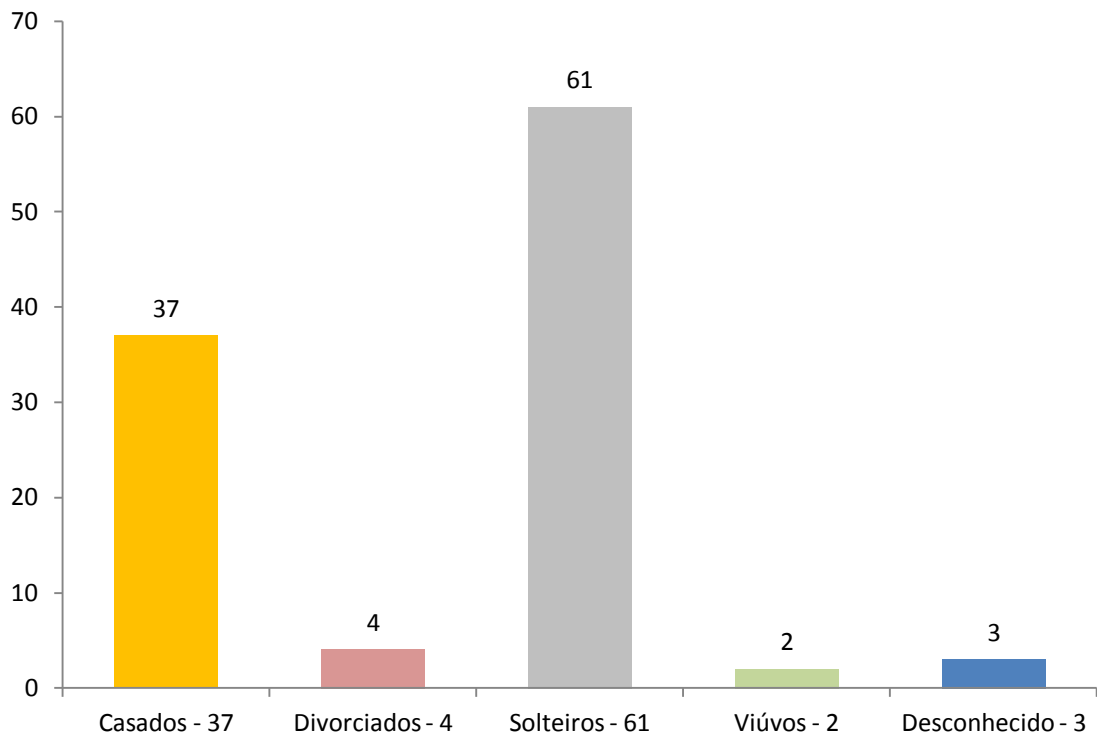


Gráfico HH2: Número de condutores segundo o estado civil - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

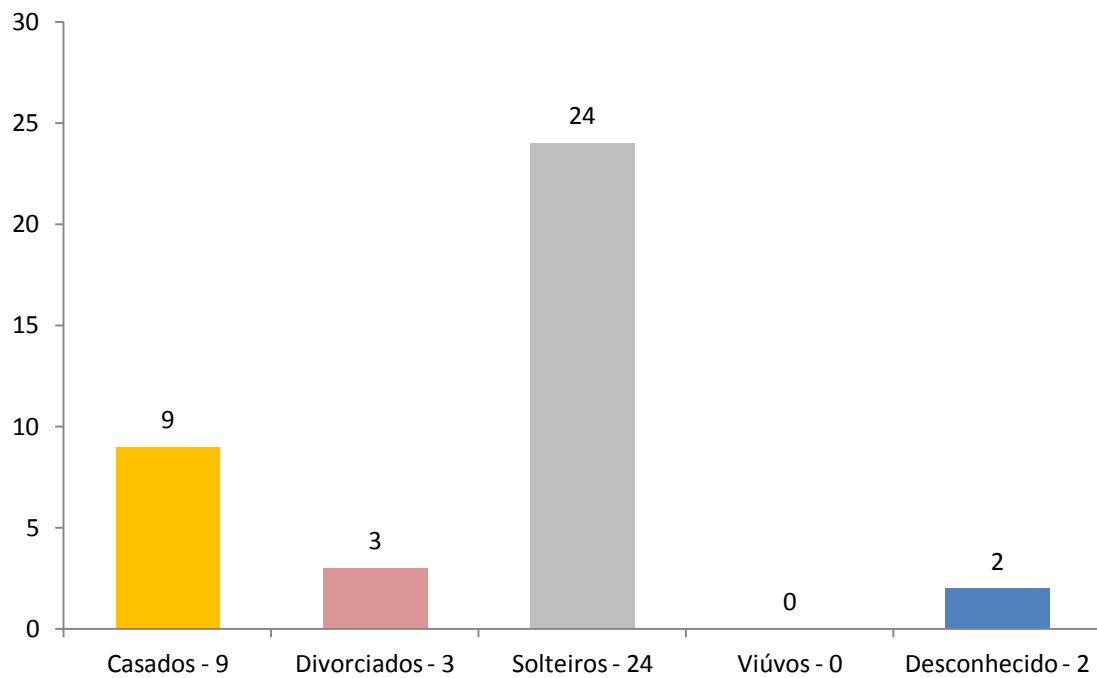


Gráfico HH3: Número de condutores segundo o estado civil - crime de condução sem habilitação legal (Total de 138).

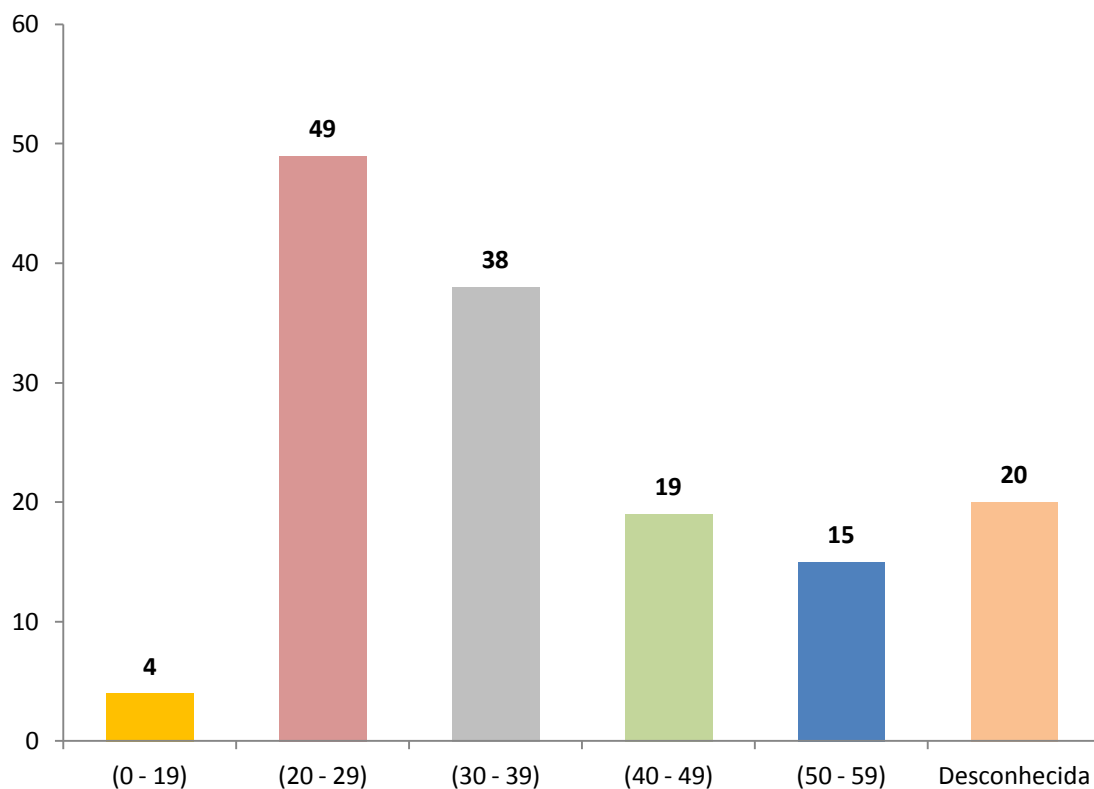
APÊNDICE II: NÚMERO DE CONDUTORES SEGUNDO A IDADE

Gráfico II1: Número de condutores segundo a idade (Total de 145).

