



Tatiana Maria de Oliveira Marques

**A fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez e a sua
influência na sinistralidade rodoviária grave**

Tese com vista à obtenção do grau de
Mestre em Direito e Segurança

Orientador:
Professor Frederico Costa Pinto

Junho, 2017



Declaração anti plágio

Declaro por minha honra que o trabalho que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Lisboa, 30 de junho de 2017

Tatiana Maria de Oliveira Marques



Agradecimentos

A concretização desta dissertação não seria possível sem o contributo de várias pessoas. Quero agradecer a todos aqueles que nunca me recusaram apoio, conhecimento e disponibilidade para a realização deste trabalho.

Ao Professor Frederico Costa Pinto, meu orientador, que desde o início se mostrou disponível, colocando-se sempre ao meu dispor para total ajuda e colaboração.

Ao Coronel António Paixão, Comandante do Comando Territorial de Lisboa, por permitir a consulta de dados relativos ao crime de condução em estado de embriaguez participados pelos Subdestacamentos, Postos Territoriais e Destacamentos de Trânsito, relevante para o presente trabalho.

Ao Major Paulo Gomes, Chefe da Repartição de Análise e Difusão de Normas da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária da Guarda Nacional Republicana, pela disponibilidade e colaboração no presente trabalho.

À Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, por facultar os dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária ocorrida no distrito de Lisboa no ano de 2015, importantes para a elaboração do presente trabalho.

À Direção-Geral de Política de Justiça, que facultou os dados referentes aos crimes de condução em estado de embriaguez, registados pela GNR nos municípios do distrito de Lisboa, no ano de 2015.

Aos entrevistados, Coronel António Paixão, Comandante do Comando Territorial de Lisboa; Tenente Coronel Lourenço da Silva, Comandante da Unidade Nacional de Trânsito; Major Paulo Gomes, Chefe da Repartição de Análise e Difusão de Normas da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária da Guarda Nacional Republicana; pela disponibilidade e colaboração com as respostas dadas para o presente trabalho.

Aos meus amigos Catarina Antunes, Elisabete Ferreira, Nuno Domingues e Vera Rodrigues, pelo apoio e disponibilidade prestados na presente dissertação.

A todos vós, o meu muito Obrigado.



Declaração

Declaro que o corpo da dissertação, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 108 058 caracteres.

Lisboa, 30 de junho de 2017

Tatiana Maria de Oliveira Marques



Lista de abreviaturas e siglas

Al - Alínea

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Art. - Artigo

BEAV – Boletim estatístico de acidente de viação

BT – Brigada de Trânsito

CE – Código da Estrada

CP – Código Penal

DGPJ – Direção-Geral de Política de Justiça

DL – Decreto-lei

EMA – Erro máximo admissível

ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

UE – União Europeia

GNR – Guarda Nacional Republicana

INML – Instituto nacional de medicina legal

MP – Ministério Público

N.º - Número

OMS – Organização mundial de saúde

PISER – Plano integrado de segurança rodoviária

PNSR – Plano nacional de segurança rodoviária

PSP – Polícia de Segurança Pública

RASI – Relatório anual de segurança interna

SIIOP-O – Sistema integrado de informações operacionais policiais - ocorrências

TAS – Taxa de álcool no sangue

TAE – Teor de álcool no ar expirado

UNT – Unidade Nacional de Trânsito



Resumo

A sinistralidade rodoviária é uma das principais causas de morte, sendo a condução, aliada ao consumo de bebidas alcoólicas, um fator potenciador da sua ocorrência. Ao criminalizar a condução sob efeito de álcool procurou-se reduzir a sinistralidade rodoviária.

O presente trabalho tem como objetivo verificar qual a influência que a fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez tem na sinistralidade rodoviária grave. Para tal, pretendo caracterizar a sinistralidade grave, bem como o crime de condução em estado de embriaguez, no distrito de Lisboa, na área de atuação da Guarda Nacional Republicana (GNR) durante o ano de 2015 e verificar se as ações de fiscalização direcionadas para o combate à condução sob influência de álcool surtiram efeito na diminuição da sinistralidade.

A fiscalização rodoviária tem um papel preponderante na segurança das estradas portuguesas, devendo a GNR reforçar as suas ações de fiscalização nos dias, horas e locais mais propícios à ocorrência de comportamentos de risco.



Abstract

Road accidents are one of the main causes of death, whereas driving while under the influence of alcoholic beverages, is the main factor of increasing their occurrence. By criminalizing driving under the influence of alcohol, the aim was to reduce road accidents.

The present study aims to verify the influence that the supervision of the crime of driving in a state of drunkenness has on the serious road accidents. To this end, I intend to characterize serious accidents and the drunk-driving crime in the district of Lisbon, in the area of operation of the National Republican Guard (GNR) during the year of 2015, and to verify whether the inspection actions directed to the fight against driving under the influence of alcohol had a positive effect on reducing accidents.

Road surveillance plays a key role in the safety of Portuguese roads, and GNR should reinforce its enforcement actions in the days, times and places most conducive to the occurrence of risk behaviors.



Introdução

Vivemos numa sociedade de risco em evolução, onde surgem constantemente novas formas de perigo para o ser humano. Alguns desses perigos, principalmente os subjacentes à sinistralidade rodoviária, podem ser prevenidos. A causa dos acidentes de viação gravita entre o homem, a via e o veículo. No entanto, a conduta humana é maioritariamente responsável pelos acidentes rodoviários. Assim, para combater a sinistralidade rodoviária, é necessário apostar na conduta dos condutores que a propiciam. Uma dessas condutas é a condução aliada ao consumo de bebidas alcoólicas, que se torna num fator potenciador de acidentes de viação. Uma das missões da GNR é garantir a segurança rodoviária através da fiscalização de trânsito. Assim, tendo em conta as ações de fiscalização desencadeadas pela GNR no combate à condução sob influência de álcool, tenho a intenção de, com a presente dissertação, analisar de que forma a fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez influencia a sinistralidade grave no distrito de Lisboa. Para tal, proponho-me elaborar um estudo da sinistralidade grave e do crime de condução em estado de embriaguez no distrito de Lisboa, com dados referentes ao ano de 2015 e apenas na área de atuação da GNR. Foi escolhido o distrito de Lisboa por ser este o local onde me encontro a residir e a trabalhar, sendo assim mais viável a recolha de dados para o presente estudo.

Importa referir que irei apenas abordar o crime de condução em estado de embriaguez e não a condução sob a influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas, também previstos no art. 292.º do Código Penal (CP).

Pretendo recolher dados relativos à sinistralidade rodoviária ocorrida no distrito de Lisboa, que servirão para:

- Caracterizar as circunstâncias em que ocorreram os acidentes, nomeadamente mês, dia da semana, hora do dia, local da ocorrência, tipo de veículos e condutores envolvidos e consequências do acidente.

Relativamente ao crime de condução em estado de embriaguez, pretendo recolher dados dos mesmos, que servirão para:



- Caracterizar o crime de condução em estado de embriaguez, nomeadamente mês, dia da semana, hora do dia, local da ocorrência, tipo de veículo e condutores envolvidos e a taxa de álcool no sangue (TAS) apurada.

Quanto às ações de fiscalização desencadeadas pela GNR no distrito de Lisboa, pretendo apenas analisar as operações direcionadas para o combate à condução sob efeito de álcool, nomeadamente “Operação Baco” e “Operação TISPOL - *Alcohol and Drugs*”.

Após análise dos dados, pretendo responder à pergunta de partida da presente dissertação: **De que forma a fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez influencia a sinistralidade rodoviária grave?**

A presente pergunta de partida surge porque uma investigação envolve sempre um problema, o qual pretende focar a atenção do investigador para o fenómeno em análise, sendo como um guia na investigação (Coutinho, 2015, p.49).

Para responder à presente pergunta são elaboradas hipóteses que servem como uma previsão de resposta ao problema de investigação. Desta forma, o modelo de investigação utilizado é o hipotético-dedutivo, de onde o investigador vai verificar a veracidade das hipóteses formuladas (Coutinho, 2015, p.53).

H1 – As ações de fiscalização levam a uma diminuição da sinistralidade rodoviária grave.

H2 – O consumo de álcool é a principal causa da ocorrência de acidentes com vítimas mortais.

H3 – A tipologia do local onde são detetados condutores com TAS igual ou superior a 1,20 g/l corresponde aos locais onde a sinistralidade grave é maior.

H4 – O perfil do condutor que conduz em estado de embriaguez corresponde às características dos condutores envolvidos em acidentes com vítimas mortais.

H5 – A gravidade dos acidentes é proporcional à quantidade de acidentes em que pelo menos um condutor tem TAS igual ou superior a 1,20 g/l.

A presente dissertação está dividida em quatro capítulos, sendo que os três primeiros correspondem à parte teórica e o quarto capítulo à parte prática do trabalho. O primeiro capítulo aborda a sinistralidade rodoviária, o segundo o crime de condução em estado de embriaguez, e o terceiro capítulo as operações de trânsito



realizadas pela GNR. No quarto capítulo, serão apresentados e analisados os dados recolhidos relativos ao crime de condução em estado de embriaguez, à sinistralidade rodoviária, às operações de trânsito e analisadas as entrevistas efetuadas a Oficiais da GNR com relevantes conhecimentos na área. Por fim, serão apresentadas as conclusões, os anexos ao presente estudo e a bibliografia.

A escolha do tema prende-se com o interesse pessoal pela área da fiscalização de trânsito e da sinistralidade rodoviária, nomeadamente pelo facto de exercer funções de chefe de equipa de trânsito na Unidade Nacional de Trânsito (UNT).

Este trabalho visa ainda dar um contributo no estudo sobre a sinistralidade rodoviária no distrito de Lisboa, na medida em que cabe à GNR garantir a segurança rodoviária através da fiscalização de trânsito. Para tal, é importante que a Guarda conheça a realidade da sinistralidade rodoviária, bem como a criminalidade a ela associada, neste caso, a condução em estado de embriaguez, de forma a nortear a sua ação fiscalizadora e preventiva, para diminuir o número de mortos e feridos graves nas estradas e ainda dissuadir o condutor da prática deste tipo de crime rodoviário.



Cap. I – A sinistralidade rodoviária

1 – A circulação rodoviária

A invenção do automóvel permitiu encurtar distâncias e facilitar as deslocações, passando assim a melhorar a qualidade de vida das pessoas. Do ponto de vista económico, a sua utilização, em conjunto com as melhorias efetuadas nas vias de comunicação terrestre, trouxe vantagens para a humanidade visto que a economia depende do transporte de mercadorias, estando comprovado que a sua paralisação pode gerar o colapso do país (Faria, 2008, p.18).

Nos dias que correm, o automóvel não é apenas um meio de transporte, um elemento de trabalho ou um meio de primeira necessidade, é para além disso, uma fonte de satisfação e lazer do ser humano (Nunes, 2007, p.7). Associadas ao automóvel e à atividade da condução surgem ambições relativas à velocidade e potência do veículo, bem como à beleza e ao estatuto social proporcionado pelo mesmo. Este tipo de poder da sua viatura relativamente ao outro é descrito por alguns psicólogos como “um modo de funcionamento exibicionista” de diversos condutores (Nunes, 2011, p.13).

O surgimento do automóvel veio alterar a vida das pessoas, no entanto, a sua utilização acarretou grandes problemas com os quais ainda hoje as sociedades se debatem. De entre esses problemas podemos indicar a poluição, os grandes congestionamentos de trânsito e os acidentes rodoviários. Relativamente aos acidentes, estes aumentaram gradualmente com a vulgarização da utilização do automóvel e de outros veículos a motor, tais como os motociclos e os veículos pesados, tanto de passageiros como de mercadorias (Faria, 2008, p.18).

O aumento do número de veículos obrigou a que fosse imposto um maior rigor nas regras comportamentais dos condutores de forma a fazer face aos perigos existentes na circulação rodoviária (Ferreira, 2015, p.6). O automóvel, para além de um meio de transporte, passou a ser uma “arma letal” (Prata, 2011, p.11). A evolução que se verificou ao nível do tráfego rodoviário, bem como o incumprimento das regras de trânsito, levou a uma desordem nas nossas estradas,



sendo importante a procura de soluções para que a circulação rodoviária seja cada vez mais segura, reduzindo assim o número de acidentes e conseqüentemente o número de vítimas mortais e feridos (Viçoso, s.d., p.30).

O primeiro registo de acidente de viação remonta a 1896 e foi protagonizado por um ciclista em Nova Iorque. No entanto, o primeiro registo de acidente com vítimas mortais foi um atropelamento em Londres ocorrido em agosto do mesmo ano. Segundo o relato obtido, a vítima foi colhida por um carro que seguia a velocidade excessiva. Desde então, o número de acidentes de viação com vítimas não parou de aumentar sendo considerado como uma das principais causas de morte (Faria, 2008, p.18). Segundo dados do relatório mundial de segurança rodoviária de 2015, publicado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), cerca de 1,25 milhões de pessoas morrem todos os anos em consequência de acidentes de viação.

Em 2004, a OMS considerou a sinistralidade rodoviária como um problema de saúde pública, por considerar que esta resulta da ação humana. Torna-se, portanto, necessário corrigir os erros humanos de forma a prevenir tais ocorrências (Leal, 2015, p.35). Apesar disso, o homem não é o único interveniente no sistema rodoviário.

Este sistema é caracterizado por ser um sistema complexo composto por vários fatores que funcionam de forma contínua e interligada. Estes fatores são conhecidos como sendo o fator via, veículo, ambiente e humano (Leal, 2015, p.37).

O homem é a pessoa que está envolvida no trânsito e é através dos seus órgãos sensoriais que mantém o contacto com o meio envolvente. Os sentidos mais utilizados são a visão e a audição, sendo os outros utilizados ocasionalmente. Ao receber um estímulo do meio ambiente, ele responde de forma automática ou não automática. Neste último caso, identificam-se diversas fases desde que o estímulo é detetado até à execução da resposta. Todo este processo demora cerca de 0,5 segundos nas soluções simples ou 3 a 4 segundos nas soluções mais complexas e designa-se de tempo de reação. Existem diversos fatores que afetam o tempo de reação, nomeadamente a idade, fadiga, sono, doenças, estados emocionais e o álcool (Horta, *et al.* 2009, p.8-9).



O veículo é o elo de ligação entre o homem e o ambiente. Existem conhecimentos básicos sobre o seu funcionamento que são de grande importância no exercício da condução. Destaca-se a utilização das luzes durante a condução noturna, pois iluminam o caminho a percorrer e delimitam o espaço ocupado pelo veículo, servindo ainda para transmitir aos restantes utentes da via quais as suas intenções, nomeadamente através dos indicadores de mudança de direção. Os pneus são a ligação entre o veículo e a via, pelo que o seu estado de conservação, em conjunto com a constituição do piso, determina a sua aderência (Horta *et al.* 2009, p.9-10).

A via é o fator que permite a circulação do veículo e do homem. As suas características variam quanto ao tipo de piso, geometria, declive, entre outras. Cabe ao condutor adotar a sua condução às características da via em que circula.

Por fim, o ambiente, constituído pela via, clima, orografia e composição do trânsito, é o contexto onde o veículo e o homem se inserem. É através deste que circulam as informações para o homem, sendo função deste último recebê-las e escolher a resposta mais adequada à situação (Leal, 2015, p.37).

Alguns autores consideram que o fator via se encontra englobado no fator ambiente. Contudo, todos realçam que, para o sistema rodoviário funcionar, tem de haver interação entre os elementos que o constituem (Horta *et al.* 2009, p.7). A interação do sistema decorre portanto da ação do homem através da condução (Leal, 2015, p.37).

Pelo exposto, verifica-se que a condução de um veículo é uma atividade complexa, que implica uma sequência dinâmica e heterogénea de ações inter-relacionadas. Aquando da sua execução, podem distinguir-se três níveis de complexidade. O primeiro nível corresponde à inter-relação entre o condutor e o veículo; o segundo, à receção dos estímulos rodoviários provenientes do ambiente que o rodeia e que o leva a tomar decisões oportunas; e o terceiro nível está relacionado com os atributos do fator humano, nomeadamente biológicos, psicológicos e sociais, que são determinantes nas suas ações e comportamentos. Devido a estes graus de complexidade pode dizer-se que a dinâmica do sistema rodoviário origina resultados incertos e imprevisíveis. A instabilidade dos fatores



que compõem o sistema rodoviário provoca um conflito nesse mesmo sistema, manifestando-se através de acidentes de viação (Leal, 2015, p.37).



2– A sinistralidade rodoviária

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) define acidente como *“ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais.”* Por sua vez e para as estatísticas internacionais, um acidente de viação é *“o que ocorre ou tem origem numa via ou estrada aberta à circulação rodoviária pública; do qual resulta uma ou mais vítimas mortais ou com ferimentos e no qual pelo menos um veículo está envolvido. Estes acidentes incluem colisões entre veículos, veículos e peões, veículos e animais ou veículos e obstáculos fixos. Inclui ainda situações de acidente no qual apenas um veículo esteja envolvido não havendo o envolvimento de mais nenhum utilizador da via.”* Esta definição é necessária, pois a diversidade de definições pode, por si só, comprometer a comparabilidade internacional de dados sobre o tema (IRTAD, 1998, citado por Leal, 2015, p.38).

Quando ocorre um acidente de viação, as autoridades deslocam-se ao local e registam os dados do acidente no boletim estatístico de acidente de viação (BEAV). Este boletim permite caracterizar o acidente, apresentando dados referentes ao local onde ocorreu o acidente, aos condutores e aos veículos envolvidos, bem como às condições climatéricas, e às condições da via, entre outras. Estes boletins são enviados à ANSR para que os dados recolhidos sejam validados. É com base nesta informação que a ANSR elabora os relatórios anuais de segurança rodoviária.

