

**FACULDADE DE DIREITO**  
***UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA***

X Curso de Mestrado em Direito e Segurança



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

***O Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário e a sua perceção  
pelos militares da GNR afetos a fiscalização rodoviária***

*Por: Filipe da Silva Martins*

*Orientador: Professor Doutor Jorge Bacelar Gouveia*

*Lisboa, Fevereiro de 2014*

**FACULDADE DE DIREITO**  
**UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA**

X Curso de Mestrado em Direito e Segurança



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

*O Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário e a sua perceção pelos militares da GNR afetos a fiscalização rodoviária*

**DOCUMENTO ACADÉMICO**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO EFETUADO NO ÂMBITO DO MESTRADO EM DIREITO E SEGURANÇA, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

*Filipe da Silva Martins*

*Orientador: Professor Doutor Jorge Bacelar Gouveia*

*Lisboa, Fevereiro de 2014*

## DEDICATÓRIA

*À Beatriz, à Lia e à Marta por todo o apoio que sempre me deram e pelo tempo que os privei da minha companhia.*

*“Aquele que ama o perigo nele perecerá”.*

*Livro eclesiástico 3,27*

## **AGRADECIMENTOS**

A elaboração da presente dissertação de mestrado não teria sido possível sem a útil colaboração de todos. Pela forma simples mas empenhada como transmitiram os conhecimentos, a todos o meu muito obrigado.

Um especial agradecimento ao Sr. Professor Doutor, Jorge Bacelar Gouveia, orientador da presente dissertação, cujas orientações, saberes, incentivo e apoio académico foram determinantes para a realização do presente trabalho.

Ao Sr. Eng. Jorge Manuel Quintela Brito Jacob, Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, pela forma clara e frontal com que esclareceu e me recebeu aquando a realização da entrevista.

Ao Comando Geral da Guarda Nacional Republicana e à Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública pelos dados respeitantes as duas forças de segurança.

Aos vinte e um Comandantes de Destacamento de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, pela forma prestável com que colaboram na obtenção das diferentes sentenças judiciais. Sem essa vital colaboração não teria sido possível, junto das diferentes comarcas de norte a sul, a obtenção das diferentes sentenças.

Por fim, à Beatriz, à Lia e à Marta pelas horas que não estive na sua companhia.

## ÍNDICE

### ÍNDICE GERAL

<b>RESUMO.....</b>	<b>X</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xi</b>
<b>LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS .....</b>	<b>xii</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITULO 1 – INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITULO 2 – A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.....</b>	<b>7</b>
2.1. Caracterização da Guarda Nacional Republicana .....	7
2.2. O papel da Guarda Nacional Republicana na segurança rodoviária – crimes rodoviários	8
2.3. Os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação – NICAV .....	9
<b>CAPITULO 3 - CRIMES RODOVIÁRIOS.....</b>	<b>11</b>
3.1. Crimes rodoviários participados pela GNR e PSP .....	11
3.2. Da investigação do Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário .....	14
3.2.1. Da prova do crime – Prova testemunhal .....	15
<b>CAPITULO 4 – DEFINIÇÃO DE CONCEITOS.....</b>	<b>16</b>
4.1. O conceito de “condução” .....	16
4.2. O conceito de “veículo rodoviário” .....	16
4.3. O conceito de “via pública” .....	17
4.4. O conceito de “o mesmo facto” .....	18
4.5. O conceito de “perigo” .....	18
4.6. O conceito de “violação grosseira das regras de circulação rodoviária” .....	19
4.7. O conceito de “delinquente estradal” .....	22
4.8. O conceito de “estado de embriaguez” .....	22