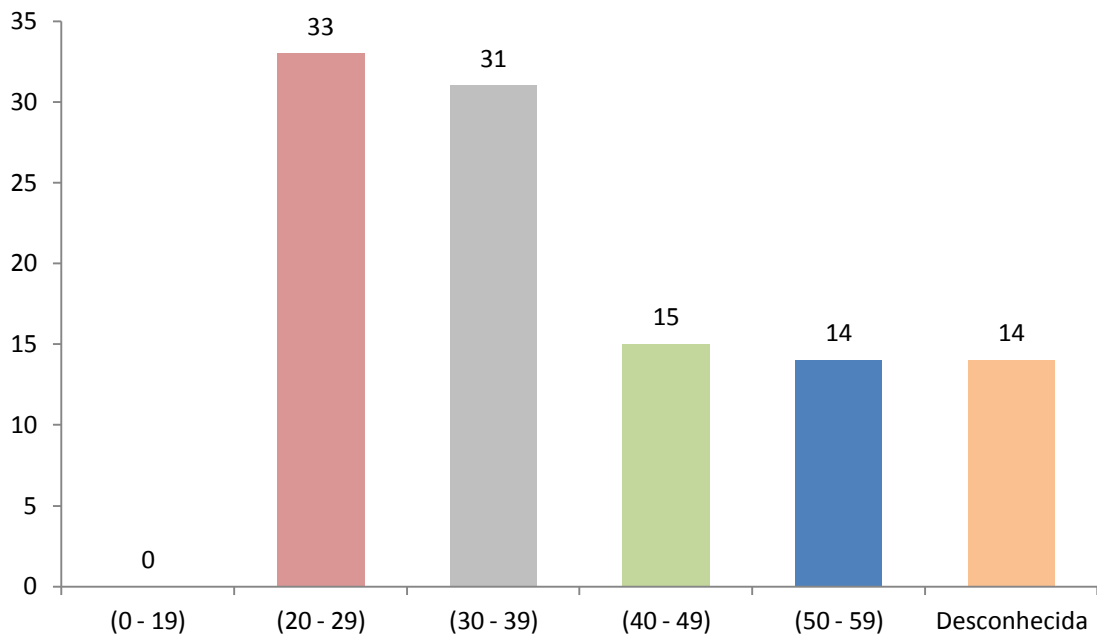


Gráfico II2: Número de condutores segundo a idade - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

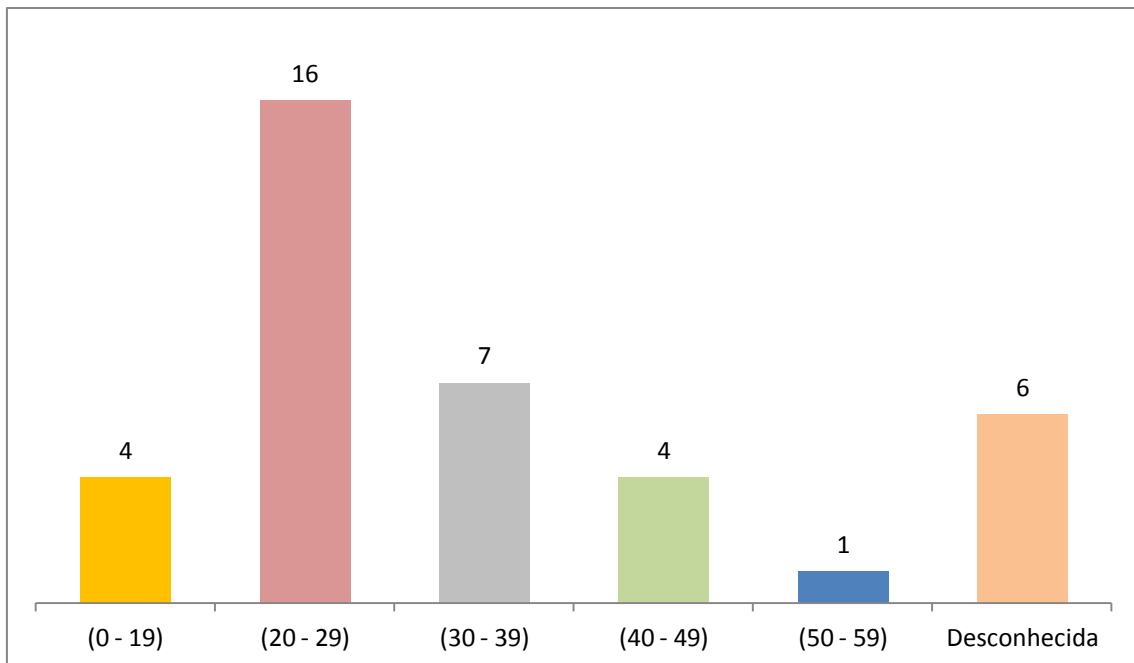


Gráfico II3: Número de condutores segundo a idade - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE JJ: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O ANO EM QUE OCORRERAM

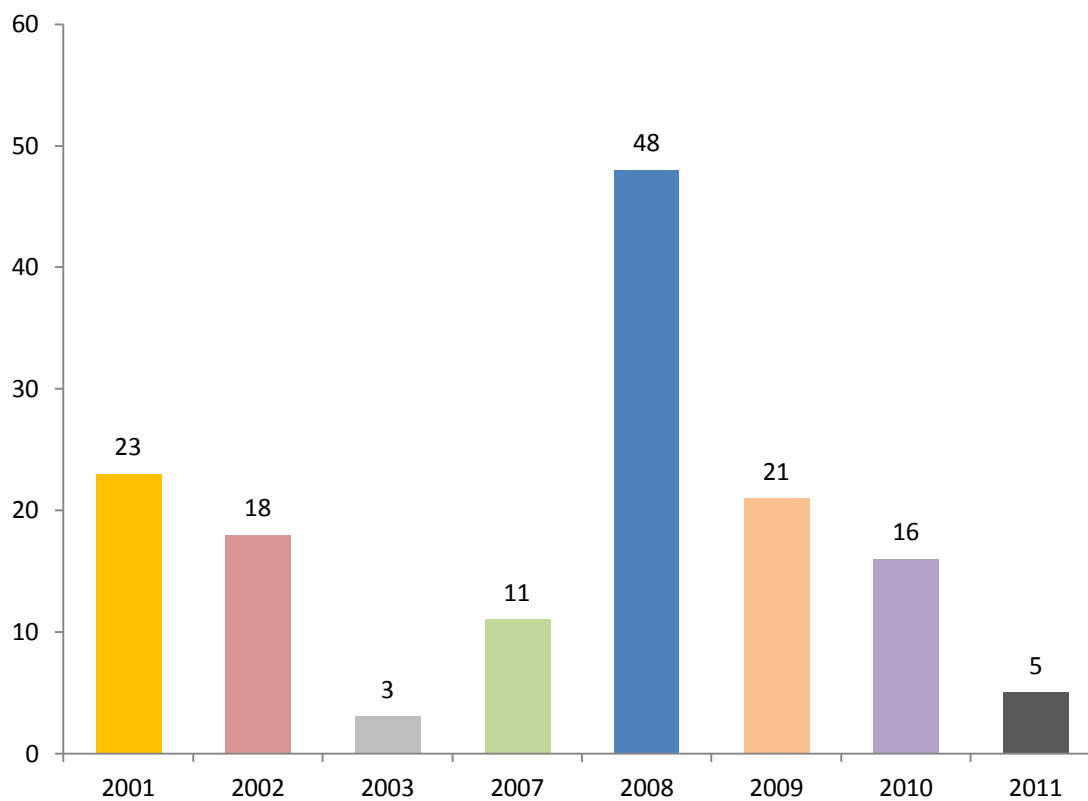


Gráfico JJ1: Número de processos segundo o ano em que ocorreram (Total de 145).