Relativamente às vítimas mortais, inicialmente considerava-se apenas aquelas cujo óbito ocorria no local do acidente ou no seu transporte para o hospital. No entanto, e para que os dados fossem mais fiáveis, passaram a considerar-se todas as vítimas cujo óbito ocorresse no prazo de 30 dias¹ a contar da data em que se deu o acidente, por causa relacionada com o acidente.

¹ A contabilização dos mortos a 30 dias resulta de uma metodologia adotada internacionalmente conforme o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, em que os números de mortos a 30 dias tornam-se definitivos no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente (RASI, 2015).



Assim, nos mortos resultantes de acidente de viação, a unidade hospitalar comunica o óbito ao Ministério Público (MP) competente que por sua vez informa as forças de segurança, no caso de não delegar nestas a realização do inquérito. As forças de segurança cruzam os dados enviados pelo MP com os BEAV e informam a ANSR. Esta informação é inserida na base de dados dos acidentes e assume um carácter definitivo ao fim de seis meses (Leão, 2013, p.32).

Existem diversas causas que podem originar o conflito rodoviário. No entanto, a maioria das causas são atribuídas ao fator humano, nomeadamente relacionadas com comportamentos de risco, falhas de perceção ou erros de decisão. Destacam-se como principais causas: a falta de atenção durante o exercício da condução, a velocidade de circulação e o consumo de bebidas alcoólicas (Leal, 2015, p.38-39).

O álcool, mesmo quando ingerido em pequenas quantidades, afeta as capacidades físicas, psíquicas e motoras do indivíduo. De entre os seus principais efeitos, enumera-se a desinibição, a redução do campo visual, o aumento do tempo de fixação, a redução da capacidade de readaptação após encadeamento, a visão dupla, a descoordenação psicomotora e o aumento do tempo de reacção. Uma vez ingerido, a sua absorção inicia-se de imediato, sendo mais rápida com o estômago vazio. Por sua vez, a eliminação é feita de uma forma lenta (cerca de 0,01 g/l em cada hora) (Horta *et al.* 2009, p.9).

Apesar disso, nem todos os condutores alcoolizados têm acidentes e nem todas as falhas de atenção durante a condução originam acidentes. Verifica-se portanto, que nem sempre há uma relação direta entre a causa e o efeito, existindo assim causas possíveis, mas que nem sempre originam o mesmo resultado. Considera-se, deste modo, um fenómeno incerto e não determinístico (Leal, 2015, p.40-41). Como tal, não é possível determinar a sua origem, podendo ocorrer num determinado troço da estrada e manifestar-se durante algum tempo até haver uma intervenção na via ou simplesmente desaparecer sem voltar a reincidir (Leal, 2015, p.41).

Com base nos dados da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), morreram mais de 40 000 pessoas na União Europeia (UE) e 1 700 000



ficaram feridas na sequência de acidentes rodoviários, sendo esta a principal causa de mortalidade. Os Estados Membros debatem-se com problemas de segurança rodoviária, sendo uma das principais causas dos acidentes o consumo de álcool. Para combater este flagelo é necessária uma continuada concentração na ação, por parte da comissão e dos Estados Membros (Leão, 2013, p.6).

Os países têm diferentes formas de abordar esta questão, e, na Europa, a maioria dos países define as suas metas em função da redução da taxa de mortalidade. A abordagem mais ambiciosa foi a implementada pela Suécia, conhecida como a “visão zero”, segundo a qual “*Ninguém deve morrer ou ficar gravemente ferido nos sistemas de transportes rodoviários*” (Faria, 2008, p.25).

A “visão zero” foi uma medida criada em 1994 e posta em execução em 1997 pela Suécia, tendo-se mostrado como uma medida muito bem-sucedida na diminuição do número de vítimas em acidentes de viação.

O objetivo da “visão zero” era a criação de metas e medidas a longo prazo, de forma a caminhar no sentido de um sistema rodoviário com zero vítimas mortais e zero feridos graves. Para tal, a Suécia construiu estradas, dando total prioridade à segurança, impôs limites de velocidade baixos em meios urbanos, criou zonas exclusivas para pedestres e barreiras que separam fisicamente carros de bicicletas. Impôs ainda um policiamento mais rigoroso, onde atualmente menos de 0,25% dos condutores fiscalizados ultrapassam o limite de álcool no sangue (<http://www.visionzeroinitiative.com/>).

Em termos de eficácia, foi prevista uma redução significativa do número de mortos e feridos no período de 10 anos.



Posição Relativa - Mortos/Milhão de habitantes na Europa a 27					
1º	Malta	25	14º	Itália	92
2º	Holanda	43	15º	Eslováquia	97
3º	Suécia	49	16º	Bélgica	98
4º	Reino Unido	56	17º	República Checa	104
5º	Dinamarca	58	18º	Chipre	112
6º	Alemanha	62	19º	Roménia	122
7º	Finlândia	66	20º	Bulgária	124
8º	França	75	21º	Eslovénia	128
9º	Luxemburgo	78	22º	Hungria	130
10º	Áustria	84	23º	Polónia	137
11º	Espanha	85	24º	Grécia	150
	UNIÃO EUROPEIA (Média)	86	25º	Estónia	152
12º	Irlanda	87	26º	Letónia	177
13º	Portugal	91	27º	Lituânia	223

2006 - Fonte Comissão Europeia - DG Energia e Transportes

Quadro n.º 1 – Posição relativa – mortos por milhão de habitantes

Pela análise do quadro n.º 1 verifica-se que, em 2006, a Suécia ocupava a 3ª posição no ranking, com 49 mortos por milhão de habitantes, sendo a média europeia de 86 mortos por milhão de habitantes.

Em 2015, a Suécia apresentava uma média de 30 mortos milhão de habitantes, sendo a média europeia de 55 mortos por milhão de habitantes. A diminuição do número de mortos nas estradas deve-se ao facto de a Suécia ter reconstruído as estradas, privilegiando a segurança em detrimento da velocidade (<http://observador.pt/2015/01/03/mortes-nas-estradas-metodo-sueco-esta-fazer-escola/>).

3– A realidade de Portugal

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno recente que emergiu com o desenvolvimento do sistema rodoviário de transportes, em meados do século XX (Leal, 2015, p.36).

Em Portugal, o planeamento e gestão da segurança iniciou-se no ano de 1997 com a elaboração do primeiro plano integrado de segurança rodoviária (PISER). Estes planos não foram elaborados com metas a atingir nem propuseram qualquer componente estratégica de obtenção de resultados de médio/longo prazo, pelo que o seu impacto foi praticamente impossível de quantificar (ANSR, 2016, p.12).

Em 2003 surgiu o primeiro plano nacional de prevenção rodoviária (PNPR), que visou suprimir as limitações dos PISER e fazer frente à elevada sinistralidade registada no nosso país. Este plano apresentava um horizonte temporal bem definido e tinha como meta a redução em 50% do número de mortos e feridos graves até 2010 (Leão, 2013, p.4). Contudo, este plano não chegou a ser implementado, visto que as intervenções nele recomendadas não estavam devidamente calendarizadas nem orçamentadas, tendo por isso ficado refém da vontade e da capacidade de execução dos diversos organismos envolvidos na sua realização (ANSR, 2016, p.12).

No período de 1999 a 2006, Portugal foi um dos países que diminuiu consideravelmente o número de vítimas mortais em acidentes de viação, tendo-se posicionado a meio da tabela comparativamente com os restantes países da UE. Desta forma, Portugal aproximou-se da média europeia no que respeita a mortos por milhão de habitantes, como é possível verificar no gráfico n.º 1.

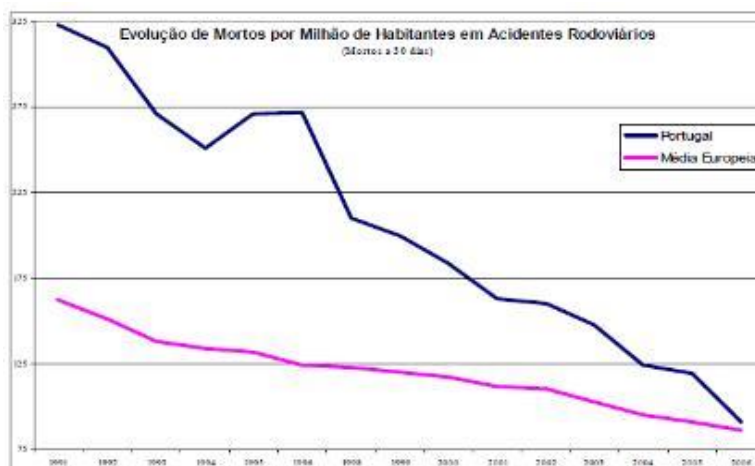


Gráfico n.º 1 – Evolução dos mortos por milhão de habitantes em acidentes rodoviários
Fonte: Adaptado da ANSR



Os resultados alcançados mostravam, de uma forma positiva, a evolução da sinistralidade em Portugal. No entanto, era necessário a elaboração de um plano nacional de segurança rodoviária, devidamente fundamentado, contendo metas quantificadas para horizontes temporais bem definidos. Assim, em 2007 iniciaram-se estudos que levaram ao desenvolvimento da estratégia nacional de segurança rodoviária (ENSR).

A ENSR, definida para o período temporal de 2008 a 2015, pretendia colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes.

Aquando da sua elaboração, foram identificados grupos e fatores de risco, que mereciam especial atenção face à situação da sinistralidade rodoviária que se vivia na altura. De entre os grupos de risco identificados, estavam os condutores que conduziam sob influência de álcool ou substâncias psicotrópicas. Posteriormente, foram estabelecidos objetivos estratégicos e operacionais. Um dos objetivos estratégicos era a diminuição da percentagem de vítimas com álcool e substâncias psicotrópicas. Pretendia-se diminuir, até 2015, o número de condutores mortos com taxa de álcool acima do limite legal. A partir dos objetivos estratégicos foram definidos objetivos operacionais e as respetivas acções-chave. A respeito da condução sob influência de álcool foi apresentado o objetivo operacional n.º 8, que pretendia melhorar a eficiência e eficácia da fiscalização seletiva, através da elaboração de um plano nacional de fiscalização. Como acções-chave podemos indicar, entre outras, a elaboração de um plano nacional de fiscalização de álcool e o estudo da influência de alguns fármacos no metabolismo do etanol (ANSR, 2009, p. 67).

O objetivo da ENSR era o de promover a diminuição da insegurança rodoviária em Portugal, de forma a permitir uma aproximação dos resultados obtidos pelos países da UE com as melhores práticas. Os seus objetivos eram ambiciosos mas exequíveis, desde que fossem assumidos como uma prioridade nacional de forma a permitir que Portugal se tornasse num exemplo no combate à sinistralidade rodoviária (ANSR, 2009, p. 13).



DIMINUIÇÃO DE MORTOS (30 DIAS) POR MILHÃO DE HABITANTES											
	2006	2010	2010/2006		2010	2014	2014/2010		2006	2014	2014/2006
Estónia	151	59	-60,9%	Grécia	112	73	-35,0%	Eslovénia	146	52	-64,1%
Lituânia	231	95	-58,9%	Malta	36	24	-34,7%	Espanha	93	36	-61,0%
Eslovénia	146	67	-54,1%	Espanha	53	36	-31,5%	Estónia	151	59	-60,7%
Eslováquia	124	65	-47,6%	PORTUGAL	93	65	-30,5%	Lituânia	231	91	-60,7%
Suécia	52	28	-46,2%	Dinamarca	46	32	-29,7%	Eslováquia	124	54	-56,1%
Irlanda	87	47	-46,0%	Chipre	73	52	-28,2%	Chipre	116	52	-54,8%
Letónia	183	103	-43,7%	Croácia	99	73	-26,7%	Irlanda	87	42	-51,8%
Espanha	93	53	-43,0%	Eslováquia	65	48	-26,4%	Grécia	149	73	-51,2%
Hungria	129	74	-42,6%	Áustria	66	51	-23,4%	Hungria	129	63	-50,9%
Reino Unido	50	30	-40,0%	Roménia	117	91	-22,1%	Croácia	142	73	-48,9%
Chipre	116	73	-37,1%	Eslovénia	67	52	-21,8%	Suécia	52	28	-46,2%
Luxemburgo	92	64	-30,4%	Itália	70	56	-20,5%	Reino Unido	50	28	-44,0%
Croácia	142	99	-30,3%	França	64	51	-19,8%	Itália	98	56	-43,2%
Finlândia	72	51	-29,2%	MÉDIA EU	63	51	-18,4%	Áustria	88	51	-42,6%
Holanda	45	32	-28,9%	Finlândia	51	42	-17,6%	Dinamarca	56	32	-42,2%
Itália	98	70	-28,6%	Polónia	102	84	-17,4%	Letónia	183	106	-42,1%
MÉDIA EU	88	63	-28,4%	Bélgica	77	65	-15,7%	Finlândia	72	42	-41,7%
Alemanha	62	45	-27,4%	Rep. Checa	77	65	-15,0%	MÉDIA EU	88	51	-41,6%
Rep. Checa	104	77	-26,0%	Hungria	74	63	-14,4%	PORTUGAL	108	65	-40,1%
Polónia	137	102	-25,5%	Bulgária	105	91	-13,2%	Polónia	137	84	-38,5%
Áustria	88	66	-25,0%	Irlanda	47	42	-10,8%	Rep. Checa	104	65	-37,1%
Grécia	149	112	-24,8%	Alemanha	45	42	-7,1%	Bélgica	102	65	-36,4%
Bélgica	102	77	-24,5%	Lituânia	95	91	-4,5%	Alemanha	62	42	-32,6%
Bulgária	135	105	-22,2%	Reino Unido	30	29	-4,0%	Bulgária	135	91	-32,5%
Dinamarca	56	46	-17,9%	Luxemburgo	64	64	-0,5%	Roménia	133	91	-31,5%
PORTUGAL	108	93	-13,9%	Suécia	28	28	0,0%	Luxemburgo	92	64	-30,8%
França	74	64	-13,5%	Estónia	59	59	0,5%	França	74	51	-30,6%
Roménia	133	117	-12,0%	Letónia	103	106	2,8%	Holanda	45	34	-24,7%
Malta	27	36	33,3%	Holanda	32	34	5,8%	Malta	27	24	-12,9%

Quadro n.º 2 – Diminuição dos mortos a 30 dias por milhão de habitantes

Fonte: CARE corrigido, ANSR, estatísticas oficiais de cada país

Através da análise do quadro n.º 2, verifica-se que a sinistralidade grave em Portugal diminuiu a um ritmo mais lento que a média europeia. No primeiro período de vigência da ENSR, Portugal encontrava-se no final da tabela, abaixo da média europeia, sendo que no período seguinte apresentou uma evolução positiva na redução do número de mortos, tendo atingido valores mais baixos do que a média europeia. Contudo, quanto ao objetivo de colocar Portugal entre os 10 países da UE com menos mortos por milhão de habitantes, o mesmo não foi atingido pois verificou-se, em alguns países com muita população, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR (ANSR, 2016, p.57).

No entanto a evolução da sinistralidade em Portugal foi positiva, como é possível verificar pela análise do gráfico n.º 2.

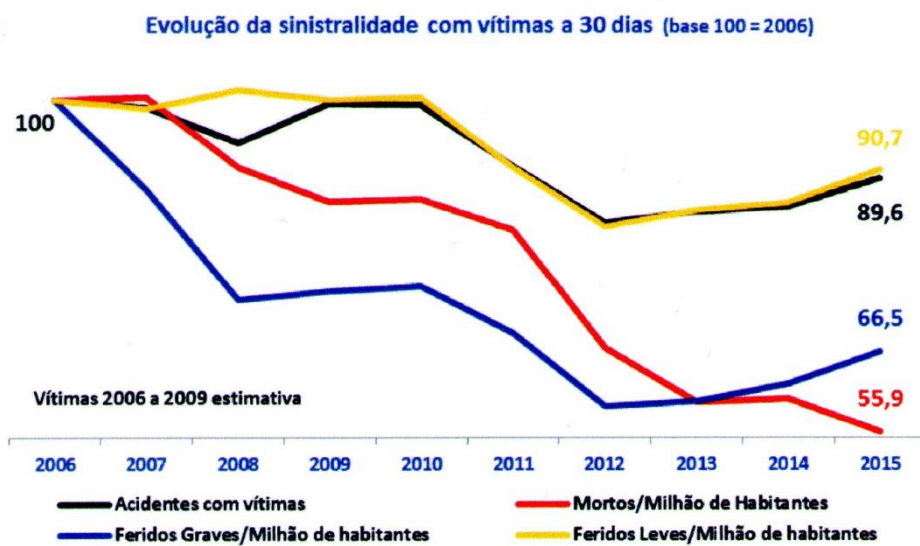


Gráfico n.º 2: Evolução da sinistralidade com vítimas a 30 dias
 Fonte: ANSR

O período 2006/2015 apresenta uma diminuição considerável no número de vítimas mortais e feridos graves, o que não acontece com os acidentes e os feridos leves, que apresentam uma evolução quase coincidente. Verifica-se, portanto, uma diminuição acentuada na gravidade dos acidentes, mas não na sua frequência. Tal evolução poderá indicar uma melhoria na segurança do sistema rodoviário, nomeadamente nos fatores veículo, via e no socorro às vítimas, mas existem poucos progressos no que diz respeito aos fatores relacionados com o comportamento humano e com a gestão do sistema de segurança rodoviária, nomeadamente na sua organização, legislação, fiscalização e sancionamento (ANSR, 2016, p.26)



Cap. II – O crime de condução em estado de embriaguez

1 – A evolução do crime

No exercício da condução existem determinados comportamentos que a lei qualifica como crimes rodoviários. Estes são assim designados devido ao bem jurídico tutelado, ou seja, a segurança das comunicações (Vieira, 2007, p.43).