4.9.	O conceito de “sob influência do álcool” .....	23
<b>CAPITULO 5 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO .....</b>		<b>24</b>
5.1.	Génese e evolução história do crime de condução perigosa de veículo rodoviário.....	24
5.1.1.	A criação de um artigo próprio no Código Penal .....	26
5.2.	A origem da contraordenação e a sua diferenciação do crime .....	28
<b>CAPITULO 6 – A ESTRUTURA DOS CRIMES DE PERIGO .....</b>		<b>32</b>
6.1.	A estrutura do crime de condução perigosa de veículo rodoviário .....	32
6.1.1.	O Crime de condução perigosa de veículo rodoviário como crime de perigo abstrato	33
6.1.2.	O Crime de condução perigosa de veículo rodoviário como crime de perigo concreto	35
6.2.	Os comportamentos típicos do crime de condução perigosa de veículo rodoviário.....	36
6.3.	O elemento subjetivo do crime.....	38
<b>CAPITULO 7 – O CONCURSO DE INFRACÇÕES .....</b>		<b>40</b>
7.1.	Concurso efetivo ideal, concurso ideal heterogéneo e concurso efetivo real.....	40
7.2.	O concurso de infrações criminais e contraordenacionais .....	43
7.3.	O poder discricionário do militar da GNR no processamento dos factos .....	47
7.4.	Variáveis que determinam o sentido discricionário do militar da GNR.....	49
7.4.1.	A gravidade da infração .....	50
7.4.2.	Atitude do infrator .....	50
7.4.3.	Poder relativo do infrator .....	51
7.4.4.	Distância social do militar da GNR em relação à comunidade onde os factos ocorrem	51
7.4.5.	Relação entre o militar da GNR e as instâncias de controlo – Tribunal e Ministério Público	52
7.4.6.	Interiorização e adesão às normas legais.....	52
7.4.7.	Hora e local onde ocorreram os factos .....	53

7.4.8.	Gravidade e quantidade das infrações praticadas .....	53
7.4.9.	Valor da coima para a infracção e seus efeitos.....	54
<b>CAPITULO 8 – A CONSEQUÊNCIA JURÍDICA DO CRIME .....</b>		<b>56</b>
8.1.	Da pena de prisão à proibição de condução de veículos a motor .....	56
8.2.	A pena principal.....	56
8.3.	A pena acessória.....	57
8.3.1.	Efeitos práticos da pena acessória .....	58
8.4.	A medida de segurança de natureza de penal.....	59
8.5.	As sanções acessórias e as medidas de segurança administrativas do CE.....	60
<b>CAPITULO 9 – CONCLUSÕES DA PARTE I.....</b>		<b>63</b>
<b>PARTE II – TRABALHO DE CAMPO .....</b>		<b>65</b>
<b>CAPITULO 10 – ANÁLISE DOS AUTOS DE NOTÍCIAS E RESPECTIVAS SENTENÇAS .....</b>		<b>65</b>
10.1.	Introdução .....	65
10.2.	Procedimento na recolha de dados .....	65
10.3.	Codificação dos resultados.....	66
10.4.	Caracterização da amostra .....	67
10.5.	Análise .....	68
10.5.1.	Análise dos autos de notícia .....	68
10.5.2.	Análise das sentenças judiciais.....	78
<b>CAPITULO 10 – CONCLUSÕES DA II PARTE .....</b>		<b>84</b>
<b>PARTE III – CONSIDERAÇÕES FINAIS E PROPOSTAS .....</b>		<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>		<b>92</b>
<b>ANEXO I – GÉNESE E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO .....</b>		<b>97</b>

**ANEXO II – QUADRO COMPARATIVO DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO  
RODOVIÁRIA CONSIDERADAS COMPORTAMENTOS/MANOBRAS  
PERIGOSA. .... 102**

**ANEXO III – ENTREVISTA AO ENG. JORGE MANUEL QUINTELA BRITO  
JACOB, PRESIDENTE DA AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA  
RODOVIÁRIA. .... 104**

## ÍNDICE DE TABELAS

<i>Tabela 1 – Crimes Rodoviários participados pela GNR e PSP</i>	11
<i>Tabela 2 – Origem, na GNR, das participações relativas ao Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário.</i>	13
<i>Tabela 3 – Combinações possíveis de dolo e negligência no crime de condução perigosa de veículo rodoviário.</i>	39
<i>Tabela 4 – Quadro comparativo das sanções, penas acessórias e medidas de segurança do CP e CE.</i>	56
<i>Tabela 5 – Quantidade de títulos de condução cassados via administrativa e judicial</i>	62
<i>Tabela 6 – Caracterização da amostra no contexto nacional – número de participações.</i>	68