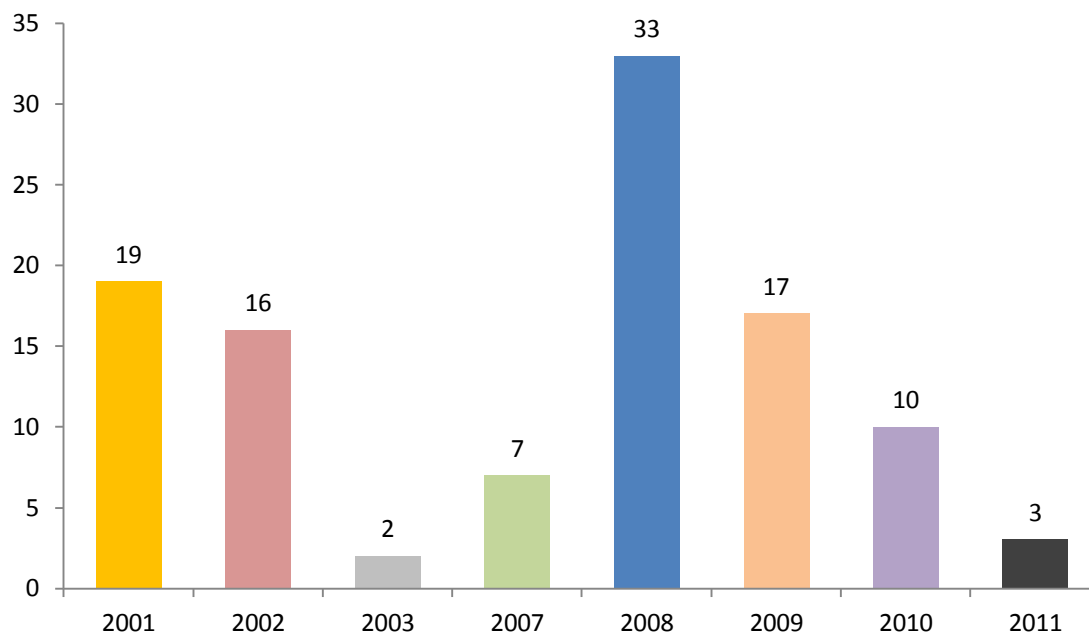


Gráfico JJ2: Número de processos segundo o ano em que ocorreram - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

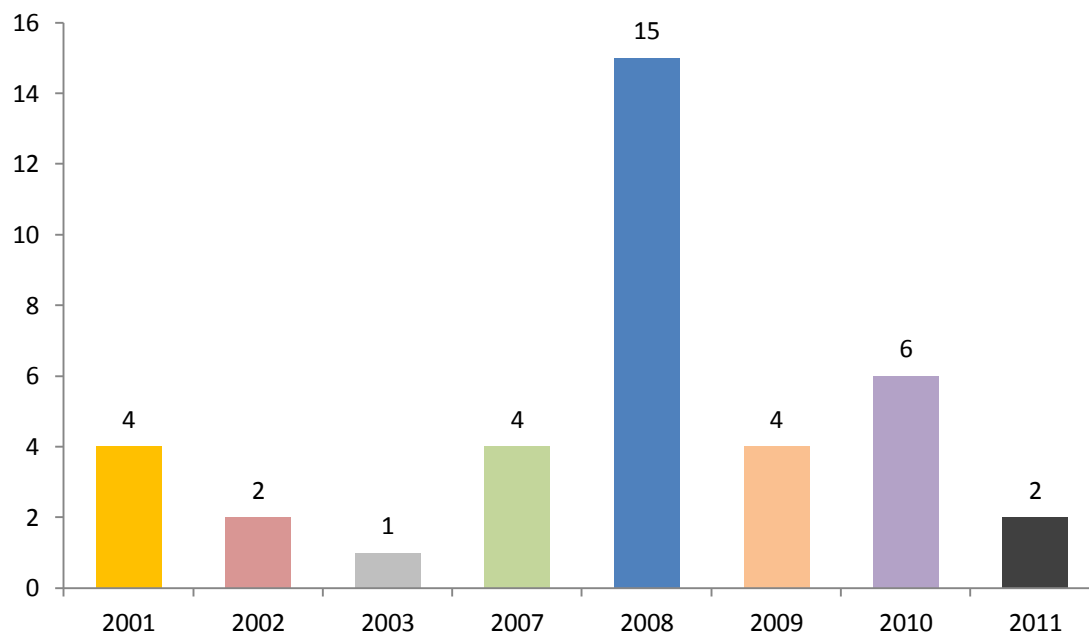


Gráfico JJ3: Número de processos segundo o ano em que ocorreram - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE LL: NÚMERO DE CRIMES SEGUNDO O TIPO DE ESTRADA ONDE OCORRERAM

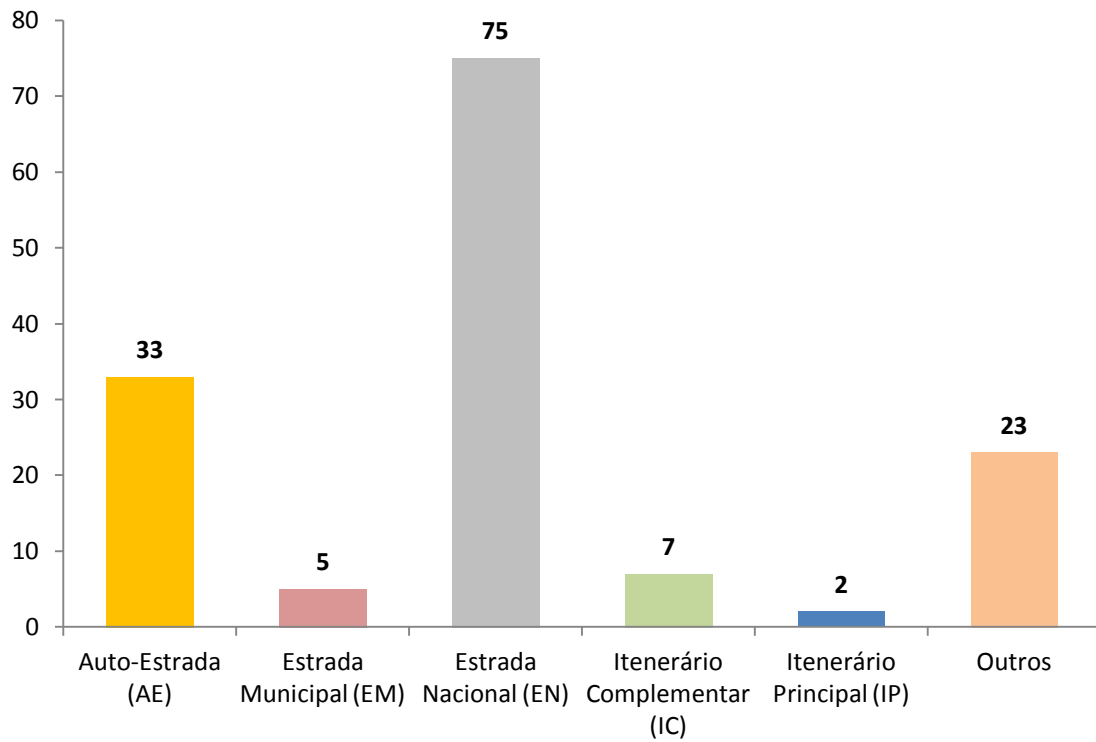


Gráfico LL1: Número de crimes segundo o tipo de estrada onde ocorreram (Total de 145)

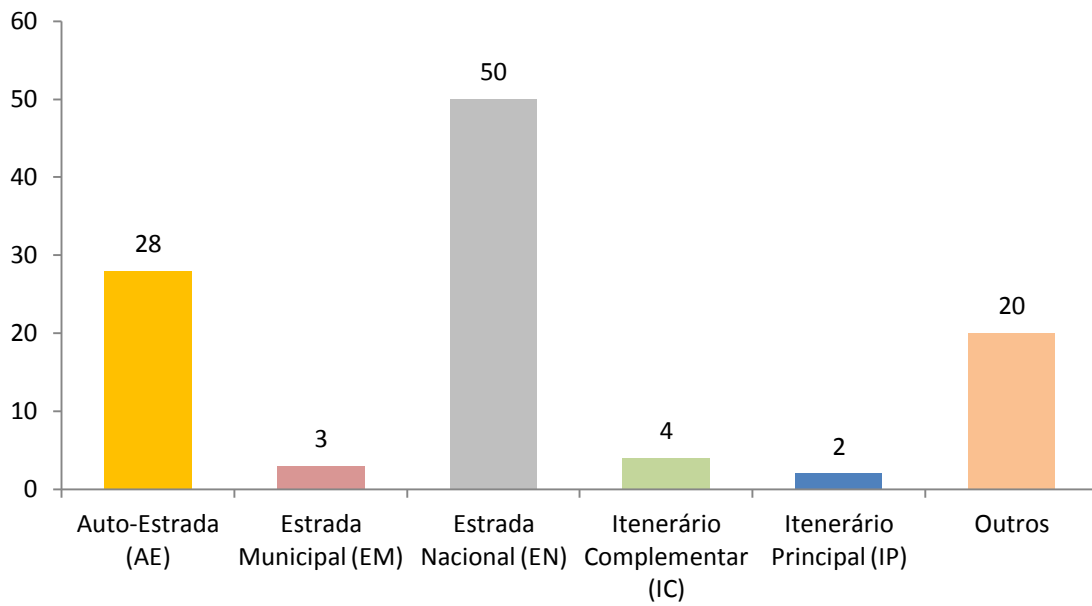


Gráfico LL2: Número de crimes segundo o tipo de estrada onde ocorreram - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