Atendendo à conduta típica dos tipos legais, os crimes rodoviários podem dividir-se em dois grupos: os crimes dos condutores e os crimes estradais. Os crimes dos condutores são os que estão relacionados com a conduta típica do condutor, ou seja, os que têm por base a condução do veículo. São exemplos deste tipo de crimes a condução perigosa de veículo rodoviário, condução sem habilitação legal ou condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Os crimes estradais são aqueles que estão relacionados com o lugar típico da prática do crime. A sua conduta típica não é o exercício da condução mas a criação de um agravado risco para a circulação rodoviária. São exemplos, o crime de lançamento de projétil contra veículo e atentado à segurança de transporte rodoviário (Vieira, 2007, p.45).

Atualmente, os crimes rodoviários encontram-se previstos em diversa legislação, como é o caso do CP, nos artigos 290.º a 294.º e no DL n.º 2/98, de 3 de janeiro, no que se refere ao crime de condução sem habilitação. No entanto, é importante perceber a sua evolução.

Em 1954, entrou em vigor o Código da Estrada (CE) que punia como contravenções e transgressões as infrações rodoviárias, estando previsto no referido código dois crimes: o de homicídio negligente causado por acidente de viação e o abandono de sinistrados. Apesar de a condução sob efeito de álcool não estar considerada de uma forma direta, os condutores que causassem a morte a alguém com “*culpa grave*” eram punidos com pena de prisão (1 a 3 anos) e multa. Para a verificação deste conceito era necessária “*a embriaguez completa ou incompleta do condutor, quando o acidente resulte da falta de destreza, atenção ou segurança*”



proveniente desse estado, excetuando-se apenas o caso de embriaguez imprevista” (Nunes, 2011, p.26).

Quanto aos crimes de condução sem habilitação e de condução sob influência de álcool, a sua punição estava prevista em legislação avulsa.

Com a publicação do CP de 1982 os crimes previstos no CE foram revogados. O CE passou a sancionar apenas as infrações de trânsito, e os comportamentos qualificados como crime passaram a estar previstos no CP e legislação avulsa (Silva, 1996, p.11-12).

Em Portugal, a Lei n.º 3/82, de 29 de março, foi o primeiro diploma legal que incidu sobre a condução em estado de embriaguez, penalizando a proibição de *“condução de veículo com ou sem motor, em via pública ou equiparada, por indivíduos sob influência de álcool.”* Dispunha ainda que se encontrava sob influência de álcool quem tivesse uma taxa de álcool no sangue (TAS²) igual ou superior a 0,80 g/l. Esta Lei sancionava com multa e inibição de conduzir (que podia ir de 8 dias a 3 meses) quem apresentasse TAS superior ou igual a 0,80 g/l e inferior a 1,20 g/l. Se a TAS fosse superior a este valor, a inibição de conduzir podia ir de 30 dias a 6 meses. Foi por obra desta legislação que ocorreu a primeira incriminação de condução em estado de embriaguez (Nunes, 2011, p.26-27).

Em 1990, a condução de veículo sob influência de álcool passou a estar prevista no DL n.º 124/90, de 14 de abril. A TAS permitida diminuiu de 0,80 g/l para 0,50 g/l, passando a existir dois limites de gravidade, ou seja, de 0,50 g/l a 0,80 g/l e de 0,80 g/l a 1,20 g/l, tendo ainda sido agravada a pena acessória de inibição de conduzir. A condução de veículo com TAS igual ou superior a 1,20 g/l passou a ser considerado crime punido com pena de prisão até 1 ano ou multa até 120 dias, para além da inibição de conduzir (Nunes, 2011, p.27).

Posteriormente, após a revisão de 1995, o CP passou a conter disposições relativas ao trânsito de veículos nas vias públicas e equiparadas, prevendo como crimes a condução perigosa de veículos e a condução de veículo em estado de embriaguez. De acordo com a perigosidade do crime cometido no exercício da

² A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em teor de álcool no sangue (TAS) é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue (n.º 4 art.º 81º CE).



condução era aplicada ao condutor pena acessória ou medida de segurança. Como pena acessória, estava prevista a proibição de conduzir veículos motorizados e como medidas de segurança, a cassação da licença de condução de veículo motorizado e a interdição de concessão de licença. As medidas de segurança eram aplicadas quando havia receio de que o agente voltasse a praticar crime da mesma natureza ou fosse considerado inapto para o exercício da condução (Silva, 1996, p.13). Relativamente ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez, prescrevia o parágrafo único do art. 292.º do referido diploma: *“Quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.”*

Em 2001, com a 6.^a alteração ao CP, o art. 292.º passou a designar-se *“condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas”*. O corpo do referido artigo sofreu portanto alterações, tendo sido aditado o n.º 2, que refere: *“Na mesma pena incorre quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, não estando em condições de o fazer em segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica.”* Este artigo manteve-se inalterável até à atualidade e é sobre ele que nos iremos debruçar no presente estudo.



2 – A condução em estado de embriaguez

Durante a condução, o condutor que apresenta um comportamento desviante, infringindo as normas rodoviárias, coloca em perigo os membros da sociedade e não só a sua vida ou integridade física. A preocupação com a proteção de bens jurídicos fundamentais levou a que os condutores que criassem perigo fossem criminalizados (Nunes, 2011, p.13-14). Ao incriminar a condução sob efeito de álcool procurou-se reduzir a sinistralidade rodoviária, visto que a ingestão de bebidas alcoólicas é um fator potenciador de acidentes, assumindo um papel relevante nas suas causas (Faria, 1999, p.1093).

No CP atual, este crime encontra-se inserido no capítulo IV do título IV da parte especial, a qual engloba os crimes contra a segurança das comunicações. Este crime é considerado um crime de perigo, sendo o perigo definido como “*a situação ou estádio a partir da qual é provável a produção de um resultado negativo*” (Silva, 1996, p.17-18).

Os crimes de perigo distinguem-se dos crimes de dano pela forma como o bem jurídico é posto em causa pela ação do agente. Assim, no crime de dano é necessário que ocorra uma lesão efetiva do bem jurídico, enquanto no crime de perigo basta a mera colocação em perigo do bem jurídico, não sendo necessário a sua lesão efetiva (Dias, 2004, p. 291-292).

A doutrina divide os crimes de perigo em dois grupos: crimes de perigo concreto e crimes de perigo abstrato (Costa, 1992, p.620). Os crimes de perigo concreto são aqueles em que a situação de perigo se encontra expressa no tipo legal, constituindo desta forma o evento da ação (Silva, 1996, p.14). O bem jurídico concreto tem que ser, efetivamente, posto em perigo. É o caso, por exemplo, do crime de exposição ou abandono, previsto no art. 138.º do CP, onde é necessário provar que o bem jurídico, a vida, foi colocado em perigo (Dias, 2004, p.292).

Os crimes de perigo abstrato, por seu lado, são aqueles em que a própria ação é considerada perigosa, não se exigindo na estrutura do tipo, o perigo como evento da ação (Silva, 1996, p.14). Subsiste a presunção do perigo, sendo a ação do



agente punida independentemente de ter criado ou não perigo efetivo para o bem jurídico tutelado (Dias, 2004, p.293).

Desta forma, o crime previsto no n.º 1 do art. 292.º do CP é considerado um crime de perigo abstrato, pois o perigo não faz parte do elemento típico do crime: o condutor embriagado é punido apenas pelo facto de o seu estado constituir um possível perigo para a segurança rodoviária (Dias, 2004, p.293). Presume-se que a situação é perigosa por si só, pois na maioria dos casos em que ocorreu verificou-se a sua perigosidade, sob o ponto de vista de bens jurídicos penalmente tutelados (Faria, 1999, p.1093).

Alguns autores aconselhavam a não punição do condutor pela prática do crime de perigo abstrato, caso fosse possível comprovar que não existiu perigo para o bem jurídico ou que o agente tomou todas as medidas para evitar que o bem jurídico fosse colocado em perigo. Assim, começaram a ser introduzidos na doutrina os crimes de perigo abstrato-concreto. São designados por crimes de aptidão, onde apenas são relevantes as condutas que desencadeiam o perigo proibido (Dias, 2004, p.293-294).

Nos crimes contra a segurança das comunicações, o bem jurídico protegido é a segurança das comunicações (Garcia, 2015, p.439). No entanto, indiretamente, são protegidos outros bens jurídicos relacionados com a segurança das pessoas face à circulação rodoviária. A segurança das comunicações é um bem jurídico autónomo, mas vinculado a bens jurídicos pessoais. Pretende-se, portanto, proteger a segurança rodoviária, mas essa proteção ocorre atendendo a outros valores pessoais tais como a vida e a integridade física (Faria, 1999, p.1093).

O n.º 1 do art. 292.º do CP inicia com a expressão “*Quem, pelo menos por negligência...*”. Este crime pode ser punido a título de dolo ou de mera negligência (Silva, 1996, p.19). O dolo é entendido como uma vontade consciente de praticar um ato que é tipificado na lei como crime (Costa, 2015, p.372). Compreende dois elementos essenciais: o elemento intelectual ou cognitivo e o elemento emocional ou volitivo.

O elemento intelectual corresponde ao conhecimento que o agente tem sobre as circunstâncias do facto que preenche um tipo de ilícito objetivo, bem como o seu



sentido e alcance (Dias, 2004, p.334). O elemento emocional corresponde à vontade, por parte do agente, em praticar o ato ilícito previsto ou de obter determinado resultado (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.210). Assim, para que a ação seja considerada dolosa, é necessário que o agente tenha vontade de praticar o ato (Costa, 2015, p.374).

O dolo pode assumir três formas: direto, necessário e eventual, sendo que a distinção entre estas modalidades se prende com o elemento volitivo.

No dolo direto, o objetivo do ilícito surge como o verdadeiro fim da sua conduta. O agente tem a intenção de cometer o crime e atua nesse sentido (Dias, 2004, p.350). A vontade encontra-se expressa no seu ato e o agente está consciente de que o mesmo é censurável. O elemento volitivo evidencia-se em relação ao elemento cognitivo (Costa, 2015, p.380).

No dolo necessário, o facto típico não é o objetivo inicial do agente, mas sim uma consequência necessária e inevitável da sua conduta aceite pelo agente (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.210).

No dolo eventual, o agente representa a prática do crime como consequência possível da sua conduta e conforma-se com isso. O elemento volitivo caracteriza-se pela aceitação da realização do facto típico (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.210).

Tanto no dolo necessário como no eventual, o agente aceita a consequência da sua ação. Todavia, no dolo necessário, a aceitação é a de uma consequência necessária, enquanto no dolo eventual a aceitação ocorre como uma possibilidade. Assim, no dolo eventual, a vontade do agente encontra-se no campo das possibilidades, mas mesmo assim aceites para a realização do seu objetivo (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.210-211).

O art. 13.º do CP determina que *“Só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência”*. Verifica-se assim a excecionalidade do crime negligente, visto que a negligência só é punida nos casos especialmente previstos na Lei, o que quer dizer que, num determinado caso em concreto, é necessário que a negligência esteja expressamente referida, pois se assim não for só é admitida a punição quando o crime for imputado a título de dolo (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.233).



A negligência pode ser consciente ou inconsciente. Na negligência consciente o agente prevê a possibilidade da realização do crime, mas confia que tal não vai acontecer ou mostra indiferença à sua ocorrência. Na negligência inconsciente o agente não prevê a realização do crime, mas podia e devia tê-lo feito (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.231).

Relativamente ao crime de condução em estado de embriaguez, o preenchimento do tipo legal pode ocorrer a título doloso ou negligente. Quando o agente considera que, provavelmente apresenta uma TAS fora dos limites permitidos por lei, mas mesmo assim aceita essa possibilidade e assume a condução de um veículo, ele atua com dolo eventual. A negligência está presente nos casos em que o agente prevê a possibilidade de ter atingido níveis elevados de alcoolémia, mas acredita que tal não acontece, bem como nos casos em que nem sequer coloca essa possibilidade, por desconhecer o teor alcoólico das bebidas que ingeriu ou por ter perdido a noção da sua incapacidade (Faria, 1999, p.1096-1097).

Independentemente de o crime ser imputado a título de dolo ou negligência, o agente é atingido com a mesma moldura penal, uma vez que para o preenchimento do tipo legal é suficiente que a TAS seja igual ou superior a 1,20 g/l (Albuquerque, 2010, p.828).

O corpo do art. 292.º do CP alude ainda à condução de veículo com ou sem motor em via pública ou equiparada. É elemento do crime a condução de veículo. Entende-se por condução o ato de conduzir um veículo, ou seja, todo um conjunto de operações para pôr e manter o veículo em circulação (Silva, 1996, p.46-47). Não se encontram abrangidos por esta definição os atos de condução indireta, ou seja, quando o passageiro indica o caminho ao condutor, bem como o soltar o travão de mão com o veículo parado ou dormir num veículo estacionado, mas com o motor a trabalhar (Faria, 1999, p.1094).

Por veículo entende-se, segundo o CE, os artefactos motorizados ou não motorizados destinados ao transporte de pessoas ou mercadorias nas vias públicas. Os veículos motorizados são aqueles que têm um motor a auxiliar o seu andamento, enquanto os veículos não motorizados são os que não possuem motor auxiliar - como é o caso dos velocípedes, veículos de tração animal, reboques e



semirreboques. Para além destes veículos, existem outros que, apesar de servirem como meio de transporte, não são considerados veículos rodoviários, como é o caso das cadeiras de rodas, bem como outros veículos de tração humana - tal como carros de mão, carros de crianças, trotinetas e patins. Para efeitos de circulação estes veículos são considerados equiparados ao trânsito de peões, tal como refere o art. 104.º do CE (Silva, 1996, p. 47).

Relativamente à condução, o art. 292.º do CP, refere que esta tem de ter lugar em via pública ou equiparada. Segundo o art. 1.º do CE, entende-se por via pública a “*via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público*”, e por via equiparada a via pública a “*via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público.*” Estão abrangidos pelo conceito de via pública as estradas, autoestradas e respetivas vias de acesso, parques e zonas de estacionamento, passagens de nível, corredores de circulação, pistas especiais, entre outras. Assim, a condução de veículo só é relevante, face ao bem jurídico protegido, se esta ocorrer numa via pública destinada à circulação de veículos com ou sem motor (Faria, 1999, p.1095).

A conduta típica do crime que aqui abordamos é a condução com TAS igual ou superior a 1,2 g/l. Esta conduta foi criminalizada porque foi possível verificar os efeitos que a presença de álcool no sangue tem nas capacidades físicas e psíquicas de uma pessoa (Vieira, 2007, p. 145).

O consumo de bebidas alcoólicas influencia as capacidades físicas e mentais dos condutores, colocando em causa a segurança rodoviária. No exercício da condução é necessária atenção, rapidez de reflexos e coordenação motora. Ingeridas, as bebidas alcoólicas atuam ao nível do sistema nervoso central do indivíduo, proporcionando sensações de relaxamento e autoconfiança, diminuindo assim as capacidades intelectuais e a rapidez de reação, causando ainda perturbações de raciocínio e coordenação, dificuldade em permanecer de pé, sonolência e redução de reflexos (Vieira, 2007, p.144-145).

O estado de embriaguez diferencia-se da influência de álcool pela quantidade. Resulta do n.º 1 do art. 292.º do CP que é qualificado como estado de embriaguez a TAS igual ou superior a 1,20 g/l (Silva, 1996, p.48). Por sua vez, o art. 81.º do CE considera condução sob influência de álcool os casos em que o



condutor apresenta uma TAS igual ou superior a 0,50 g/l. Desta forma e segundo o mesmo artigo, a condução com uma TAS igual ou superior a 0,50 g/l e inferior a 0,80 g/l corresponde a uma contraordenação grave (punida com coima de 250€ a 1250€ e uma sanção acessória de inibição de conduzir de 1 a 12 meses). A condução com uma TAS igual ou superior a 0,80 g/l e inferior a 1,20 g/l é considerada uma contraordenação muito grave (punida com coima de 500€ a 2500€ e uma sanção acessória de inibição de conduzir de 2 a 24 meses).

Com as alterações introduzidas no CE pela Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro, os condutores em regime probatório³ e os condutores de serviço de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, consideram-se sob influência de álcool se apresentarem uma TAS igual ou superior a 0,20 g/l. Esta redução na TAS permitida, relativamente a um grupo específico de condutores, ocorreu por se considerar que o álcool é uma das grandes causas da sinistralidade, sendo certo que este conjunto de condutores pertence ao grupo dos condutores de risco. Esta alteração legislativa já tinha sido tentada em 2001, mas foi fortemente contestada, tendo sido suspensa pela Lei n.º 1/2002, de 02 de Janeiro, e posteriormente abandonada a favor da TAS de 0,50 g/l, através do art. 1.º da Lei n.º 20/2002, de 21 de agosto (Nunes, 2011, p.29).

Em 1998, o legislador acrescentou um critério qualitativo à condução sob influência de álcool. Assim, o n.º 2 do art. 81.º do CE considera que se encontra sob influência de álcool o condutor que como tal for considerado em relatório médico. É submetido a exame médico o condutor que não consiga efetuar o teste de álcool através do ar expirado nem através de análise sanguínea. Neste caso, o condutor é observado por um médico, o qual preenche um relatório padronizado. Quando é considerado influenciado pelo álcool, o condutor incorre numa contraordenação muito grave (cujo valor da coima é de 500€ a 2500€ estando-lhe ainda associada a uma sanção acessória de inibição de conduzir de 2 a 24 meses).