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<i>Gráfico 1 – Localização por distrito e ano de ocorrência dos crimes participados</i>	68
<i>Gráfico 2 – Tipo de veículo interveniente.</i>	69
<i>Gráfico 3 – Tipo de via</i>	69
<i>Gráfico 4 – Distribuição ao longo da semana</i>	70
<i>Gráfico 5 – Distribuição ao longo do dia</i>	70
<i>Gráfico 6 - Elaboração de autos de contraordenação simultaneamente com o auto de notícia</i>	71
<i>Gráfico 7 – Apreensão de veículo</i>	71
<i>Gráfico 8 – Idade dos condutores</i>	72
<i>Gráfico 9 – Sexo do condutor</i>	72
<i>Gráfico 10 – Detentores de título de condução</i>	73
<i>Gráfico 11 – Idade do título de condução</i>	73
<i>Gráfico 12 – Cadastro criminal</i>	74
<i>Gráfico 13 – Principais infrações discriminadas nos autos de notícia</i>	75
<i>Gráfico 14 – Presenciado pelo autuante</i>	76
<i>Gráfico 15 – Seguimento do veículo em fuga</i>	76
<i>Gráfico 16 – Interceção do veículo</i>	77
<i>Gráfico 17 – Ocorrência de acidente de viação</i>	77
<i>Gráfico 18 – Condenações</i>	78
<i>Gráfico 19 – Motivo da não condenação</i>	79
<i>Gráfico 20 – Tempo necessário, em dias, para a pronúncia de sentença</i>	80
<i>Gráfico 21 – Tempo necessário para pronúncia de sentença, condenações/absoluções</i>	80
<i>Gráfico 22 – Medida da pena principal (prisão em meses e multa em Euros)</i>	81
<i>Gráfico 23 – Medida da pena acessória (meses de inibição de condução de veículos com motor)</i>	82
<i>Gráfico 24 – Aplicação de medida de segurança penal (Cassação do título e interdição de concessão de novo título de condução)</i>	82
<i>Gráfico 25 – Custas judiciais</i>	83

## RESUMO

A Guarda Nacional Republicana (GNR) tem um papel preponderante, a nível nacional, no que concerne a segurança rodoviária uma vez que tem a sua responsabilidade uma significativa parte da rede viária nacional.

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário, representando uma percentagem substancialmente menor quando comparado com os outros dois crimes (crime de condução sem habilitação legal e crime de condução em estado de embriaguez), não tem a repercussão mediática que os restantes dois crimes abraçam muito devido ao número reduzido de participações elaboradas pelas Forças de Segurança.

Neste trabalho procura-se abordar a especificidade deste crime na medida em que por ser um crime predominantemente de perigo concreto, os requisitos para o seu preenchimento são substancialmente mais exigentes.

O trabalho dividiu-se em duas partes, onde numa primeira parte se procedeu ao enquadramento teórico do crime através da análise documental; na segunda parte procedeu-se ao tratamento sistematizado dos autos de notícia da amostra seleccionada.

Como resultado do estudo verificou-se, entre outros aspetos, que existe a possibilidade de saneamento de situações que poderão configurar este crime com o recurso à elaboração de autos de contraordenação. Verificou-se, de igual modo, que o hiato temporal entre a ocorrência dos factos e a pronúncia de uma sentença é considerável o que poderá levar a que os militares da GNR optem por esta segunda solução na medida em que as penas acessórias e medidas de segurança previstas para o crime encontram paralelo na área contraordenacional.

As cerca de 200 decisões diárias de penas acessórias que chegam de todos os tribunais do país aliadas as 700/800 defesas e contestações também diárias levam a que haja na Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) uma sobrecarga administrativa elevada que poderia ser ultrapassada com a implementação da denominada carta por pontos e por um acesso, via portal da ANSR, dos dados do condutor, nomeadamente número de pontos já utilizados.

## PALAVRAS-CHAVE

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA – PERIGO – CONDUÇÃO – CRIME.

## **ABSTRACT**

The Republican National Guard has a core role concerning the security of Portugal's roads since a significant part of them are under its responsibility.

Dangerous driving is a crime that happens less times than other two crimes (driving without a license and driving under the influence), but it isn't covered by the media like those two, much to the small number of reports written by the Security Forces.

This work aims to approach the particularity of this crime given it poses a real threat and because its report requirements are far demanding.

The thesis is divided in two parts. The first one develops the theory frame through the analysis of documents. The second part deals with the processing of fines from selected samples.

The conclusion of this study states that there is a way of reducing situations that could result in this type of crime using fines. Other conclusion points to the fact that the time gap between the occurrence of the crime and a judge's sentence is substantial, meaning that the military from the Republican National Guard often opt for the second option because the sentences and the security measures for this crime can often find parallel in other type of crimes.

The about 200 sentences reached per day from courts all over the country when tied to the 700/800 criminal defenses mean that the National Authority for Road Security is overloaded with administrative work, which is a problem that could be surpassed with the implementation of a new document and a different access to the data of each driver through the National Authority for Road Security's website.