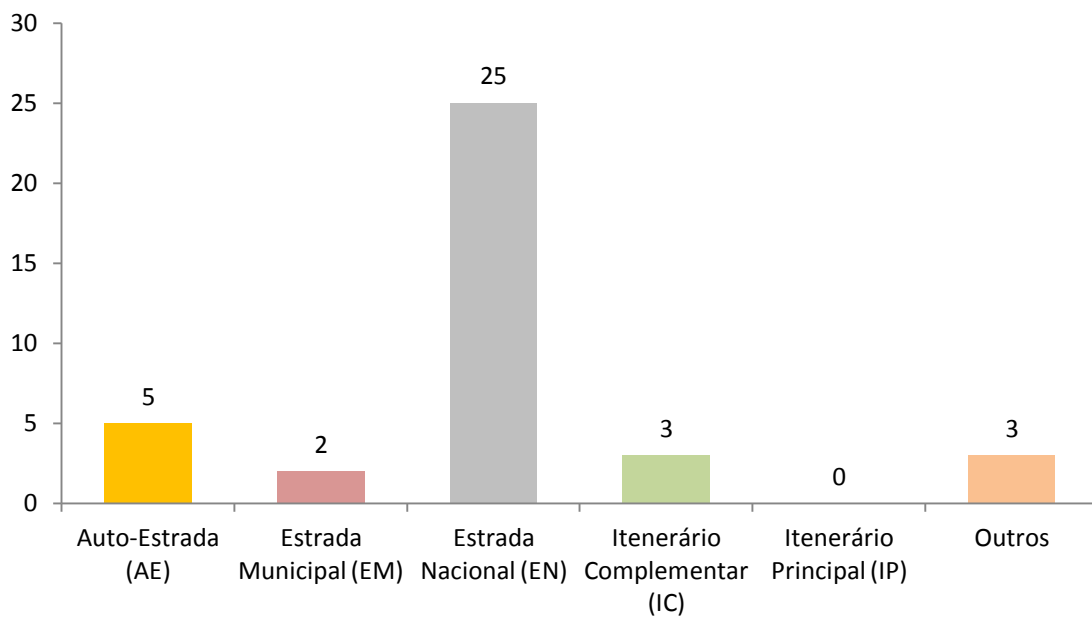


Gráfico LL3: Número de processos segundo o tipo de estrada onde ocorreram - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE MM: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO A PENA APLICADA

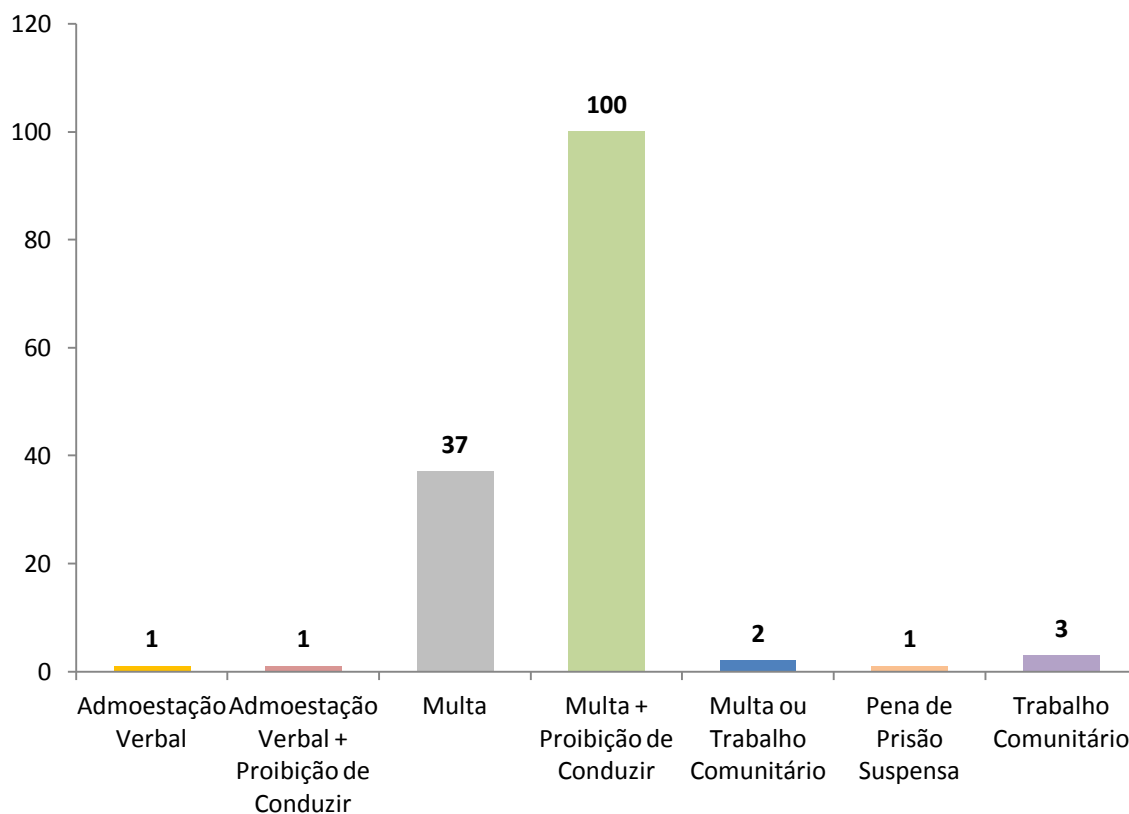


Gráfico MM1: Número de processos segundo a pena aplicada (Total de 145).

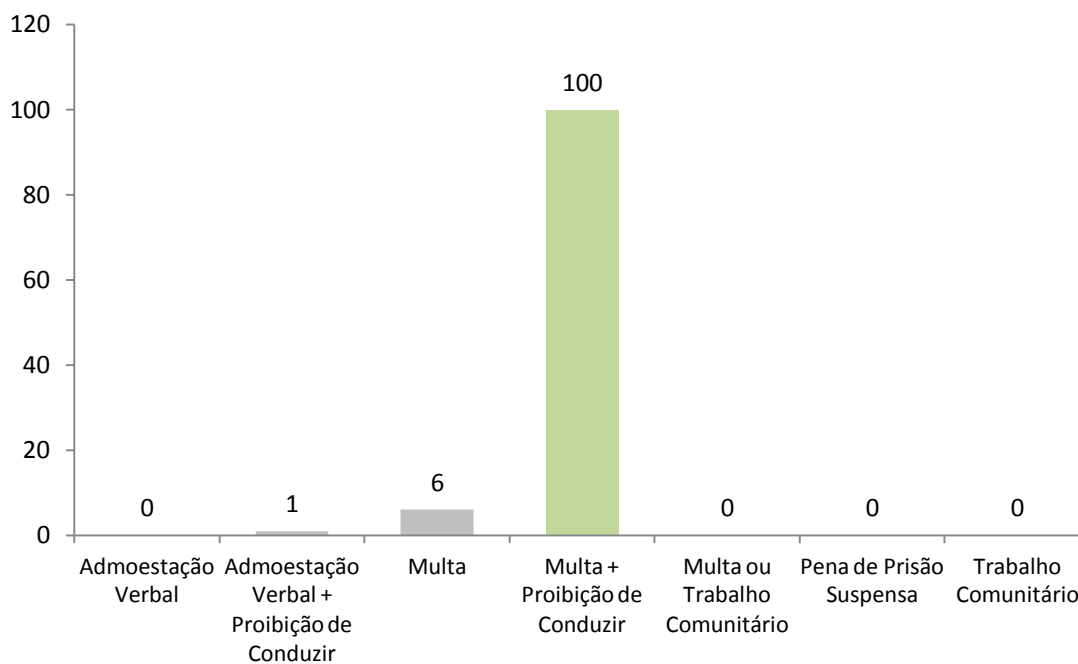


Gráfico MM2: Número de processos segundo a pena aplicada - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 107).