³ A carta de condução emitida a favor de quem ainda não se encontrava legalmente habilitado a conduzir qualquer categoria de veículos fica sujeita a regime probatório durante os três primeiros anos da sua validade (n.º 1 art. 122º CE).



Para o preenchimento do tipo legal de crime não basta apenas uma declaração médica que ateste que o condutor está sob influência de álcool ou qualquer outro indício qualitativo da presença de álcool no sangue. É necessária uma determinação concreta que ateste valores exatos e superiores a 1,20 g/l. Esta determinação é obtida através de aparelhos aprovados para o efeito ou através de recolha de sangue, como iremos abordar mais adiante (Vieira, 2007, p. 149).

Neste crime, o sujeito ativo é a pessoa que conduz o veículo nas situações descritas. É considerado um crime de mão própria, visto que apenas é autor do crime a pessoa que conduz em estado de embriaguez (Faria, 1999, p.1096). Trata-se de um crime duradouro, pois a sua consumação prolonga-se no tempo, por vontade do agente, que tem a faculdade de lhe por termo. Anote-se que a consumação ocorre logo que se provoque o estado antijurídico típico e dura até este ser cessado (Dias, 2004, p.296).

Como já foi mencionado anteriormente, para que o agente seja considerado culpado é necessário que um facto lhe possa ser imputado a título de dolo ou de negligência. Todavia, a Lei prevê determinadas circunstâncias em que a culpabilidade do agente é excluída (Costa, 2015, p.427). Veremos agora, de uma forma abreviada, as circunstâncias que excluem o dolo e as que atenuam a culpa.

Uma das circunstâncias que excluem a culpa é a inimputabilidade, em razão da idade ou de anomalia psíquica, previstas nos art. 19.º e 20.º do CP, respetivamente. São considerados inimputáveis em razão da idade os menores de 16 anos no momento da prática do facto. No entanto, e de acordo com a Lei Tutelar Educativa, os menores com idades compreendidas entre os 12 e os 16 anos que pratiquem atos ilícitos podem ser sujeitos a medidas tutelares educativas. Relativamente à inimputabilidade em razão de anomalia psíquica, o agente é declarado inimputável se a anomalia psíquica grave produzir uma diminuição da capacidade para avaliar a ilicitude do seu ato (Costa, 2015, p.360-361).

Outro caso em que a culpa pode ser excluída ou atenuada é o excesso de legítima defesa, previsto no n.º 2 do art. 33.º do CP, quando esse excesso é provocado por perturbação, medo ou susto não censuráveis (Costa, 2015, p.438-441).



A obediência indevida desculpante, prevista no art. 37.º do CP, que se verifica no caso em que um funcionário cumpre uma ordem, sem conhecer que ela conduz à prática de um crime, é uma circunstância que determina a exclusão do dolo (Costa, 2015, p.442).

O estado de necessidade desculpante, quando está em perigo a vida, a integridade física, a honra ou a liberdade do agente ou de terceiro, é também uma das circunstâncias que excluem a culpa (Costa, 2015, p.432). O estado de necessidade tem um carácter dualista. Existem situações de necessidade que afastam a ilicitude do comportamento e situações onde apenas se elimina a culpa do agente. Ocorre uma situação de conflito entre os bens jurídicos, onde um dos interesses envolvidos só pode ser salvaguardado pelo sacrifício do outro (Costa, 2015, p. 433). Como exemplos temos o agente que vai levar um doente urgente ao hospital, ou o agente que foge de uma ameaça.

O erro sobre as circunstâncias do facto, previsto no art. 16.º do CP, bem como a falta de consciência da ilicitude não censurável, previsto no n.º 1 do art. 17.º do CP, são também circunstâncias que excluem a culpa, na medida em que age sem culpa o agente que não tem consciência da ilicitude do seu ato (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.213). O erro censurável sobre a ilicitude, previsto no n.º 2 do art. 17.º do CP atenua a culpa. No caso do n.º 1 do art. 16.º estamos perante uma falta de conhecimento e que, por isso, quando tal conhecimento é exigível ao agente, conforma o tipo de censura da negligência. No caso do n.º 2 do art. 17.º estamos perante uma deficiência da consciência ético-jurídica do agente, a qual não permite aprender valores jurídico-penais, por isso, quando censurável, conforma o específico tipo de censura de dolo (Leal-Henriques e Santos, 2002, p.241).



Cap. III – Ações de fiscalização

1 – A fiscalização de trânsito

A GNR e a PSP têm como uma das suas atribuições “*velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito.*”⁴ Uma das missões da GNR e da PSP consiste na fiscalização rodoviária para verificar o cumprimento das leis e garantir a segurança rodoviária.

Também o art. 5.º do DL n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, atribui a fiscalização das disposições do CE e legislação complementar à GNR e à PSP, entre outras entidades.

De entre as diversas ações de fiscalização realizadas pela GNR, irei, no presente trabalho, versar apenas sobre a fiscalização da condução sob influência de álcool. Como já foi referido anteriormente, a diferença entre condução sob influência de álcool e condução em estado de embriaguez depende unicamente de um critério quantitativo. Assim, relembra-se que só é considerada condução em estado de embriaguez quando a TAS for igual ou superior a 1,20 g/l (Silva, 1996, p.48).

Devem submeter-se às provas para verificar se estão sob influência de álcool, os condutores, os peões, quando intervenientes em acidente de viação, e as pessoas que se propuserem a iniciar a condução (n.º 1 do art. 152.º do CE).

Durante uma ação de fiscalização, os condutores podem ser sujeitos a um exame inicial de presença de álcool no sangue através do ar expirado, efetuado em analisador qualitativo devidamente aprovado. Se, neste exame inicial de despistagem, se indiciar a presença de álcool efetua-se um segundo teste, em analisador quantitativo aprovado, que irá quantificar a TAS. O intervalo entre os

⁴ Al f) n.º 1 do art. 3.º Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (Lei n.º 63/2007, de 06 novembro) e al f) n.º 2 do art. 3.º da Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública (Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto).



dois testes não deve ser superior a 30 minutos (art. 1.º e 2.º da Lei n.º 18/2007, de 17 de maio).

Após a realização do teste quantitativo, o condutor é notificado do seu resultado, das sanções dele decorrentes e de que pode requerer a realização de contraprova. É também informado de que o resultado da contraprova prevalece sobre o resultado inicial e que as despesas da sua realização são da sua responsabilidade, em caso de novo resultado positivo (n.º 2 do art. 153.º do CE). A contraprova pode ser realizada através de novo exame em aparelho aprovado ou através de análise sanguínea (n.º 3 do art. 153.º do CE).

Nos casos em que o condutor não consegue efetuar a prova através do ar expirado (quando, após três tentativas, não consegue expelir ar em quantidade suficiente, ou quando não apresenta condições físicas para a realização do teste) é submetido a colheita de sangue e, se tal não for possível, deve ser sujeito a exame médico (n.º 8 do art. 153.º do CE e art. 4.º da Lei n.º 18/2007, de 17 de maio). Assim, a análise sanguínea apenas é admitida para a realização da contraprova e nos casos em que o examinando não conseguir efetuar o teste através do ar expirado. Ao contrário do que muitos acreditam, a análise sanguínea não constitui opção do examinado para efeitos de prova. Se, como acontece muitas vezes, um condutor obsta ao submeter-se ao teste do ar expirado, alegando não confiar nos aparelhos de medição, e se disponibiliza apenas para sujeição a análise sanguínea, incorre, de acordo com o disposto no n.º 5 do art. 152.º do CE, no crime de desobediência previsto no n.º 1 do art. 348.º do CP. Havendo lugar a exame por análise sanguínea, a colheita de sangue é realizada, no mais curto prazo possível após a fiscalização, em estabelecimento da rede pública de saúde, utilizando-se para o efeito material devidamente aprovado, sendo a amostra enviada à delegação do INML da área da unidade hospitalar que procedeu à recolha.

Numa ação de fiscalização, o condutor que apresentar TAS igual ou superior a 0,50 g/l (ou 0,20 g/l no caso dos condutores abrangidos pelo regime especial já aludido), fica impedido de conduzir pelo período de 12 horas, a não ser que comprove, através de novo teste requerido por si, que não se encontra influenciado pelo álcool. Quem não cumprir este impedimento é punido pelo crime de



desobediência qualificada (n.º 2 do art. 348.º do CP, por força do disposto no art. 154.º do CE). Para garantir o cumprimento de tal disposição, deve o veículo ser imobilizado ou removido para parque adequado, garantindo-se o encaminhamento dos ocupantes da viatura, sendo todas as despesas inerentes da responsabilidade do condutor. Não haverá lugar à imobilização ou remoção do veículo se outro condutor se propuser a conduzir o veículo, com o consentimento do proprietário ou do condutor impedido. Para tal, o condutor preponente terá que efetuar teste de pesquisa de álcool no sangue e o seu resultado tem que ser negativo. Este condutor alternativo, passa a ser responsável pela observância do impedimento de conduzir de 12 horas imputado ao condutor inicial, sob pena de incorrer, também ele, em crime de desobediência qualificada (n.º 2 do art. 348.º do CP por força do disposto no art. 155.º do CE).

Em 1 de Janeiro de 2014 entrou em vigor a 13.ª alteração ao CE operada pela Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro. De entre outras alterações, a que nos interessa para o presente trabalho está relacionada com a dedução do erro máximo admissível (EMA). De acordo com a al b) do n.º 1 do art. 170.º do CE, quando a infracção for aferida por instrumentos, há lugar à dedução do EMA. A partir dessa data, passou a ser deduzido o EMA a todos os exames quantitativos efetuados, devendo constar no respetivo auto o valor registado e o valor apurado após dedução. Esta disposição legal refere-se apenas a processos contra-ordenacionais, na medida em que, nem o CP nem o regulamento de fiscalização de condução sob influência de álcool, aprovado pela já referida Lei n.º 18/2007, de 17 de maio, prescrevem idêntica prerrogativa. No entanto, e segundo o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 15 de Janeiro de 2014 (Proc. 295/12.7 SGPRT), esta norma do CE é uma norma interpretativa, ou seja, o CE apenas se refere às contraordenações, pois tal diploma não legisla sobre crimes. Contudo, também não está previsto que a norma não se aplique aos crimes. Seria incompreensível que o critério utilizado para os casos de contraordenação fosse diferente da metodologia adotada para os casos de crime, ou seja, que no caso das contraordenações fosse deduzido o erro máximo admissível e no caso de crime não houvesse idêntica dedução, visto que o aparelho utilizado para a quantificação da TAS é o mesmo (Ferreira, 2015, p.32). A dedução do EMA não é



efetuada nos casos em que é realizada análise sanguínea, por se considerar que esta é exata, e por isso não admite margem de erro. No entanto, está sujeita a um valor de incerteza, que também opera para cima ou para baixo.



Cap. IV – Recolha e análise dos dados

No presente trabalho, pretendo abordar apenas dados da condução em estado de embriaguez, da sinistralidade rodoviária grave e das operações de trânsito realizadas pela GNR no distrito de Lisboa, durante o ano de 2015. Neste capítulo, serão expostos e analisados os dados recolhidos para, posteriormente, extrair conclusões.

1 - Condução em estado de embriaguez e sinistralidade rodoviária

Na recolha de dados referentes à condução em estado de embriaguez, foi solicitada a colaboração da Direção-Geral de Política de Justiça (DGPJ), que facultou os dados referentes aos crimes de condução com TAS igual ou superior a 1,20 g/l, registados pela GNR nos municípios do distrito de Lisboa, no ano de 2015.

Foi ainda solicitada permissão e colaboração ao Comando Territorial de Lisboa para aceder, junto dos Subdestacamentos e Postos Territoriais e dos Destacamentos de Trânsito, aos dados dos crimes de condução em estado de embriaguez. Obtida a necessária permissão por parte do Comando Territorial de Lisboa, iniciei a recolha dos dados necessários, através das bases de dados utilizadas pela GNR, nomeadamente o Sistema Integrado de Informações Operacionais Policiais – ocorrências (SIIOP-O). Nesta base de dados são carregadas diariamente todas as ocorrências existentes bem como os crimes participados. Assim, através da sua consulta, foi possível recolher grande parte da informação relativa ao crime de condução em estado de embriaguez. A informação só ficou completa após recolha dos dados em falta obtidos através da consulta dos registos de testes de álcool realizados.

Quando é efetuado um teste de álcool, em aparelho quantitativo, esse exame é registado em formulário próprio e arquivado junto do aparelho onde foi realizado o teste, independentemente da TAS. O formulário de registo é preenchido com dados da ocorrência, do veículo, da via e do condutor, tendo ainda campos relativos à



contraprova, no caso de ser requerida. Assim, através da consulta dos registos existentes, foi possível compilar toda a informação necessária para este trabalho.

Segundo os dados fornecidos pela DGPJ, em 2015 foram participados pela GNR, no distrito de Lisboa, 706 crimes de condução em estado de embriaguez. No entanto, após recolher todos os dados relativos a este crime, junto do dispositivo territorial do Comando Territorial de Lisboa bem como da Unidade Nacional de Trânsito (UNT), relativamente à sua atividade na área do distrito de Lisboa, foi possível apurar que foram registados 751 crimes de condução em estado de embriaguez. Perante estes dados, verifica-se uma discrepância de 45 registos, pelo que, ao longo deste trabalho, serão utilizados os dados recolhidos junto do dispositivo da GNR.

Relativamente à sinistralidade rodoviária, foi solicitada colaboração à ANSR que, prontamente, enviou os dados referentes aos acidentes com vítimas, participados pela GNR na área e espaço temporal em estudo. Considerando, como já se referiu, que os dados sobre sinistralidade só se tornam definitivos ao fim de seis meses, o presente trabalho reporta-se ao ano de 2015, visto que os dados do ano transato ainda não estavam disponíveis.

No ano de 2015 foram participados pela GNR, na área do distrito de Lisboa, 751 crimes de condução em estado de embriaguez. No mesmo espaço temporal e na mesma área, a GNR participou 1627 acidentes, dos quais resultaram 23 vítimas mortais e 137 feridos graves.

Pela análise do gráfico n.º 3, apura-se que foram participados, por mês, mais de 50 crimes de condução em estado de embriaguez no distrito de Lisboa, sendo os meses de outubro e de dezembro os que apresentam maior número de crimes. Por sua vez, março foi o mês onde foram participados menos crimes.

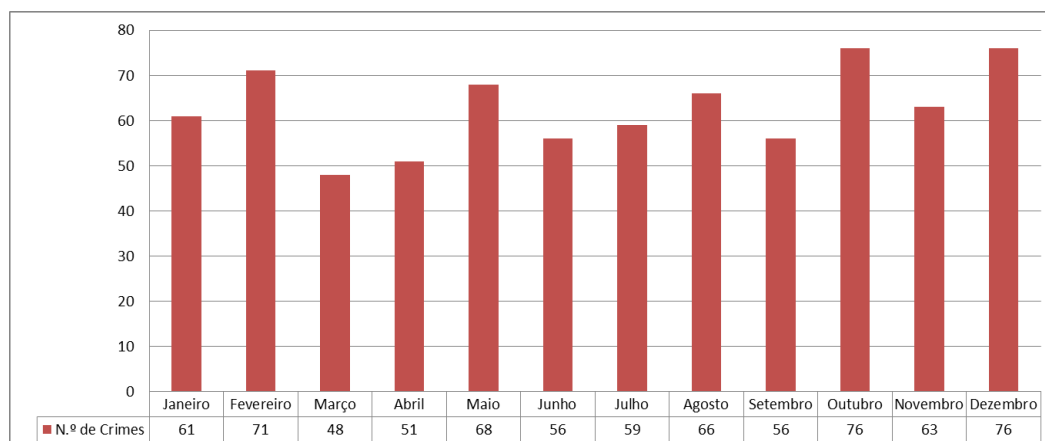


Gráfico n.º 3: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por mês no distrito de Lisboa

Comparativamente, o gráfico n.º 4, referente à sinistralidade grave registada por mês no distrito de Lisboa, mostra que o mês de outubro foi o que registou maior número de acidentes de viação, sendo fevereiro o mês com menos ocorrências.

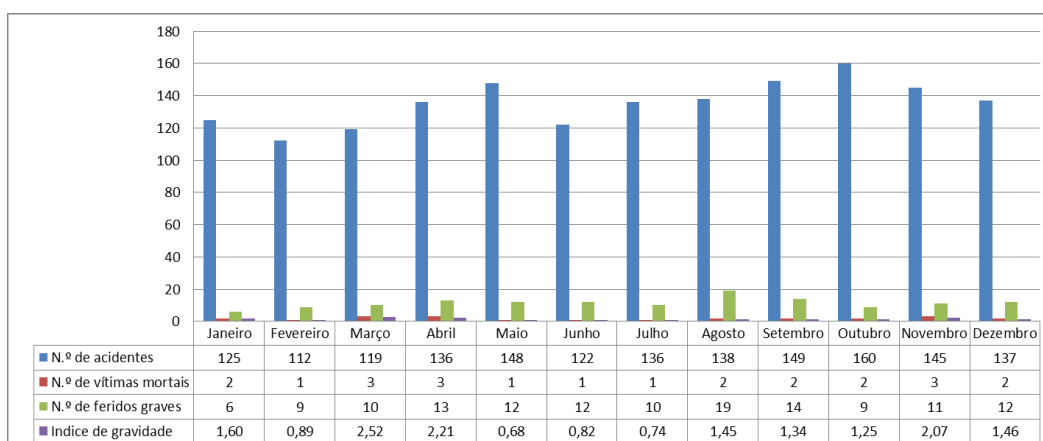


Gráfico n.º 4: Sinistralidade grave registada por mês no distrito de Lisboa

Relativamente às 23 vítimas mortais, os meses de março, abril e novembro foram os que registaram mais mortes nas estradas, respetivamente 3 em cada mês, sendo os meses de fevereiro, maio, junho e julho os que registaram apenas 1 vítima mortal. Agosto foi o mês com mais feridos graves, sendo janeiro o que registou menos feridos graves. O índice de gravidade⁵ é mais elevado no mês de março pois, de entre os meses com mais vítimas mortais, é o mês que apresenta um menor número de acidentes.

⁵ Índice de gravidade corresponde ao n.º de mortos por cada 100 acidentes com vítimas.

Em fevereiro registaram-se 71 crimes de condução em estado de embriaguez, tendo sido este o mês onde ocorreram menos acidentes e menos vítimas mortais. Por sua vez, março foi o mês onde se registaram menos crimes, no entanto é o mês com maior número de vítimas mortais. Em novembro, registaram-se 3 vítimas mortais, 11 feridos graves e foram participados 63 crimes de condução em estado de embriaguez, que resultam numa média de dois crimes por dia.

Assim, da breve análise do gráfico n.º 4, constata-se que o número de vítimas mortais não está correlacionado com o número de acidentes, ou seja, não foi quando ocorreram mais acidentes que se registaram mais vítimas mortais ou feridos graves. O mesmo se pode dizer relativamente à condução em estado de embriaguez, isto é, os meses onde foram detetados mais condutores em infração não correspondem aos meses onde ocorreu o maior número de acidentes ou vítimas deles resultantes.

Ao analisarmos os dados referentes ao dia da semana, verifica-se que foi durante o fim de semana que se registaram mais crimes de condução em estado de embriaguez, sendo a quarta-feira o dia com menos registos, como resulta do gráfico n.º 5.

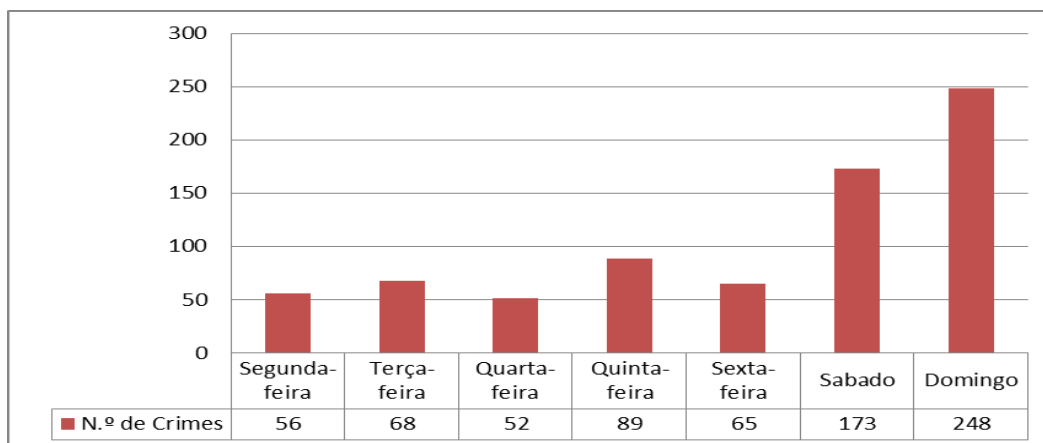


Gráfico n.º 5: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por dia da semana no distrito de Lisboa

Relativamente à sinistralidade, pode atestar-se que o número de acidentes registados não sofreu uma grande variação ao longo dos dias da semana. O número mais elevado de acidentes verificou-se à segunda-feira, como é possível extrair do gráfico n.º 6. O domingo foi o dia da semana onde se registaram mais vítimas mortais e mais feridos graves.



Comparando os gráficos n.º 5 e n.º 6, apura-se que grande parte dos crimes foram participados durante o fim de semana, o que corresponde também aos dias onde foram registadas mais vítimas mortais. O índice de gravidade foi mais elevado nesses dias, pois temos uma proporção de 12 vítimas mortais para 471 acidentes.

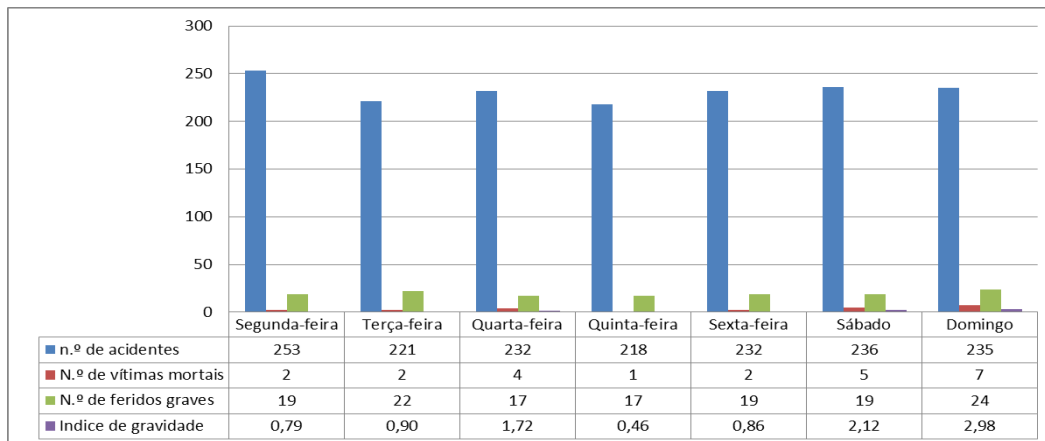


Gráfico n.º 6: Sinistralidade grave registada por dia da semana no distrito de Lisboa

Se analisarmos apenas o fim de semana, verifica-se que cerca de 52% das vítimas mortais registadas ocorreram nesse período, bem como cerca de 32% dos feridos graves, como é possível visualizar nos gráficos n.º 7 e n.º 8.

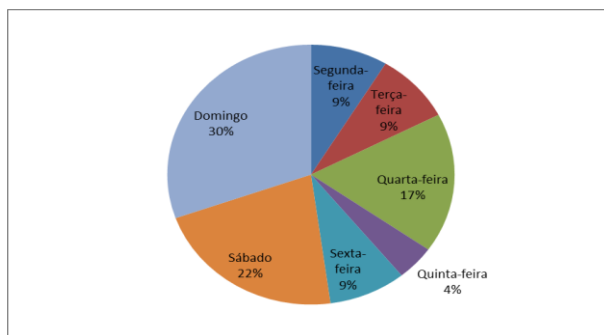


Gráfico n.º 7: Vítimas mortais registadas por dia da semana no distrito de Lisboa

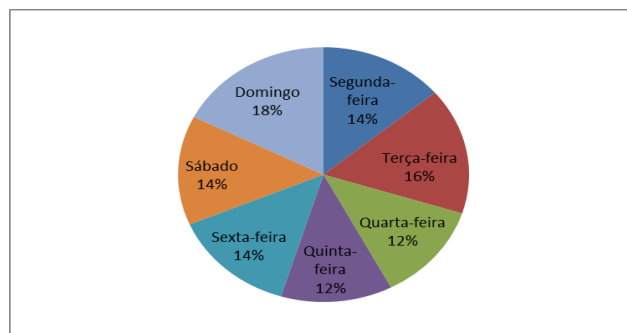


Gráfico n.º 8: Feridos graves registados por dia da semana no distrito de Lisboa



Apesar de ter sido à segunda-feira que se registaram mais acidentes, os dois dias do fim de semana correspondem a 29% dos acidentes registados, como é visível pela análise do gráfico n.º 9.

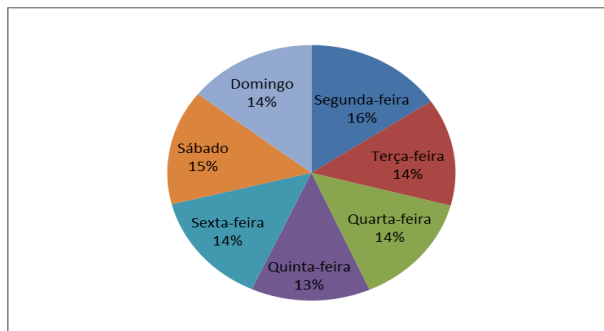


Gráfico n.º 9: Acidentes registados por dia da semana no distrito de Lisboa

O período horário em que foram detetados mais condutores a conduzir com TAS superior a 1,20 g/l, corresponde às primeiras horas da madrugada, nomeadamente entre as 00H00 e as 06H00, como é possível verificar pela análise do gráfico n.º 10. Por sua vez, através do escrutínio ao gráfico n.º 11, verifica-se que foi entre as 15H00 e as 18H00 que se registaram mais acidentes de viação.

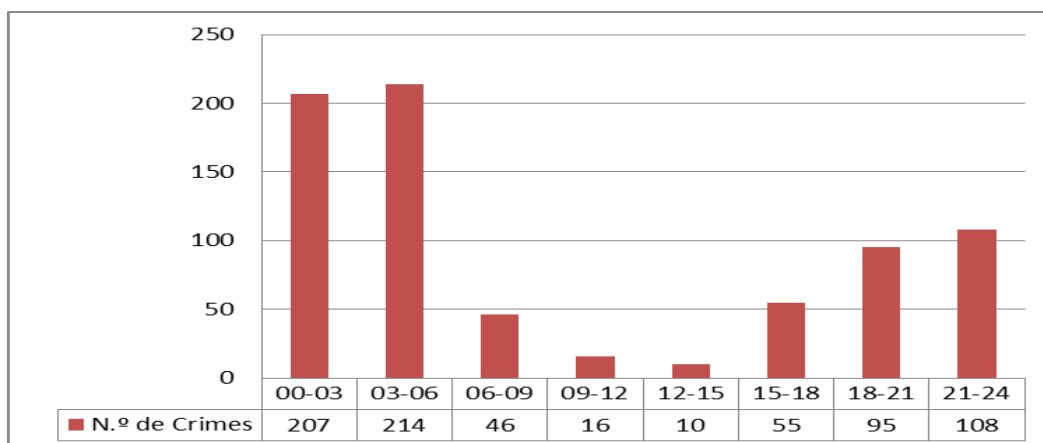


Gráfico n.º 10: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por período horário no distrito de Lisboa

O menor número de acidentes ocorreu nas primeiras horas da madrugada, no entanto foi quando se registaram 4 vítimas mortais. Este período corresponde também ao horário onde são fiscalizados mais condutores em estado de embriaguez. Pela análise do referido gráfico, verifica-se ainda que os períodos entre as 09H00 e

as 12H00 e entre as 18H00 e as 21H00 são picos de grande ocorrência de acidentes, que correspondem também ao maior número de vítimas mortais registadas.

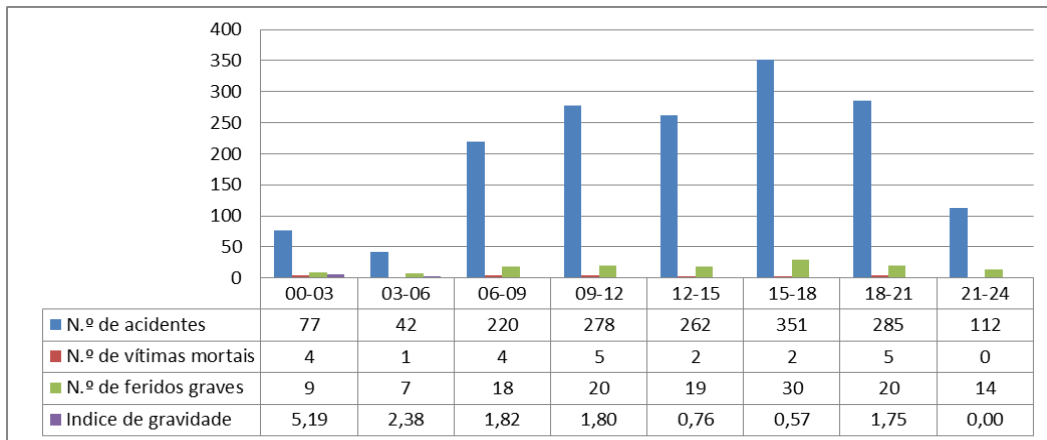


Gráfico n.º 11: Sinistralidade grave ocorrida por período horário no distrito de Lisboa

No entanto, ao analisar a proporção de vítimas mortais relativamente ao número de acidentes, verifica-se que o índice de gravidade é superior no período entre as 00H00 e as 06H00, que corresponde ao período onde há mais incidência de condutores com TAS superior a 1,20 g/l.

Quanto aos locais onde foram controlados os condutores com TAS igual ou superior a 1,20 g/l, apura-se, pela observação do gráfico n.º 12, que a maior parte das fiscalizações positivas ocorrem em arruamentos e estradas nacionais.

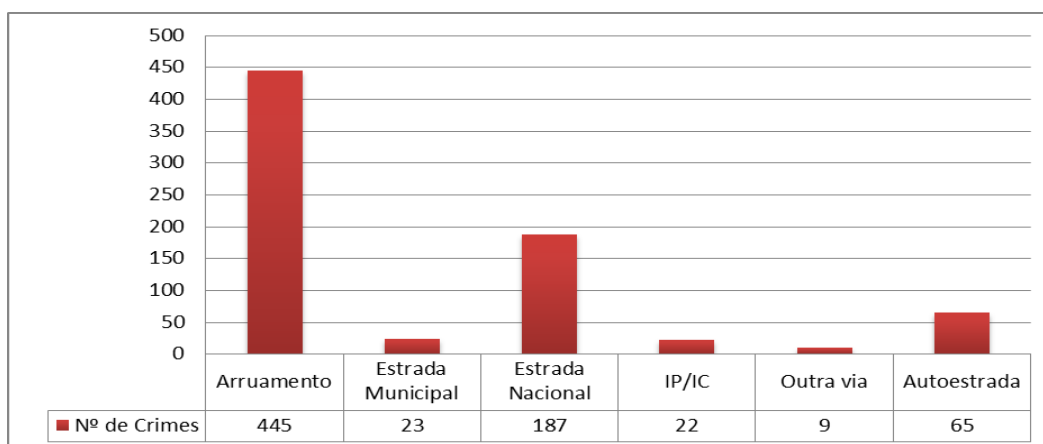


Gráfico n.º 12: Crimes de condução em estado de embriaguez quanto à sua localização

No que respeita à sinistralidade, à semelhança do que se verifica nos crimes de condução em estado de embriaguez, é nos arruamentos e estradas nacionais que se regista a maioria dos acidentes, vítimas mortais e feridos graves, conforme análise do gráfico n.º 13.

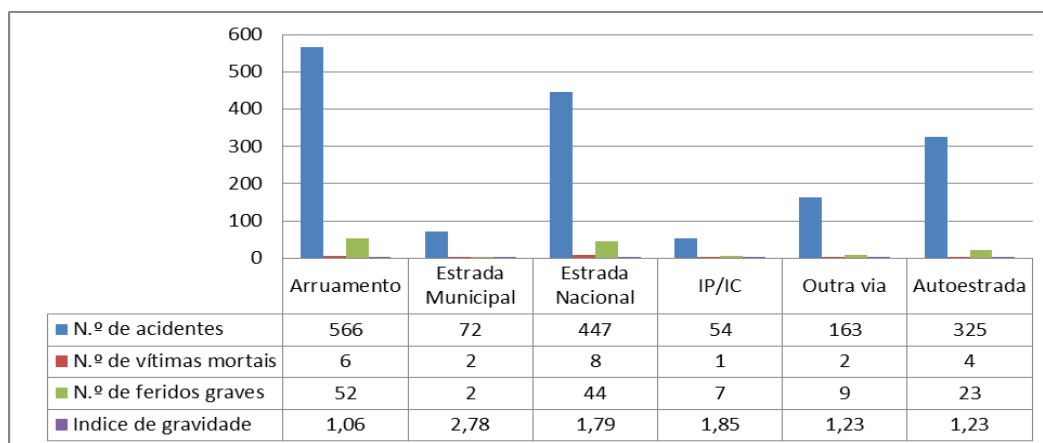


Gráfico n.º 13: Sinistralidade grave ocorrida por tipo de via no distrito de Lisboa

No entanto, e por análise do mesmo gráfico, verifica-se que as vias com maior índice de gravidade são as estradas municipais e o IP/IC, sendo a probabilidade de ocorrer um acidente com vítimas mortais superior nestas vias, relativamente aos arruamentos e às estradas nacionais.

Quanto ao tipo de veículo envolvido em acidentes, salienta-se, pela análise dos gráficos n.º 14 e n.º 15, que a sua maioria corresponde a veículos ligeiros, com 2129 veículos envolvidos, seguindo-se os motociclos com 234 veículos. São também os veículos ligeiros os mais utilizados pelos condutores que conduzem em estado de embriaguez.