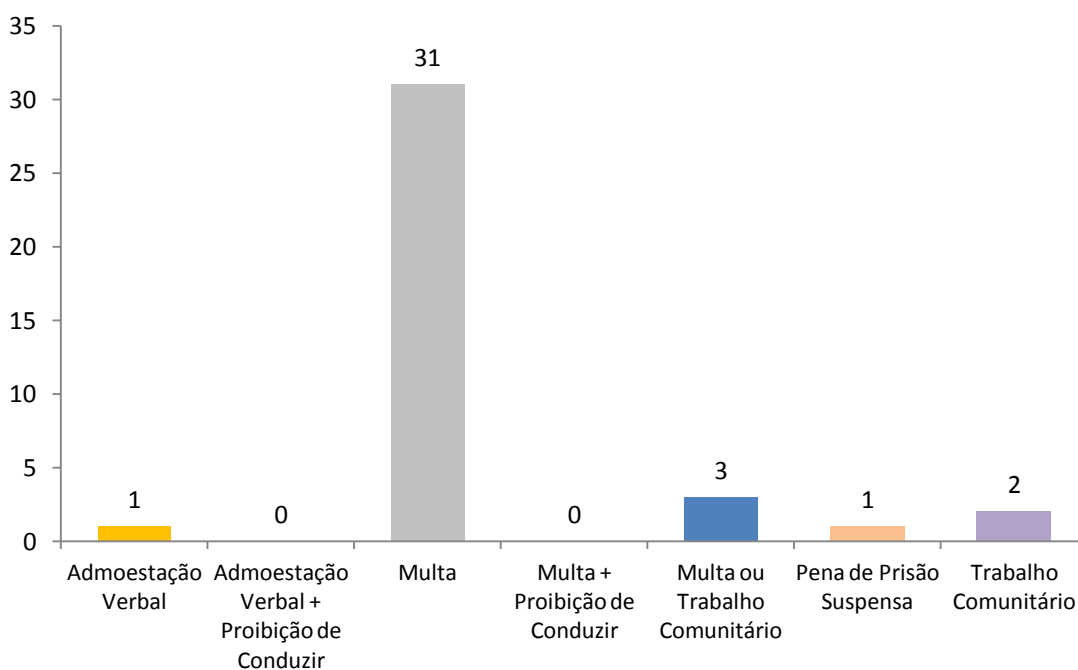


Gráfico MM3: Número de processos segundo a pena aplicada - crime de condução sem habilitação legal (Total de 38).

APÊNDICE NN: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O VALOR DA MULTA

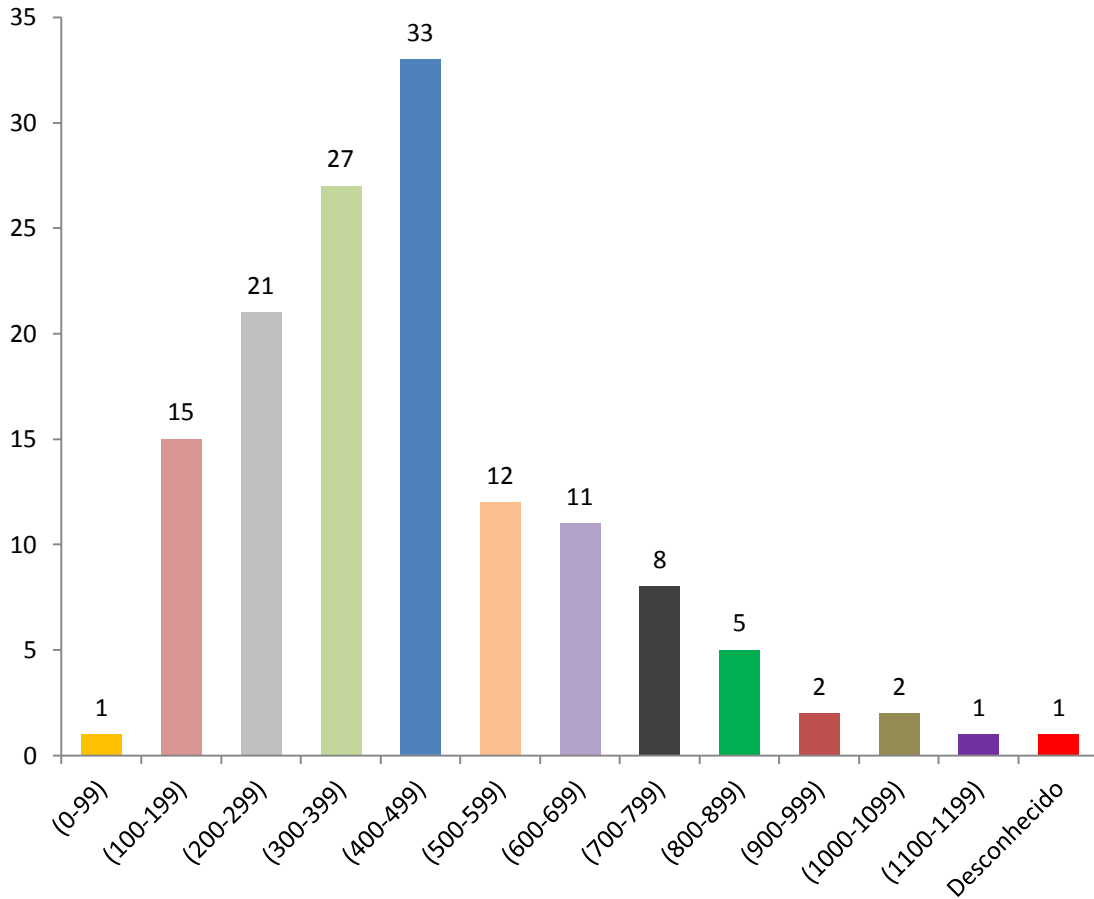


Gráfico NN1: Número de processos segundo o valor da multa em € (Total de 139).

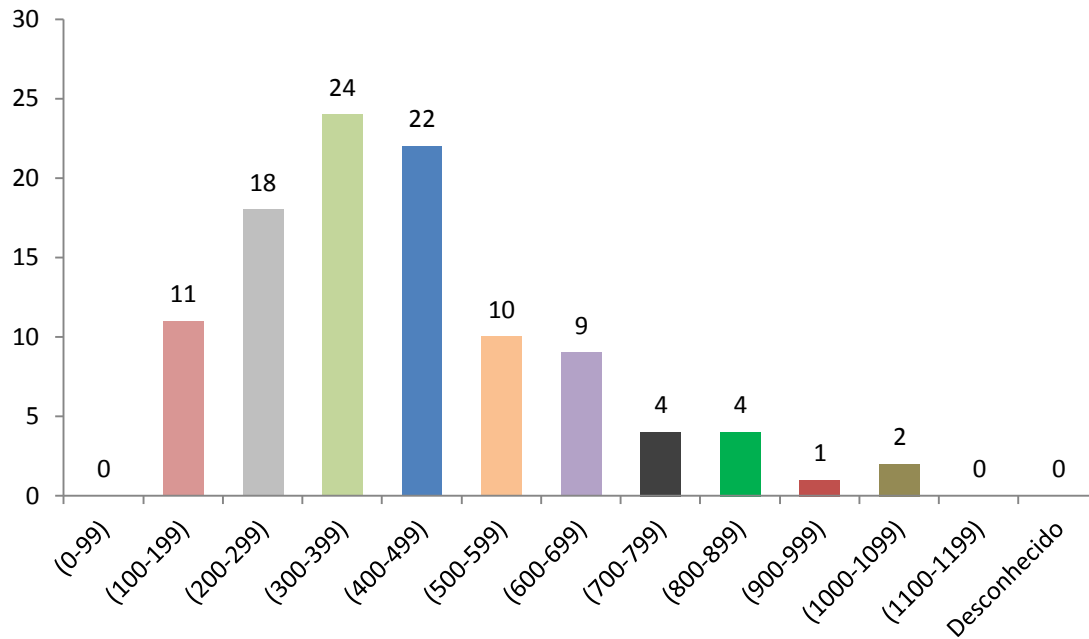


Gráfico NN2: Número de processos segundo o valor da multa em € - crime de condução em estado de embriaguez (Total de 105).