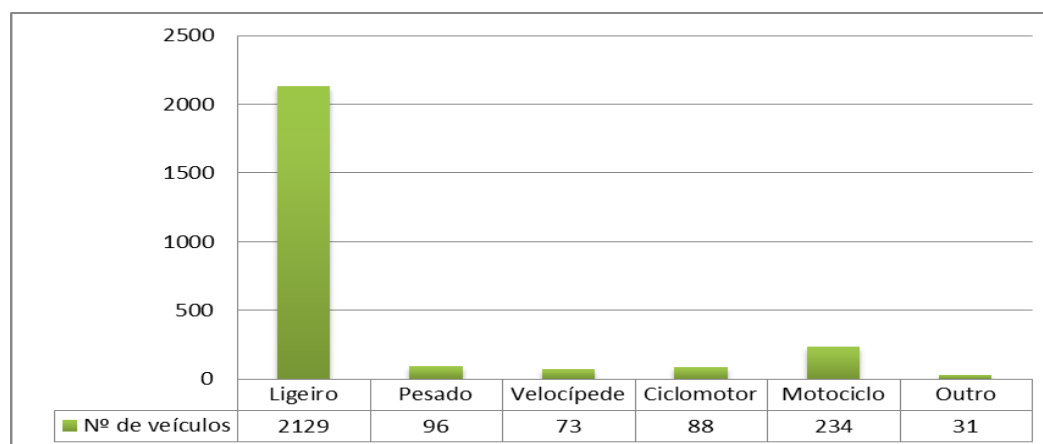


Gráfico n.º 14: Tipo de veículo envolvido em acidentes com vítimas no distrito de Lisboa

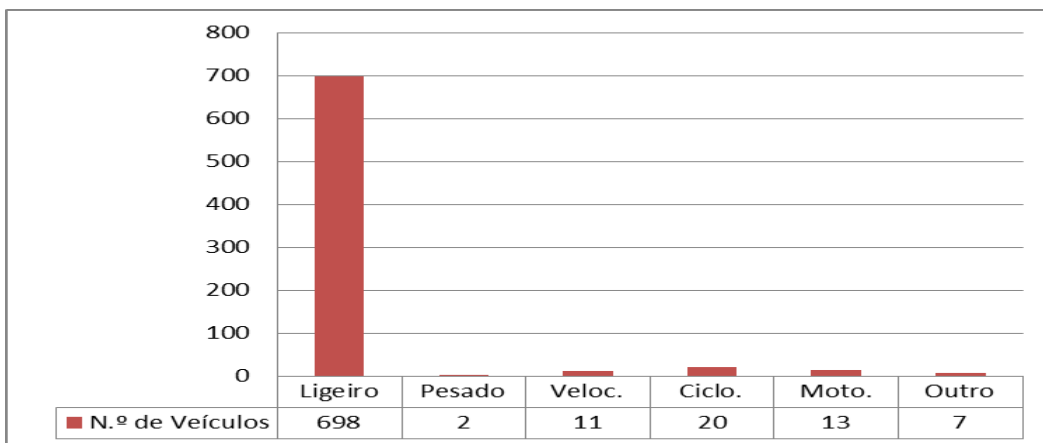


Gráfico n.º 15: Crimes de condução em estado de embriaguez quanto ao tipo de veículo conduzido

Analisando o tipo de condutor fiscalizado a conduzir em estado de embriaguez, constata-se que a sua maioria é do género masculino e tem idades compreendidas entre os 36 e os 45 anos, como é possível verificar nos gráficos n.º 16 e n.º 17.

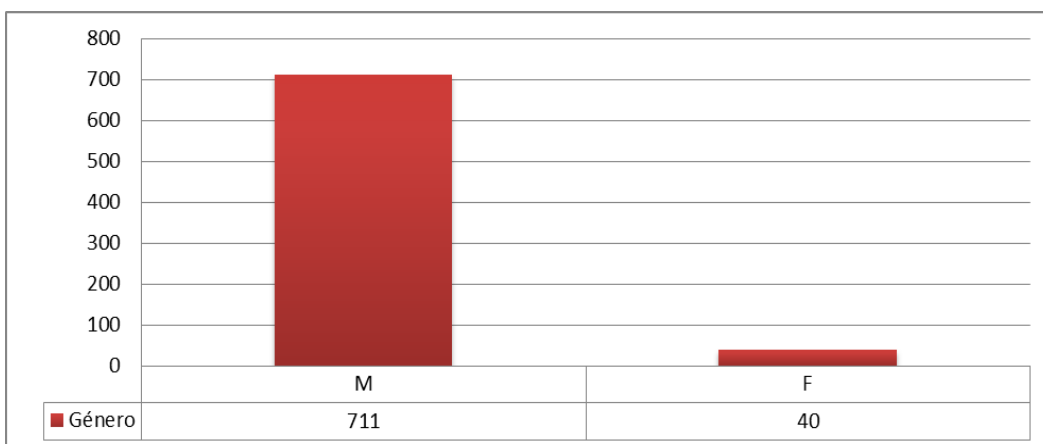


Gráfico n.º 16: Género dos condutores detetados com TAS > = 1,20 g/l

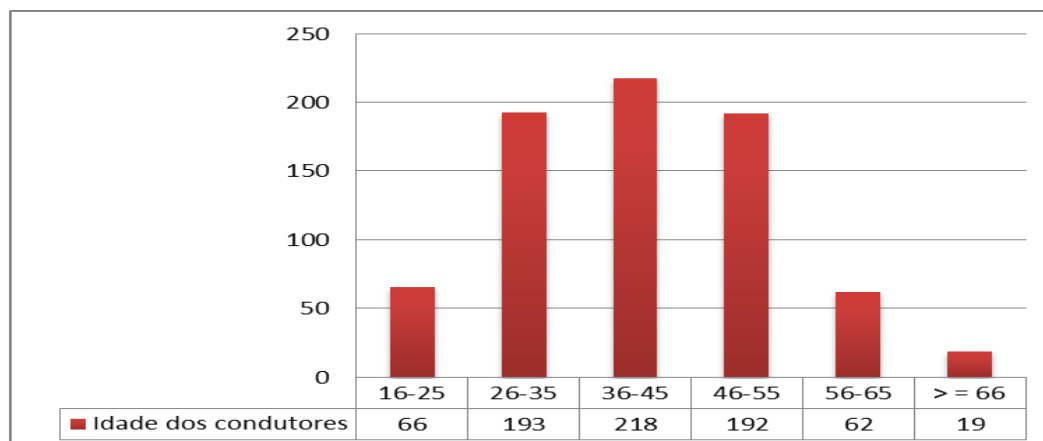


Gráfico n.º 17: Idade dos condutores detetados com TAS > = 1,20 g/l



Todavia, importa referir que não foi possível apurar a idade de um condutor, mas a falta desse dado não interfere significativamente nos resultados apresentados.

Quanto à sinistralidade, analogamente ao que acontece com a condução em estado de embriaguez, verifica-se que a maioria dos condutores era do género masculino e tinham idade compreendidas entre os 36 e 45 anos, como é possível observar nos gráficos n.º 18 e n.º 19.

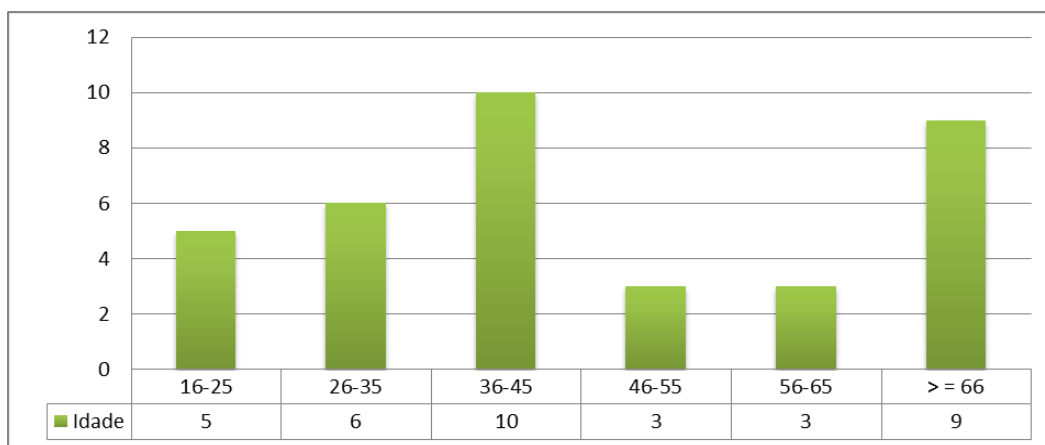


Gráfico n.º 18: Idade dos condutores envolvidos em acidentes de viação com vítimas mortais

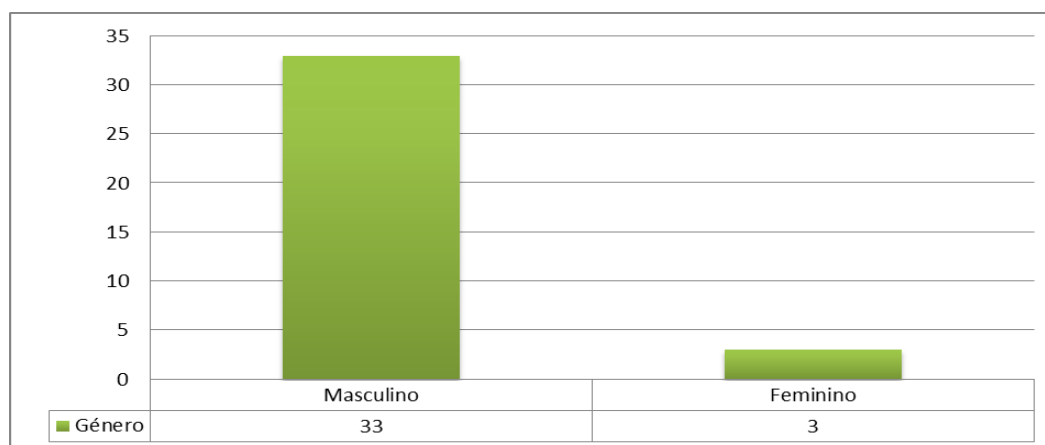


Gráfico n.º 19: Género dos condutores envolvidos em acidentes de viação com vítimas mortais

Relativamente à TAS registada, após analisar o gráfico n.º 20, conclui-se que a maioria dos condutores que apresenta TAS penalmente relevante revelam, no ato da fiscalização, e relativamente aos intervalos abaixo apresentados, uma TAS entre os 1,20 g/l e os 2,00 g/l.

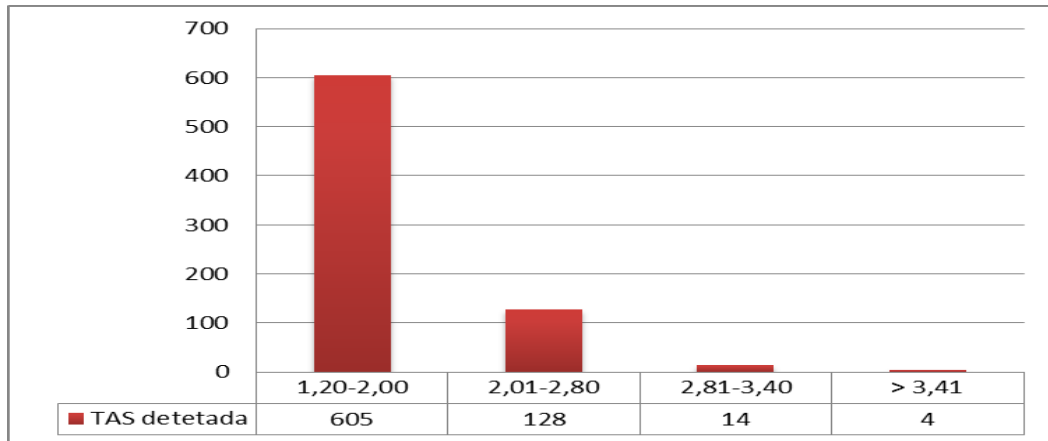


Gráfico n.º 20: TAS detetada em ato de fiscalização



2 – Operações de trânsito realizadas pela GNR

A GNR tem como uma das suas prioridades estratégicas o combate à sinistralidade rodoviária, pelo que planeou, no ano de 2015, um conjunto de operações de âmbito nacional de forma a combater esse flagelo, de acordo com as prioridades definidas na ENSR. Estas operações foram dirigidas a fatores, grupos e locais de risco, de forma a proporcionar uma melhor segurança rodoviária. Diversos estudos atribuem a parte mais significativa das causas dos acidentes de viação ao fator humano, sendo indicada a condução sob influência de álcool como um dos fatores que mais contribui para a ocorrência de acidentes de viação. Aprecie-se, a este respeito, o conteúdo do quadro n.º 3.

Causas Humanas	Influência (%)
Falta de Atenção	22,7
Velocidade de Circulação	18,7
Influência do Álcool	18,2
Erros de Percepção	15,1
Erros de Decisão	10,1
Incapacidade Física	6,4
Total	91,2

Quadro n.º 3 – Causas humanas de acidentes de viação
Fonte: (Leal, 2015, p.38)

Assim, a GNR conduziu no ano de 2015 dois grandes tipos de operações com a finalidade de combater a condução sob efeito de álcool e, dessa forma, reduzir a ocorrência de acidentes de viação – a “Operação Baco” e a Operação TISPOL “*Alcohol and drugs*”.

A “Operação Baco” é uma acção concertada pelo Comando Operacional da GNR e tem como objetivo a fiscalização intensiva da condução sob efeito de álcool. No ano em estudo, esta operação decorreu nos fins de semana de 23 e 24 de maio, 03 e 04 de outubro e de 04 e 05 de julho. Durante estes fins de semana, as ações de fiscalização foram direcionadas para horários e vias onde as infrações por excesso de álcool são mais frequentes e dão origem a um maior risco de acidentes de viação



(Diretiva Operacional n.º 38/2015, Diretiva Operacional n.º 74/2015 e Diretiva Operacional n.º 51/2015 da DO/CO).

Por sua vez, a “*Alcohol and drugs*” é uma operação planeada no âmbito da TISPOL (European Traffic Police Network), organização constituída pelas polícias de trânsito de 25 países do continente europeu (onde Portugal se encontra representado pela GNR) com a finalidade de melhorar a segurança rodoviária e a aplicação da Lei nas estradas europeias.

Uma das estratégias desta organização consiste em planear acções concentradas de fiscalização rodoviária, com a duração de uma semana, sendo que a GNR integra essas acções no seu plano operacional. Assim, em 2015 foram planeadas e executadas duas operações internacionais no âmbito da condução sob influência de álcool, e que decorreram nos períodos de 01 a 07 de junho e de 07 a 13 de dezembro. Durante estes períodos, as acções de fiscalização foram direccionadas para as vias onde as infrações por excesso de álcool são mais frequentes e/ou dão origem a um risco acrescido de acidentes de viação, designadamente estradas nacionais, regionais, municipais e arruamentos. O período de esforço compreendeu-se entre as 13H00 e as 15H00, as 17H00 e as 19H00 e, por último, entre as 23H00 e as 07H00 em todos os dias da operação, tendo em conta as características da zona de acção e do histórico de sinistralidade. Durante o período noturno, as acções de fiscalização deveriam incidir nas vias de acesso a locais de diversão noturna (Diretiva Operacional n.º 39/2015 e Diretiva Operacional n.º 95/2015).

O quadro n.º 4 resume o resultado das operações de trânsito efetuadas na área do Comando Territorial de Lisboa.



	Dia	Efetivo	Condutores Fiscalizados	Condutores Testados	Excessos	TAS ≥ 1,20 g/l
Operação Baco	23 e 24 MAI15	153	795	693	34	15
	04 e 05 JUL15	52	368	316	27	9
	03 a 04 OUT15	177	874	812	70	26
Operação Alcohol and drugs	01 a 07 JUN15	664	2475	2166	58	12
	07 a 13 DEC15	573	2334	1274	56	20

Quadro n.º 4: Resultado das operações de trânsito

Como a Operação TISPOL “*Alcohol and Drugs*” decorre durante 7 dias, o efetivo empenhado, e, por conseguinte, o número de condutores fiscalizados, é superior ao da “Operação Baco”. No entanto, quanto a condutores com TAS igual ou superior a 1,20 g/l, verifica-se que foram detetados um maior número durante a “Operação Baco”. A diferença de crimes detetados nas duas operações é de 18, acreditando-se que essa diferença esteja relacionada com o facto de a “Operação Baco” decorrer durante o fim de semana (período da semana mais propício ao consumo de bebidas alcoólicas), e com o facto de a operação em outubro ter terminado em véspera de feriado nacional.



3 – Entrevistas

A entrevista é um dos procedimentos que pode ser adotado na recolha de dados numa investigação e visa a obtenção de informação através de questões colocadas pelo investigador (Coutinho, 2015, p.141).

A sua realização, junto de pessoa credível na área de estudo, possibilita o acrescento de informação valiosa ao trabalho. Assim, privilegiei Oficiais da GNR ligados à área do trânsito e com conhecimento do universo a que se reporta o presente estudo, de forma a retirar contributos para responder à pergunta de partida.

Para a realização da entrevista foi enviada, a cada entrevistado, uma carta de apresentação, conforme anexo G e as perguntas a responder, conforme guião da entrevista, no anexo H.

Normalmente, uma entrevista é realizada presencialmente, o que possibilita o esclarecimento de questões adicionais. No entanto, podem também ser efetuadas através do telefone ou internet (Coutinho, 2015, p.142). As entrevistas concretizadas no presente trabalho foram concebidas por escrito, ou seja, através da resposta às questões mencionadas no guião da entrevista. Tal derivou dos condicionamentos decorrentes das múltiplas exigências inerentes à função de comandante, o que torna a entrevista pessoal um encargo de difícil satisfação, podendo ser mesmo incompatível com as inúmeras responsabilidades do entrevistado.

Após a realização das entrevistas, o seu conteúdo foi analisado de forma a delas extrair os argumentos fornecidos pelos entrevistados.

O quadro n.º 5 caracteriza individualmente cada entrevistado, e os quadros seguintes apresentam um resumo das respostas dadas a cada pergunta por cada entrevistado.