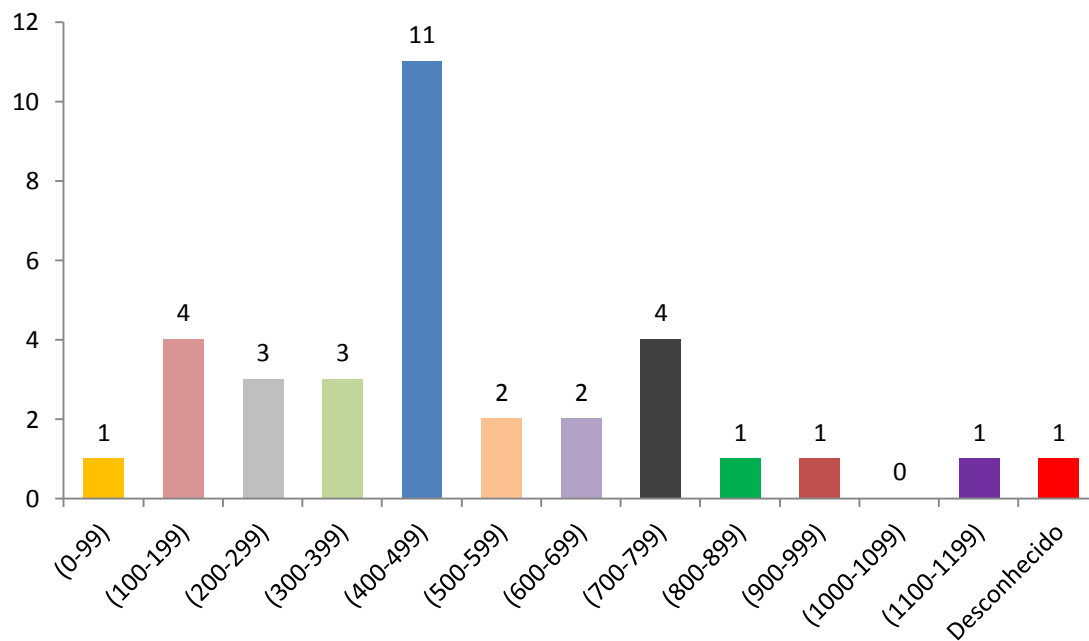


Gráfico NN3: Número de processos segundo o valor da multa em € - crime de condução sem habilitação legal (Total de 34).

APÊNDICE OO: NÚMERO DE PROCESSOS SEGUNDO O TEMPO DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR

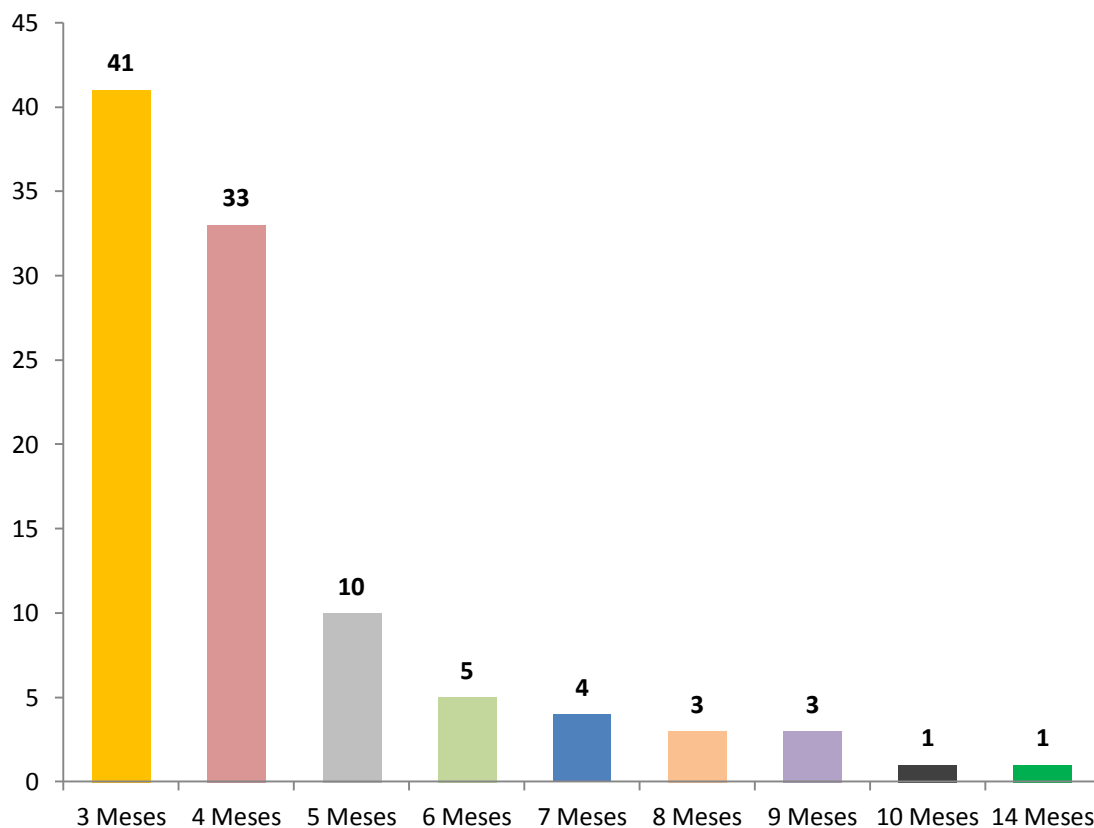


Gráfico OO1: Número de processos segundo o tempo de proibição de conduzir em meses (Total de 101).

ANEXOS

ANEXO A: NÚMERO DE CONDUTORES EM PORTUGAL SEGUNDO O SEXO

	Homens		Mulheres		Total
		%		%	
2002	2987562	64,4	1653515	35,6	4641077
2003	3104894	63,9	1755093	36,1	4859987
2004	3219213	63,5	1853683	36,5	5072896
2005	3299386	63,1	1928235	36,9	5227621
2006	3387129	62,8	2009518	37,2	5396647

⁽¹⁾ Titulares de cartas de condução constantes da base de dados informatizada.

Não existe procedimento para retirar condutores já falecidos.

Tabela A1: Número de condutores¹ segundo o sexo entre os anos de 2002 e 2006.

Fonte: ANSR – Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária do ano de 2006.

ANEXO B: NÚMERO DE VEÍCULOS REGISTRADOS EM PORTUGAL

Parque Automóvel em Portugal
Automóveis Ligeiros de Passageiros, Veículos Comerciais Ligeiros e Pesados