	Nome	Posto	Função
1	António Paixão	Coronel	Comandante do Comando Territorial de Lisboa
2	Lourenço da Silva	Tenente-Coronel	Comandante da UNT
3	Paulo Gomes	Major	Chefe da Repartição de Análise e Difusão de Normas da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária

Quadro n.º 5 – Entidades entrevistadas

Questão n.º1 - “No âmbito da fiscalização da condução sob efeito de álcool, de que forma é que a atividade policial tem influência na redução da sinistralidade rodoviária?”

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	-Têm uma influência direta e real na redução da sinistralidade rodoviária.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- Ações de fiscalização seletiva ou não seletiva; - Detetando e retirando da circulação em ambiente rodoviário condutores influenciados pelo álcool; -Realização de testes de deteção da TAE em qualquer condutor de veículos de forma aleatória.
3	Major Paulo Gomes	- Efeito repressivo e preventivo da fiscalização.

Quadro n.º 6 – Resumo da resposta à questão n.º 1

Verifica-se, através da análise das respostas à questão n.º 1, que é através das ações de fiscalização que as forças de segurança reduzem a sinistralidade rodoviária, nomeadamente através do seu efeito repressivo e preventivo. O facto de se detetarem condutores sob influência de álcool e retirá-los da circulação rodoviária, mesmo que momentaneamente, é um forte contributo para a redução da probabilidade de ocorrência de acidentes.



Questão n.º 2 - “Com base na sua experiência, quais os locais e períodos que as entidades policiais devem privilegiar de forma a combater a condução sob influência de álcool?”

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	- Locais e períodos onde tradicionalmente se verifica um aumento do consumo de bebidas alcoólicas.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- Locais de restauração e/ou diversão noturna.
3	Major Paulo Gomes	- Noites do fim de semana junto a locais de diversão noturna; - Diversificar locais e horários.

Quadro n.º 7 – Resumo da resposta à questão n.º 2

A resposta a esta questão é unânime, verificando-se que todos os entrevistados privilegiam os locais onde se verifica um aumento do consumo de bebidas alcoólicas, nomeadamente locais de diversão noturna, sendo que o período preferencial são as noites de fim de semana.

Questão n.º 3 - “Um dos objetivos operacionais da ENSR passava pela elaboração de um plano nacional de fiscalização. Em que medida é que esse objetivo foi cumprido pelas forças de segurança?”

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	- Através do planeamento, elaboração e execução de uma Diretiva Operacional para o empenhamento anual e integral de todo o dispositivo.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- Houve algumas tentativas tímidas de arrancar com o referido plano, mas sempre sem resultado; - A Guarda Nacional Republicana, no âmbito do planeamento da sua atividade operacional, tem vindo a elaborar e difundir a diretiva de planeamento do comando operacional onde estão plasmadas as



		orientações e o calendário correspondente às operações de fiscalização rodoviária.
3	Major Paulo Gomes	- A GNR aguarda a sua criação e operacionalização.

Quadro n.º 8 – Resumo da resposta à questão n.º 3

O plano nacional de fiscalização previsto na ENSR nunca chegou a ser criado. No entanto, a GNR, através do planeamento da sua atividade operacional, difunde anualmente orientações para as operações de fiscalização rodoviária.

Questão n.º 4 - “Pelos dados obtidos relativamente ao crime de condução em estado de embriaguez, verifica-se que ocorrem maioritariamente durante o período noturno. Considera que deveria estar prevista na legislação portuguesa uma agravante noturna, tal como ocorre em Itália? (O crime de condução em estado de embriaguez é agravado se o condutor for detetado no período compreendido entre as 21H00 e as 07H00)

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	- O crime deveria ser agravado sempre que se verificasse perigo concreto para terceiros e/ou o próprio arguido/condutor.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- O facto de ser de noite ou de dia pode não ter rigorosamente nenhuma relevância no resultado produzido.
3	Major Paulo Gomes	- Não é pelo facto de agravarmos as sanções que essas se tornarão mais eficazes.

Quadro n.º 9 – Resumo da resposta à questão n.º 4

Relativamente à questão n.º 4, dois dos entrevistados concordam que não é por agravarmos as penas que elas se tornam mais eficazes. No entanto, verifica-se



uma opinião contrária, que considera que o crime deveria ser agravado quando se verificasse perigo concreto para terceiros ou para o próprio condutor.

Questão n.º 5 - “Considera que existe um sentimento de impunidade, por parte dos condutores, de que a fiscalização é ineficaz e a sua probabilidade diminuta?”

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	- Afirmativo. No entanto, a preocupação e consciencialização dos condutores para os perigos e consequências associadas à condução sob influência do álcool começa a ser uma realidade cada vez mais evidente.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- A menor probabilidade de ser fiscalizado varia na porção direta da diminuição do número de militares e de patrulhas; - Quanto ao sentimento de impunidade estou convencido de que não existirá.
3	Major Paulo Gomes	- A probabilidade poderá estar relacionada com a afetação de recursos por parte das forças de segurança à fiscalização rodoviária; -Em Portugal há menor probabilidade de um condutor ser fiscalizado, comparativamente com outros países.

Quadro n.º 10 – Resumo da resposta à questão n.º 5

A probabilidade de um condutor ser fiscalizado varia de acordo com o número de militares afetos à fiscalização rodoviária. Assim, se o número de militares for reduzido, a probabilidade de um condutor ser fiscalizado diminui. Quanto ao sentimento de impunidade, um dos entrevistados considera que tal não acontece, pois muitas vezes ouvimos comentários como “Eles estão em todo o lado”.



Questão n.º 6 - “Na sua opinião, que medidas se poderiam adotar, futuramente, no combate à sinistralidade rodoviária, bem como à condução sob influência de álcool?”

	Nome e Posto	Resposta
1	Coronel Paixão	- A extensão e agravamento das sanções acessórias a outros domínios da vida em sociedade (que não exclusivamente de natureza rodoviária). Como, por exemplo o aumento das taxas moderadoras; agravamento das condições e custos associados às apólices de seguros de responsabilidade civil; aumento dos juros e outras obrigações bancárias; anulação e/ou diminuição dos benefícios fiscais.
2	Tenente-Coronel Lourenço da Silva	- Em matéria legal parece estarmos perante um quadro sancionatório que se apresenta como suficientemente penalizador; - É provável que tenha que se desenvolver algum trabalho de sensibilização/preparação da magistratura que acusa e julga no sentido de aumentar a perceção do risco que constitui a presença na estrada de um condutor que a qualquer instante toma uma decisão errada por se encontrar numa condição de incapacidade normal de julgamento.
3	Major Paulo Gomes	- Simplificar a legislação sobre a fiscalização da condução sob influência de álcool; - Padronizar e harmonizar as sanções aplicadas pela ANSR e pelos tribunais no âmbito desta matéria; - Aumentar a presença policial nas estradas portuguesas.

Quadro n.º 11 – Resumo da resposta à questão n.º 6



Os entrevistados consideram que os magistrados deveriam estar mais sensibilizados para o risco que constitui um condutor alcoolizado. Outras medidas importantes passariam por simplificar a legislação, padronizar as sanções aplicadas pela ANSR e pelos tribunais e, acima de tudo, aumentar a presença de militares nas estradas.



Conclusão

Terminado o presente trabalho, importa agora extrair conclusões, bem como as considerações finais, resultado do estudo efetuado sobre a sinistralidade rodoviária e o crime de condução em estado de embriaguez, na área de atuação da GNR no distrito de Lisboa referente ao ano de 2015.

É meu desejo contribuir para a evolução do conhecimento nesta área, bem como cooperar para uma melhor eficiência das ações de fiscalização da GNR no combate à sinistralidade rodoviária.

Neste trabalho foram elaboradas hipóteses para auxiliar na resposta à pergunta de partida: “De que forma a fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez influencia a sinistralidade rodoviária grave?”

H1- As ações de fiscalização levam a uma diminuição da sinistralidade grave.

Esta hipótese não foi totalmente comprovada pelos dados apresentados relativamente à sinistralidade, criminalidade e operações de trânsito. Tendo as operações decorrido nos meses de maio, junho, julho, outubro e dezembro, verifica-se um aumento do número de crimes registados nesses meses. No entanto, esse aumento não é muito relevante, comparativamente com os restantes meses do ano. Relativamente à sinistralidade, outubro foi o mês que registou mais acidentes, mesmo tendo decorrido a Operação Baco no fim de semana de 03 e 04 de outubro, o que implicou um aumento do número de militares nas estradas. Por outro lado, em maio e julho também decorreu a Operação Baco e apenas se registou, em cada mês, uma vítima mortal resultante de acidentes de viação. Assim, não é possível estabelecer um nexo de causalidade entre as ações de fiscalização e a diminuição da sinistralidade grave, pois a sinistralidade tem uma natureza não determinística, ou seja, pode apresentar diversas tendências em diversas situações. No entanto é importante salientar que, de acordo com as entrevistas conseguidas, o aumento da presença policial nas estradas portuguesas é uma das medidas preponderantes no combate à sinistralidade, visto que aumenta a probabilidade de os condutores serem fiscalizados, contribuindo dessa forma para uma diminuição dos comportamentos



de risco, bem como do sentimento de impunidade sentido por parte de alguns condutores.

H2 – O consumo de álcool é a principal causa da ocorrência de acidentes com vítimas mortais.

Esta hipótese não pôde ser verificada, visto que não é possível conhecer a TAS da totalidade dos utentes das vias, nem, por isso, conhecer a incidência do consumo de álcool na condução. No entanto, pela análise dos dados recolhidos, verifica-se que ao fim de semana foram participados mais crimes de condução em estado de embriaguez e foram registadas mais vítimas mortais resultantes de acidentes de viação. Não é possível saber em concreto se a causa dos acidentes de viação foi o consumo de bebidas alcoólicas, mas segundo as fontes já citadas, o álcool é um fator potenciador de acidentes com vítimas. Relativamente ao período horário, verifica-se que entre as 00H00 e as 06H00 são participados mais crimes de condução em estado de embriaguez, que corresponde ao período onde se registaram proporcionalmente mais vítimas mortais, apesar de ser o horário com menos acidentes. Da resposta obtida em entrevista sobre se deveria haver, na legislação portuguesa, uma agravante para o crime de condução em estado de embriaguez praticado entre as 21H00 e as 07H00, os entrevistados consideraram que não é por agravar-se as sanções que elas se tornam mais eficazes.

H3 – A tipologia do local onde são detetados condutores com TAS igual ou superior a 1,20 g/l corresponde aos locais onde a sinistralidade grave é maior.

Esta hipótese é verificada pelos dados apresentados, pois verifica-se que é nos arruamentos e estradas nacionais que se detetam mais condutores em estado de embriaguez, bem como se registam mais acidentes com vítimas mortais. No entanto, verifica-se que o índice de gravidade é superior nas estradas municipais e IP/IC, o que torna estas vias mais mortíferas que as nacionais e os arruamentos. Assim, as acções de fiscalização deverão ser direccionadas para os arruamentos e estradas nacionais, por serem vias com um n.º elevado de acidentes, contudo as estradas municipais e os IP/IC não devem ser esquecidas, visto ser nestas vias que a probabilidade de se registar vítimas mortais é superior.



H4 – O perfil do condutor que conduz em estado de embriaguez corresponde às características dos condutores envolvidos em acidentes com vítimas mortais.

Verifica-se a veracidade desta hipótese pois, no período em estudo, a maioria dos condutores detetados a conduzir em estado de embriaguez eram do género masculino e tinham idade compreendida entre os 36 e os 45 anos. O mesmo se pode dizer relativamente aos condutores envolvidos em acidentes de viação com vítimas mortais. Assim, e de acordo com os entrevistados, os locais e períodos que devem ser privilegiados para as ações de fiscalização são as noites de fim de semana, nas proximidades de estabelecimentos de diversão noturna, visto que estes locais são maioritariamente frequentados por jovens e adultos entre os 36 e os 45 anos de idade.

H5 – A gravidade dos acidentes é proporcional à quantidade de acidentes em que pelo menos um condutor tem TAS igual ou superior a 1,20 g/l.

Esta hipótese não foi verificada, pois não foram fornecidos dados relativos à TAS dos condutores envolvidos em acidentes com vítimas mortais.

Após verificadas as hipóteses, importa agora dar resposta à pergunta de partida da presente dissertação: **De que forma a fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez influencia a sinistralidade rodoviária grave?**

Para que a sinistralidade diminua é necessário que ocorram ações de fiscalização. Estas têm um efeito repressivo e preventivo nos condutores, sendo um forte contributo para a diminuição da probabilidade da ocorrência de acidentes.

Através dos dados recolhidos, da minha experiência pessoal, bem como das entrevistas realizadas, é possível afirmar que a GNR empenha esforços para combater a sinistralidade rodoviária, sendo esse combate maioritariamente efetuado através de ações de fiscalização direcionadas para a condução em estado de embriaguez. A fiscalização do trânsito assume um papel preponderante na segurança das estradas portuguesas, prevenindo comportamentos de risco, tais como a condução sob influência de álcool. Aquando do planeamento das ações de fiscalização, deverá ser dada prioridade aos locais mais frequentados por condutores



de risco, nomeadamente locais próximos de estabelecimentos de restauração e de diversão noturna, durante a noite e o fim de semana. A GNR deverá ainda aumentar o número de efetivos e patrulhas nas estradas, de forma a aumentar a probabilidade de os condutores serem fiscalizados e deverá haver uma maior sensibilização dos magistrados para o risco representado pela condução em estado de embriaguez.



Bibliografia

Livros

- Albuquerque, Paulo Pinto (2010). *Comentário do código penal à luz da constituição da república e da convenção europeia dos direitos do homem* (2ª edição atualizada). Lisboa: Universidade Católica Portuguesa
- Beleza, Teresa Pizarro (2000). *Direito Penal* 2º volume. Aafal
- Código Penal (2011). Coimbra: Edições Almedina
- Costa, José Francisco de Faria (1992). *O perigo em direito penal*. Dissertação de Doutoramento em Ciências Jurídico-Criminais pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra Editora
- Costa, José de Faria (2012). *Noções fundamentais de direito penal* (3ª Edição). Coimbra: Coimbra Editora.
- Costa, José de Faria (2015). *Noções fundamentais de direito penal* (4ª Edição). Coimbra: Coimbra Editora.
- Coutinho, Clara Pereira (2015). *Metodologia da Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática* (2ª Edição). Coimbra: Edições Almedina
- Dias, Jorge Figueiredo (2007). *A doutrina geral do crime*. Coimbra: Coimbra editora
- Dicionário Espanhol – Português (2000). Lisboa: Editorial Presença
- Faria, Paula Ribeiro de (1999). *Crimes contra a vida em sociedade*. In Jorge Figueiredo Dias (Tomo II), *Comentário Conimbricense do Código Penal* (pp.1093-1099). Coimbra: Coimbra Editora
- Garcia, M. Miguez (2015). *O direito penal passo a passo vol II* (2ª edição). Coimbra: Edições Almedina
- Gonçalves, Manuel Lopes Maia (2002). *Código penal Português anotado e Comentado* (15ª edição). Coimbra: Edições Almedina
- Horta, Mário dos Santos, et al (2009). *Condução, risco e segurança*. Lisboa: Edições ISPA



- Leal, António José Pereira (2015). *Sinistralidade rodoviária: causas e consequências*. In Jorge Bacelar Gouveia (vol.II), Estudos de Direito e Segurança. (pp.35-63). Coimbra: Edições Almedina

- Leal-Henriques, Manuel de Oliveira (2002). *Código Penal anotado e comentado. 1º Vol* (3ª edição). Lisboa: Rei dos Livros

- Nunes, Carlos A. Casimiro (2011). *A condução de veículo automóvel com álcool* (1ª edição). Coimbra: Coimbra Editora

- Pereira, Rui Carlos (1995). *O dolo de perigo*. Lisboa: Lex

- Pereira, Vitor de Sá (s.d.). *Código Penal Anotado e Comentado* (2ª edição).

Quid Juris

- Rodrigues, Marta (2010). *As incriminações de perigo e o juízo de perigo no crime de perigo concreto – necessidade de precisões conceptuais*. Coimbra: Edições Almedina

- Silva. Germano Marques da (1996). *Crimes rodoviários - pena acessória e medidas de segurança* (1ª edição). Lisboa. Universidade Católica Portuguesa.

- Silva. Germano Marques da (1997). *Direito Penal Português – Parte Geral I – Introdução e teoria da lei geral*. Lisboa: Editorial Verbo

- Silva, Germano Marques da (2015). *Direito Penal Português – teoria do crime* (2ª edição). Lisboa: Universidade Católica Editora.