Anos	Parque Automóvel em Portugal						
	Ligeiros de Passageiros e Todo-o-Terreno		Veículos Comerciais Ligeiros (*)		Veículos Pesados		Total
	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades
1974	692 000	82,0	124 000	14,7	28 000	3,3	844 000
1975	752 000	82,5	130 000	14,3	29 000	3,2	911 000
1976	824 000	83,0	138 000	13,9	31 000	3,1	993 000
1977	872 000	82,3	154 000	14,5	34 000	3,2	1 060 000
1978	898 000	81,5	167 000	15,2	37 000	3,4	1 102 000
1979	923 000	80,7	181 000	15,8	40 000	3,5	1 144 000
1980	954 000	79,2	205 000	17,0	46 000	3,8	1 205 000
1981	1 004 000	78,0	232 000	18,0	52 000	4,0	1 288 000
1982	1 056 000	77,1	257 000	18,8	57 000	4,2	1 370 000
1983	1 109 000	77,4	265 000	18,5	59 000	4,1	1 433 000
1984	1 153 000	77,8	269 000	18,2	60 000	4,0	1 482 000
1985	1 202 000	78,0	277 000	18,0	62 000	4,0	1 541 000
1986	1 254 000	78,1	287 000	17,9	64 000	4,0	1 605 000
1987	1 309 000	77,7	307 000	18,2	68 000	4,0	1 684 000
1988	1 448 000	78,3	328 000	17,7	73 000	3,9	1 849 000
1989	1 496 000	78,4	336 000	17,6	75 000	3,9	1 907 000
1990	1 630 000	74,2	465 000	21,2	103 000	4,7	2 198 000
1991	1 829 000	74,8	503 000	20,6	112 000	4,6	2 444 000
1992	2 053 000	75,8	535 000	19,8	119 000	4,4	2 707 000
1993	2 247 000	75,8	587 000	19,8	131 000	4,4	2 965 000
1994	2 445 000	75,5	660 000	20,4	132 000	4,1	3 237 000
1995	2 611 000	76,0	690 000	20,1	134 000	3,9	3 435 000
1996	2 809 000	76,4	725 000	19,7	142 000	3,9	3 676 000
1997	3 021 000	76,6	784 000	19,9	139 000	3,5	3 944 000
1998	3 239 000	76,5	857 000	20,2	140 000	3,3	4 236 000
1999	3 469 000	76,5	921 000	20,3	145 000	3,2	4 535 000
2000	3 593 000	75,6	1 008 000	21,2	149 000	3,1	4 750 000
2001	3 746 000	75,6	1 057 000	21,3	154 000	3,1	4 957 000
2002	3 885 000	75,6	1 095 000	21,3	158 000	3,1	5 138 000
2003	3 966 000	75,7	1 119 000	21,4	156 100	3,0	5 241 100
2004	4 100 000	75,8	1 150 000	21,3	155 700	2,9	5 405 700
2005	4 200 000	76,0	1 170 000	21,2	153 270	2,8	5 523 270
2006	4 290 000	76,3	1 184 000	21,0	151 000	2,7	5 625 000
2007	4 379 000	76,5	1 198 000	20,9	150 100	2,6	5 727 100
2008	4 408 000	76,6	1 200 000	20,8	149 400	2,6	5 757 400
2009	4 457 000	76,7	1 204 000	20,7	148 500	2,6	5 809 500

(*) Não inclui veículos todo-o-terreno, os quais estão integrados no parque de automóveis ligeiros de passageiros.

Tabela B1: Número de veículos registados em Portugal entre 1974 e 2009.

Fonte: ACAP – Estatísticas do Sector Automóvel de 2010.

ANEXO C: ACIDENTES E VÍTIMAS REGISTRADOS EM PORTUGAL

	Acidentes com vítimas		Acidentes com mortos e/ou f. graves		Acidentes com mortos		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de feridos		Índice de Grav
		% ^a		% ^a		% ^a		% ^a		% ^a		% ^a		% ^a	
1991	48953	-	11602	-	2225	-	2475	-	12548	-	56987	-	69535	-	5,1
1992	50851	3,9	11603	0,0	2131	-4,2	2372	-4,2	12475	-0,6	58511	2,7	70986	1,9	4,7
1993	48645	-4,3	11096	-4,4	1870	-12,2	2077	-12,4	11830	-5,2	54880	-6,2	66710	-6,2	4,3
1994	45830	-5,8	9961	-10,2	1724	-7,8	1926	-7,3	10387	-12,2	51776	-5,7	62163	-6,8	4,2
1995	48339	5,5	10612	6,5	1856	7,7	2085	8,3	11229	8,1	54598	5,5	65827	6,0	4,3
1996	49265	1,9	10456	-1,5	1880	1,3	2100	0,7	10842	-3,4	55785	2,2	66627	1,2	4,3
1997	49417	0,3	9178	-12,2	1732	-7,9	1939	-7,7	9335	-13,9	57181	2,5	66516	-0,4	3,9
1998	49319	-0,2	8176	-10,9	1647	-4,9	1865	-3,8	8177	-12,4	58426	2,2	66603	0,0	3,8
1999	47966	-2,7	7652	-6,4	1582	-3,9	1750	-6,2	7697	-5,9	57630	-1,4	65327	-1,9	3,6
2000	44159	-7,9	6898	-9,9	1450	-8,3	1629	-6,9	6918	-10,1	53006	-8,0	59924	-8,3	3,7
2001	42521	-3,7	5814	-15,7	1316	-9,2	1466	-10,0	5797	-16,2	51247	-3,3	57044	-4,8	3,4
2002	42219	-0,7	4966	-14,6	1323	0,5	1469	0,2	4770	-17,7	51815	1,1	56585	-0,8	3,5
2003	41495	-1,7	4894	-1,4	1222	-7,6	1356	-7,7	4659	-2,3	50599	-2,3	55258	-2,3	3,3
2004	38930	-6,2	4314	-11,9	1024	-16,2	1135	-16,3	4190	-10,1	47819	-5,5	52009	-5,9	2,9
2005	37066	-4,8	4001	-7,3	988	-3,5	1094	-3,6	3762	-10,2	45487	-4,9	49249	-5,3	3,0
2006	35680	-3,7	3551	-11,2	786	-20,4	850	-22,3	3483	-7,4	43654	-4,0	47137	-4,3	2,4
2007	35311	-1,0	3224	-9,2	765	-2,7	854	0,5	3116	-10,5	43202	-1,0	46318	-1,7	2,4
2008	33613	-4,8	2829	-12,3	721	-5,8	776	-0,1	2606	-16,4	41327	-4,3	43933	-5,1	2,3
2009	35484	5,6	2777	-1,8	673	-6,7	737	-5,0	2624	0,7	43790	6,0	46414	5,6	2,1
2010	35426	-0,2	2802	0,9	674	0,1	741	0,5	2637	0,5	43924	0,3	46561	0,3	2,1

^a Variação relativa ao ano anterior

Tabela C1: Acidentes e Vítimas Registrados em Portugal entre o ano de 1991 e 2010.

Fonte: ANSR – Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária do ano de 2010.

ANEXO D: NÚMERO DE CONDUTORES INTERVENIENTES EM ACIDENTES DE VIAÇÃO

	Feminino		Masculino		Total ⁽¹⁾		População*	Total cond./ 1000 hab.
	2009	2010	2009	2010	2009	2010		
<=14	36	19	237	180	273	200	1616617	0
15-19	501	472	1760	1761	2266	2234	566702	4
20-24	1967	1900	4542	4332	6516	6234	614733	10
25-29	2141	2286	4653	4513	6800	6805	742761	9
30-34	2314	2418	4904	4733	7226	7160	836117	9
35-39	2216	2186	4271	4434	6495	6622	825737	8
40-44	1763	1779	3850	3776	5624	5558	780348	7
45-49	1376	1477	3399	3535	4781	5018	776878	6
50-54	1037	1094	3065	3086	4105	4181	710089	6
55-59	701	745	2637	2646	3340	3393	661584	5
60-64	485	484	2124	2211	2612	2695	604994	4
65-69	247	303	1744	1680	1993	1983	517874	4
70-74	128	160	1380	1438	1509	1598	492671	3
>=75	132	152	1580	1651	1712	1805	890608	2
Não def.	22	7	98	77	1534	1581	-	-
Total	15066	15482	40244	40053	56786	57067	10637713	5

* Fonte: INE (estimativa de 2009)

⁽¹⁾Inclui não definidos

Tabela D1: Condutores intervenientes em acidentes de viação segundo o grupo etário, por sexo nos anos de 2009 e 2010.

Fonte: ANSR – Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária do ano de 2010.