- Vieira, Francisco Marques (2007). *Direito penal rodoviário – Os crimes dos condutores*. Coimbra: Coimbra editora

Revistas

Amara, Giuseppe (2012). Sistemas Penales Comparados - Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado. *Revista penal* (nº29), 240-242

Kratz, Martina. (2012).Sistemas Penales Comparados - Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado. *Revista penal* (nº29), 223-228

Kunicka-Michalska, Bárbara. (2012). Sistemas Penales Comparados - Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado. *Revista penal* (nº29), 246-247



- Pinto, Frederico de Lacerda da Costa. (2012). Sistemas Penales Comparados - Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado. *Revista penal* (nº29), 248-251

Trabalhos

- Alves, David et al (2010). *Estudo sobre a sinistralidade no Porto*. Faculdade de engenharia da Universidade do Porto. Porto. Disponível e consultado em Dezembro de 2016 no endereço:

https://web.fe.up.pt/~projfeup/cd_2010_11/files/CIV204_relatorio.pdf

- Castelão, Filipe (2015). *Fiscalização rodoviária e sinistralidade associada à condução sob influência do álcool*. (Relatório científico final do trabalho de investigação aplicada não publicado). Academia Militar. Lisboa. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço:

<https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/12061>

- Faria, João (2008). *Mortalidade rodoviária em Portugal*. (Dissertação de mestrado não publicada). Departamento de Sociologia do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço:

https://repositorioiul.iscte.pt/bitstream/10071/2091/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o_Mestrado_J.Faria.pdf

- Ferreira, Manuel Jesus. (2015). *Criminalidade rodoviária: Os crimes dos condutores*. (Tese de Mestrado não publicada). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço:

[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15414/1/disserta%C3%A7%C3%A3o%20final%2024ABR2015%20\(ferreira\).pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/15414/1/disserta%C3%A7%C3%A3o%20final%2024ABR2015%20(ferreira).pdf)



- Leão, Maria de Fátima Fernandes (2013). *Análise da sinistralidade rodoviária no concelho de Loures em meio interurbano*. (Dissertação de mestrado não publicada). Instituto Superior de Engenharia de Lisboa. Lisboa. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço:

<http://repositorio.ipl.pt/handle/10400.21/3409>

- Nunes, Carlos (2007). *A condução de veículo automóvel com álcool no sangue: estudo das trajetórias desviantes*. (Dissertação de mestrado não publicada). Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa. Lisboa. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço: <http://repositorio.ul.pt>

- Viçoso, Patrícia (s.d.). *O perfil dos homicidas nos acidentes de viação*. (Tese de mestrado não publicada). Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar do Porto. Porto. Disponível e consultado em dezembro de 2016 no endereço:

http://www.old.knoow.net/monografias/medicina/perfil_homicidas_acidentes_viacao_d.htm

Sites da internet

- <http://www.dgpj.mj.pt>

- http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/TQB_MA_22910.pdf

- <http://www.visionzeroinitiative.com/>

Legislação consultada em www.dre.pt

- DL n.º 44/2005, de 23 de fevereiro,

- Lei n.º 18/2007, de 17 de maio, regulamento de fiscalização da condução sob a influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas

- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto, Lei orgânica da PSP

- Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro, Lei orgânica da GNR

- Lei n.º 72/2013, de 03 de Setembro, 13.^a alteração ao CE

- Ac. da RL de 15/01/2014 (Neto de Moura)



Anexos



Anexo A

Deferimento da GNR para a realização do estudo

De: GNR_CDF

Enviada: segunda-feira, 17 de outubro de 2016 11:41

Para: GNR_CO; GNR_UNT

Cc: Carlos Manuel Martins Duarte; Raul Maia Pires; Rogerio Paulo Magro Copeto; Ricardo Jorge Aires Fernandes; GNR_CDF_DF_DE; Jorge Manuel Ferreira; Paulo Sergio de Oliveira Gomes

Assunto: Deferimento para realização de estudo de investigação

Relativamente ao assunto em epígrafe, encarrega-me o Exm.º Comandante do Comando da Doutrina e Formação em suplência, Coronel Carlos Manuel Martins Duarte, de informar que por seu despacho de 14OUT16, foi autorizado a realização da Dissertação de Mestrado solicitado pela 2º Sargento (2070550) – Tatiana Marques, subordinado ao tema “ A fiscalização do crime de condução sob efeito de álcool e a sua influência na sinistralidade rodoviária grave”.

Jorge Manuel Ferreira

Tenente Coronel de Cavalaria

Guarda Nacional Republicana

Comando da Doutrina e Formação

Chefe de Gabinete

✉ Rua da Cruz de St.ª Apolónia, n.º 16, 1149-064 Lisboa

☎ 218 112 100 / 961189012

☎ 218 144 279

📧 ferreira.jm3@gnr.pt





Anexo B

Deferimento do Comando Territorial de Lisboa para a recolha dos dados

Assunto: Pedido de dados estatísticos no âmbito de mestrado - autorização

Para conhecimento das subunidades e difusão a todos os subordinados escalões notadores de crimes, incumbe-me o Exmo. Chefe da Secção de Operações, Treino e Relações Públicas, de reencaminhar o email abaixo reproduzido, remetido pela aluna de mestrado 2SAR INF Tatiana Marques, da UNT, a coberto da autorização conferida pelo email em referência, no qual exarou o seguinte despacho: “**está autorizado o fornecimento de dados**”.

Mais me encarrega o Exmo. Chefe da Secção de Operações, Treino e Relações Públicas, de salientar que é intenção da mestranda, em conformidade com a sua correspondência e com vista a minimizar o impacto do seu estudo na atividade ordinária do efetivo, de se deslocar pessoalmente aos Destacamentos e Postos, em dias e horas a coordenar previamente com os respetivos comandantes, a fim de recolher a informação necessária ao preenchimento dos mapas em anexo, pelo que, ao abrigo da autorização concedida, lhe deverá ser prestada toda a colaboração que não seja incompatível com o regular funcionamento dos serviços.

COMANDO TERRITORIAL DE LISBOA

SECÇÃO DE OPERAÇÕES, TREINO E RELAÇÕES PÚBLICAS

Calçada do Combro, n.º 96 - Lisboa, 1200-115 LISBOA

Telef: (+351) 213252500 (VOIP 211436)

ct.lsb.soiirp@gnr.pt

domingues.nmr@gnr.pt

Anexo C

Crimes de condução com TAS superior ou igual a 1,20 g/l, registados pela PSP, GNR e outras polícias, no distrito e municípios de Lisboa, no ano de 2015

(Fonte DGPJ)

Ano, Entidade Notadora		Total	2015		
			PSP	GNR	Outras Polícias
Distrito, Município					
Total		4682	3975	706	..
Lisboa	Alenquer	55	..	55	..
	Amadora	356	356
	Arruda dos Vinhos	17	..	17	..
	Azambuja	22	..	22	..
	Cadaval	31	..	31	..
	Cascais	421	368	53	..
	Lisboa	1883	1 882
	Loures	354	325	29	..
	Lourinhã	27	..	27	..
	Mafra	73	..	73	..
	N.E.	171	..	171	..
	Odivelas	189	189
	Oeiras	268	268
	Sintra	503	431	72	..
	Sobral de Monte Agraço	21	..	21	..
	Torres Vedras	87	37	50	..
Vila Franca de Xira	204	119	85	..	

Data da última actualização : 23/12/16

.. Resultado nulo/protegido pelo segredo estatístico



Anexo D

Acidentes e vítimas registados no distrito de Lisboa em 2015 (Fonte ANSR)

	Guarda Nacional Republicana			
	Acidentes c/vítimas	Mortos	F. graves	F. leves
Alenquer	122	4	9	144
Amadora				
Arruda dos Vinhos	26	0	2	26
Azambuja	100	1	6	126
Cadaval	43	1	1	58
Cascais	143	1	9	178
Lisboa	40	0	1	55
Loures	146	1	17	181
Lourinha	77	1	7	97
Mafra	211	1	13	270
Odivelas	2	0	1	1
Oeiras	74	1	2	92
Sintra	261	6	26	308
Sobral Monte Agraco	24	1	3	28
Torres Vedras	239	5	31	295
Vila Franca de Xira	119	0	9	157
Total	1627	23	137	2016



Anexo E

Quadro para o preenchimento dos dados referentes ao crime de condução em estado de embriaguez

	Data	Dia da semana	Hora	Local	Veículo	Idade do condutor	Género do condutor	TAS	Observações
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Anexo F

Tabela do erro máximo admissível

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

Fonte: Adaptado ANSR
2, 3 fator de conversão de TAE em TAS

Cito apenas um resumo da tabela da ANSR, que apresenta os valores mais relevantes para presente estudo. Para se verificar que estamos perante um crime de condução em estado de embriaguez, o condutor terá que apresentar uma TAS registada de, pelo menos, 1,27 g/l, se for testado em aparelho aprovado em primeira verificação, que corresponde a uma TAS de 1,207 g/l depois de deduzido o EMA. Se for testado em aparelho com verificação periódica, terá, para ser punido a título de crime, que apresentar uma TAS de, pelo menos, 1,31 g/l, que corresponde a uma TAS de 1,205 g/l após deduzido o EMA.



Anexo G

Carta de apresentação

A presente entrevista insere-se no âmbito do Mestrado em Direito e Segurança subordinado ao tema “A fiscalização do crime de condução em estado de embriaguez e a sua influência na sinistralidade rodoviária grave”.

Com a presente entrevista, pretendo recolher o máximo de informação possível relativamente ao tema referido para que os conhecimentos transmitidos pelos entrevistados sejam valiosos e com adesão à realidade da fiscalização rodoviária.

Para a realização da entrevista privilegiei Oficiais da GNR ligados à área do trânsito e com conhecimento do universo a que se reporta o presente estudo.

Desta forma, solicito a V. Ex^a que me conceda esta entrevista pois será um suporte para alcançar o objetivo do presente trabalho.

Grata pela colaboração

Tatiana Maria de Oliveira Marques



Anexo H

Guião da entrevista

1 – No âmbito da fiscalização da condução sob efeito de álcool, de que forma é que a atividade policial tem influência na redução da sinistralidade rodoviária?

2 – Com base na sua experiência, quais os locais e períodos que as entidades policiais devem privilegiar de forma a combater a condução sob influência de álcool?

3 – Um dos objetivos operacionais da ENSR passava pela elaboração de um plano nacional de fiscalização. Em que medida é que esse objetivo foi cumprido pelas forças de segurança?

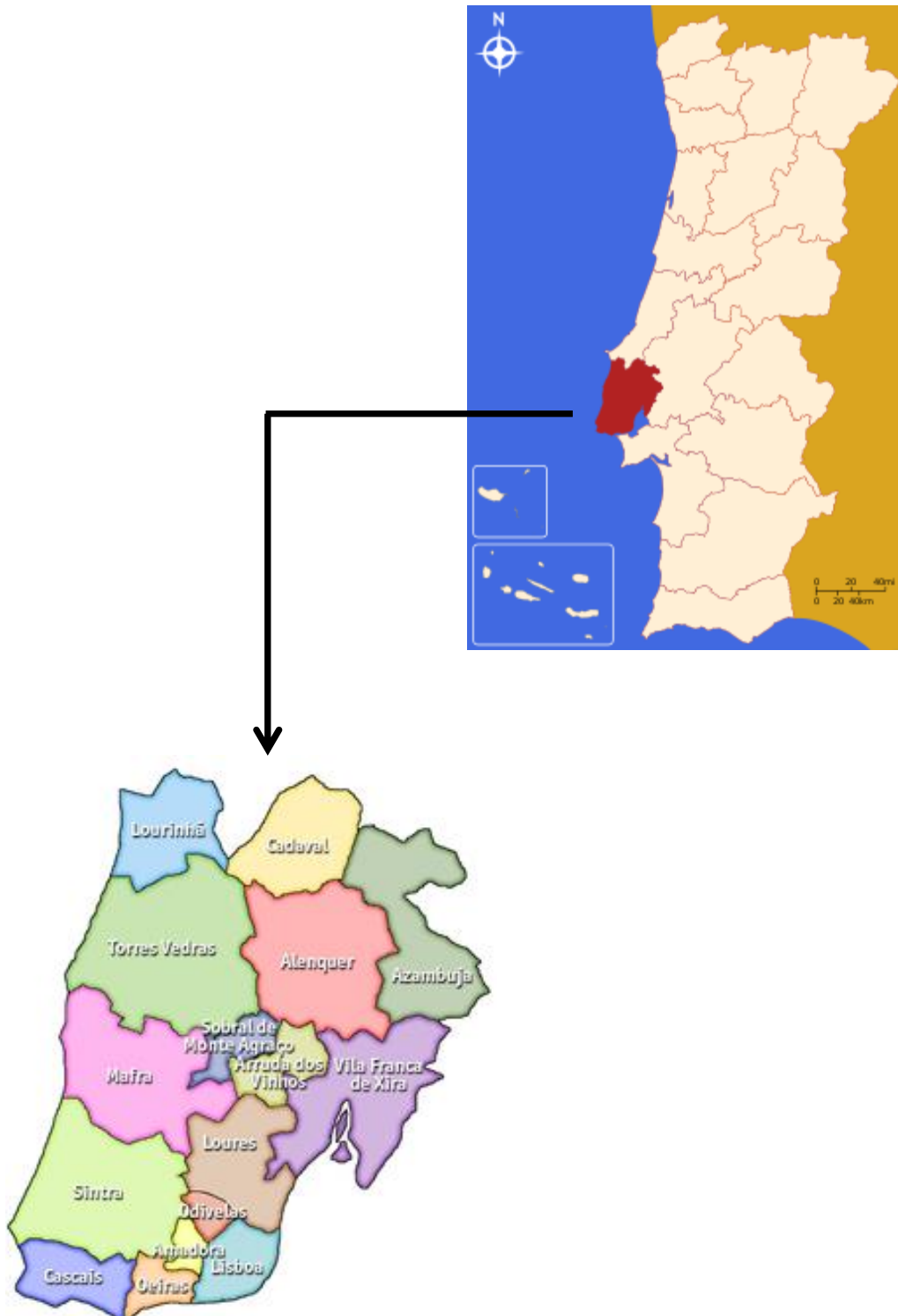
4 – Pelos dados obtidos relativamente ao crime de condução em estado de embriaguez, verifica-se que ocorrem maioritariamente durante o período noturno. Considera que deveria estar prevista na legislação portuguesa uma agravante noturna, tal como ocorre em Itália? (O crime de condução em estado de embriaguez é agravado se o condutor for detetado no período compreendido entre as 22H00 e as 07H00).

5 – Considera que existe um sentimento de impunidade, por parte dos condutores, de que a fiscalização é ineficaz e a sua probabilidade é diminuta?

6 – Na sua opinião, que medidas se poderiam adotar, futuramente, no combate à sinistralidade rodoviária, bem como à condução sob influência de álcool?

Anexo I

Localização geográfica do distrito de Lisboa





Índice de gráficos

Gráfico n.º 1 – Evolução dos mortos por milhão de habitantes em acidentes rodoviários .	12
Gráfico n.º 2: Evolução da sinistralidade com vítimas a 30 dias	15
Gráfico n.º 3: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por mês no distrito de Lisboa	33
Gráfico n.º 4: Sinistralidade grave registada por mês no distrito de Lisboa	33
Gráfico n.º 5: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por dia da semana no distrito de Lisboa	34
Gráfico n.º 6: Sinistralidade grave registada por dia da semana no distrito de Lisboa	35
Gráfico n.º 7: Vítimas mortais registadas por dia da semana no distrito de Lisboa	35
Gráfico n.º 8: Feridos graves registados por dia da semana no distrito de Lisboa	35
Gráfico n.º 9: Acidentes registados por dia da semana no distrito de Lisboa	36
Gráfico n.º 10: Crimes de condução em estado de embriaguez participados por período horário no distrito de Lisboa.....	36
Gráfico n.º 11: Sinistralidade grave ocorrida por período horário no distrito de Lisboa	37
Gráfico n.º 12: Crimes de condução em estado de embriaguez quanto à sua localização ..	37
Gráfico n.º 13: Sinistralidade grave ocorrida por tipo de via no distrito de Lisboa	38
Gráfico n.º 14: Tipo de veículo envolvido em acidentes com vítimas no distrito de Lisboa	38
Gráfico n.º 15: Crimes de condução em estado de embriaguez quanto ao tipo de veículo conduzido	39
Gráfico n.º 16: Género dos condutores detetados com TAS $\geq 1,20$ g/l	39
Gráfico n.º 17: Idade dos condutores detetados com TAS $\geq 1,20$ g/l	39
Gráfico n.º 18: Idade dos condutores envolvidos em acidentes de viação com vítimas mortais	40
Gráfico n.º 19: Género dos condutores envolvidos em acidentes de viação com vítimas mortais	40
Gráfico n.º 20: TAS detetada em ato de fiscalização	41



Índice de quadros

Quadro n.º 1 – Posição relativa – mortos por milhão de habitantes	11
Quadro n.º 2 – Diminuição dos mortos a 30 dias por milhão de habitantes	14
Quadro n.º 3 – Causas humanas de acidentes de viação	42
Quadro n.º 4: Resultado das operações de trânsito.....	44
Quadro n.º 5 – Entidades entrevistadas	46
Quadro n.º 6 – Resumo da resposta à questão n.º 1.....	46
Quadro n.º 7 – Resumo da resposta à questão n.º 2.....	47
Quadro n.º 8 – Resumo da resposta à questão n.º 3.....	48
Quadro n.º 9 – Resumo da resposta à questão n.º 4.....	48
Quadro n.º 10 – Resumo da resposta à questão n.º 5.....	49
Quadro n.º 11 – Resumo da resposta à questão n.º 6.....	50



Índice

Introdução	1
Cap. I – A sinistralidade rodoviária.....	4
1 – A circulação rodoviária	4
2– A sinistralidade rodoviária	8
3– A realidade de Portugal.....	12
Cap. II – O crime de condução em estado de embriaguez	16
1 – A evolução do crime	16
2 – A condução em estado de embriaguez.....	19
Cap. III – Ações de fiscalização	27
1 – A fiscalização de trânsito	27
Cap. IV – Recolha e análise dos dados.....	31
1 - Condução em estado de embriaguez e sinistralidade rodoviária.....	31
2 – Operações de trânsito realizadas pela GNR.....	42
3 – Entrevistas	45
Conclusão	52
Bibliografia.....	56
Anexos	60
Índice de gráficos.....	70
Índice de quadros.....	71