ANEXO E: NÚMERO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS POR REGIÃO

		Acidentes com vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
REGIÃO NORTE	Braga	2854	2893	55	58	197	201	3735	3755	3987	4012
	Bragança	419	419	10	10	58	77	516	532	584	619
	Porto	5800	5879	75	93	268	243	7058	7410	7401	7746
	V. Castelo	884	819	25	28	50	44	1106	1021	1181	1093
	Vila Real	620	664	15	17	52	76	821	821	888	914
		10377	10674	180	204	625	641	13236	13539	14041	14384
REGIÃO CENTRO	Aveiro	2876	2893	62	62	161	210	3509	3636	3732	3908
	C. Branco	664	592	17	19	101	119	798	664	916	802
	Coimbra	1924	1842	37	40	99	93	2366	2361	2502	2494
	Guarda	496	528	17	17	55	71	587	633	659	721
	Leiria	2296	2264	60	52	208	195	2746	2706	3014	2953
	Viseu	1475	1409	29	27	92	111	1873	1777	1994	1915
		9731	9528	222	217	716	799	11879	11777	12817	12793
REGIÃO DE LISBOA E VALE TEJO	Lisboa	7264	7449	79	94	356	351	8741	9077	9176	9522
	Santarém	2033	1947	75	48	233	218	2532	2373	2840	2639
	Setúbal	2650	2561	76	61	223	205	3283	3228	3582	3494
		11947	11957	230	203	812	774	14556	14678	15598	15655
REGIÃO DO ALENTEJO	Beja	603	487	26	27	99	97	735	614	860	738
	Évora	537	540	28	18	74	87	653	676	755	781
	Portalegre	328	326	9	18	57	62	393	369	459	449
		1468	1353	63	63	230	246	1781	1659	2074	1968
R. ALGARVE	Faro	1961	1914	42	54	241	177	2338	2271	2621	2502
TOTAL		35484	35426	737	741	2624	2637	43790	43924	47151	47302

Tabela E1: Número de acidentes e vítimas segundo a região e distrito para os anos de 2009 e 2010.

Fonte: ANSR – Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária do ano de 2010.

ANEXO F: NÚMERO DE VÍTIMAS RESULTANTES DE ACÇÕES E MANOBRAS EXECUTADAS

	Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Atravessando a via	9	14	26	28	262	253	297	295
Circulação sentido oposto estabelec.	9	7	36	29	146	145	191	181
Desvio brusco/ saída de fila de trânsito	48	27	91	78	833	761	972	866
Em marcha normal	318	352	1160	1153	19607	20052	21085	21557
Início de marcha	5	11	29	28	476	458	510	497
Inversão do sentido de marcha	2	2	5	4	92	87	99	93
Marcha atrás	0	1	1	3	51	64	52	68
Mudança de direcção para a direita	2	2	6	8	288	244	296	254
Mudança de direcção para a esquerda	15	10	66	55	1337	1367	1418	1432
Mudança de via de trânsito para a dir.	0	1	4	0	70	69	74	70
Mudança de via de trânsito para a esq.	2	6	10	10	154	139	166	155
Parado ou estacionado	1	6	9	8	663	672	673	686
Saída de parqueam. ou rua particular	7	3	10	11	181	148	198	162
Trânsito em filas paralelas	1	0	1	1	37	36	39	37
Travagem brusca	1	4	15	7	261	249	277	260
Ultrapassagem pela direita	1	0	2	4	42	48	45	52
Ultrapassagem pela esquerda	23	19	63	58	716	637	802	714
Total ⁽¹⁾	450	479	1556	1520	25732	25995	27738	27994

⁽¹⁾ Inclui não definidos

Tabela F1: Número de vítimas resultantes de acções e manobras executadas para os anos de 2009 e 2010.

Fonte: ANSR – Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária do ano de 2010.

ANEXO G: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Cond. perigosa veic rodoviário	480	400	359	404	475	308
	480	400	359	404	475	308

Tabela G1: Condutores detidos pela prática do crime de condução perigosa nos anos de 2005 a 2010.

Fonte: Direcção – Geral da Política de Justiça.

ANEXO H: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Cond. taxa álcool => 1,2g/l	22.067	20.389	21.380	20.612	20.135	19.807	21.605	22.727	18.114
	22.067	20.389	21.380	20.612	20.135	19.807	21.605	22.727	18.114
	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Cond. taxa álcool => 1,2g/l	16.572	15.910	15.529	12.552	10.015	10.090	8.221	6.132	2.459
	16.572	15.910	15.529	12.552	10.015	10.090	8.221	6.132	2.459

Tabela H1: Número de condutores detidos pela prática do crime de condução de veículo em estado de embriaguez nos anos de 1993 a 2010.

Fonte: Direcção – Geral da Política de Justiça.

ANEXO I: CONDUTORES DETIDOS PELA PRÁTICA DO CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO LEGAL

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Crime (Nível 2)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Condução sem habilitação legal	18.886	18.297	18.856	21.313	20.420	16.723	18.335	18.567	17.859	16.215	13.515	11.638
	18.886	18.297	18.856	21.313	20.420	16.723	18.335	18.567	17.859	16.215	13.515	11.638

Tabela I1: Número de condutores detidos pela prática do crime de condução de veículo sem habilitação legal nos anos de 1999 a 2010.

Fonte: Direcção – Geral da Política de Justiça.

ANEXO J: NÚMERO DE HOMICÍDIOS POR NEGLIGÊNCIA RESULTANTES DE ACIDENTE DE VIAÇÃO

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Homicídio negl. acid. viação	597	631	622	795	712	1.003	929	1.051	1.187
	597	631	622	795	712	1.003	929	1.051	1.187
	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Homicídio negl. acid. viação	1.130	1.238	1.253	1.366	1.250	1.184	1.126	1.125	1.218
	1.130	1.238	1.253	1.366	1.250	1.184	1.126	1.125	1.218

Tabela J1: Número de homicídios por negligência resultantes de acidente de viação nos anos de 1993 a 2010.

Fonte: Direcção – Geral da Política de Justiça.

ANEXO L: NÚMERO DE OFENSAS À INTEGRIDADE FÍSICA POR NEGLIGÊNCIA RESULTANTES DE ACIDENTE DE VIAÇÃO

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Of. int. fis. negl. ac. viação	1.248	1.555	2.014	2.622	2.758	2.999	3.610	4.297	4.528
	1.248	1.555	2.014	2.622	2.758	2.999	3.610	4.297	4.528
	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Crime (Nível 3)	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes	Nº Crimes
Of. int. fis. negl. ac. viação	5.321	9.272	10.228	10.408	8.281	8.062	9.345	13.864	15.999
	5.321	9.272	10.228	10.408	8.281	8.062	9.345	13.864	15.999

Tabela L1: Número de ofensas à integridade física por negligência resultantes de acidente de viação nos anos de 1993 a 2010.

Fonte: Direcção – Geral da Política de Justiça.

ANEXO M: CRIMES REGISTRADOS PELA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

CRIMES	De JAN/01 até DEZ/01	De JAN/02 até DEZ/02	De JAN/03 até DEZ/03	De JAN/04 até DEZ/04	De JAN/05 até DEZ/05	De JAN/06 até DEZ/06	De JAN/07 até DEZ/07	De JAN/08 até DEZ/08	De JAN/09 até DEZ/09	De JAN/10 até DEZ/10
CRIMES CONTRA AS PESSOAS										
Homicídio por negligência em acidentes de Viação	1.012	1.001	955	836	754	722	632	571	520	522
Ofensa à Integr.físca por negligência em acidente de viação	3.907	3.182	3.312	2.786	2.408	2.071	1.981	1.736	1.178	970
Total da Rubrica	4.919	4.183	4.267	3.622	3.162	2.793	2.613	2.307	1.698	1.492
CRIMES CONTRA A VIDA EM SOCIEDADE										
Condução de veículo com taxa de álcool igual/superior 1,2 g/l	10.405	11.896	15.527	15.156	13.486	13.419	12.715	13.476	11.319	13.015
Condução perigosa de veículo rodoviário	-	-	-	-	179	185	240	165	181	210
Outros crimes contra a segurança das comunicações	113	138	192	249	134	129	156	186	169	139
Total da Rubrica	10.518	12.034	15.719	15.405	13.799	13.733	13.111	13.827	11.669	13.364
CRIMES DE LEGISLAÇÃO AVULSA										
Condução sem habilitação legal	9.193	10.688	11.222	11.201	10.656	12.311	13.242	11.211	9.437	9.790
Total da Rubrica	9.193	10.688	11.222	11.201	10.656	12.311	13.242	11.211	9.437	9.790
TOTAL GERAL	24.630	26.905	31.208	30.228	27.617	28.837	28.966	27.345	22.804	24.646

Nota: O crime de condução perigosa apenas foi contabilizado no mapa de notação de crimes, a partir do ano de 2005 inclusive, após a alteração ao Dec. Lei do CE que entrou em vigor nesse ano.

Tabela M1: Número de crimes registados pela GNR nos anos de 2001 a 2010.

Fonte: Direcção de Informações da GNR.