## **KEY-WORDS**

Guarda Nacional Republicana - Danger - Driving - Crime

## **LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS**

<b>ANSR</b>	<b>Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária</b>
<b>BT</b>	<b>Brigada de Trânsito</b>
<b>CE</b>	<b>Código da Estrada</b>
<b>CP</b>	<b>Código Penal</b>
<b>CPP</b>	<b>Código de Processo Penal</b>
<b>CRP</b>	<b>Constituição da República Portuguesa</b>
<b>GNR</b>	<b>Guarda Nacional Republicana</b>
<b>IMT</b>	<b>Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres</b>
<b>LOGNR</b>	<b>Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana</b>
<b>LOIC</b>	<b>Lei de Organização da Investigação criminal</b>
<b>NICAV</b>	<b>Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação</b>
<b>NIC DT</b>	<b>Núcleo de Investigação Criminal dos Destacamento de Trânsito</b>
<b>PSP</b>	<b>Polícia de Segurança Pública</b>
<b>RASI</b>	<b>Relatório Anual de Segurança Interna</b>
<b>RGCO</b>	<b>Regime Geral das Contraordenações e Coimas</b>
<b>RIC</b>	<b>Registo de Infrações de Condutor</b>

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação de mestrado foi realizada no ano letivo 2013/2014, organizado pela Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa e subordinada ao tema “*O crime de condução perigosa de veículo rodoviário e a sua percepção pelos militares da GNR afetos a fiscalização rodoviária*”.

A escolha do tema advém da sua pertinência face à conjuntura que se vive hoje nas estradas portuguesas e ainda pelo menosprezo a que tem sido votado este crime quando comparado com outros crimes rodoviários, nomeadamente a condução em estado de embriaguez e a condução sem habilitação legal. Aliado a estes fatores, soma-se o facto de o orientando ter exercido durante oito anos as funções de comandante do Destacamento de Trânsito de Braga da então Brigada de Trânsito e aí, por inerência dessas funções, ter participado em inúmeras operações de fiscalização rodoviárias e vivenciado “*in loco*” as vicissitudes dos militares que exercem as funções de fiscalização rodoviária.

O trabalho sustenta-se no artigo 291º do Código Penal (CP), no artigo 20º do Regime Geral da Contra ordenações e Coimas (RGCO) bem como nas disposições do Código da Estrada (CE). É precisamente perante este triângulo que frequentemente o militar da GNR se depara no decorrer da sua ação de fiscalização e diante o qual, por vezes, acaba por escolher o caminho mais fácil que consiste na elaboração de autos de contraordenação em detrimentos da participação a juízo, quando a situação configura ou poderá configurar crime, designadamente o crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Dada a quantidade e dispersão de crimes de condução perigosa de veículo rodoviário a nível nacional, definiu-se como objeto do estudo os crimes de condução perigosa de veículo rodoviário participados pelos Destacamentos de Trânsito da GNR no triénio 2009-2011. Sendo certo que a análise efetuada abrange autos de notícia de norte a sul não se pretende extrapolar as conclusões a nível nacional apesar de a amostra representar aproximadamente 15% dos crimes de condução perigosa de veículo rodoviário participados pela GNR em território continental.

Com o presente trabalho pretende-se também dar a conhecer como é percecionado o crime de condução perigosa de veículo rodoviário pelos militares afetos exclusivamente a fiscalização rodoviária assim como a tramitação posterior pela instância judicial, onde,

como se irá verificar, existe uma similitude considerável entre o processamento penal e contraordenacional.

Estabelecem-se como objetivos deste trabalho os seguintes:

- Perceber como é que o militar da GNR percebe este crime atendendo que o mesmo é um crime, essencialmente, de perigo concreto;
- Conhecer as principais manobras perigosas que consubstanciam este crime;
- Conhecer as variáveis que determinam o sentido discricionário do militar da GNR pela opção, perante uma situação, da via contraordenacional ou criminal;
- Confrontar as penas acessórias e as medidas de segurança penal com as sanções acessórias e medidas de segurança administrativas;

Face aos objetivos definidos, surgiram algumas questões, sendo a questão central:

- Qual a postura do militar da GNR perante o concurso de infrações criminais e contra-ordenacionais?

E as questões derivadas:

- Quais as principais infrações descritas nos autos de notícia?
- Qual o hiato temporal médio entre a participação dos factos a juízo e a pronúncia de uma sentença?
- Qual o valor monetário da coima e da multa numa situação de concurso de infrações em que os factos sejam participados a autoridade administrativa ou autoridade judicial?
- Qual o perfil do agente do crime para este tipo de ilícito?
- Qual a taxa de aplicação do preceituado no artigo 101º do CP, atendendo que este crime é aquele que possui uma moldura penal mais gravosa quando comparado com os restantes dois crimes rodoviários.

Em virtude das questões colocadas, formularam-se as seguintes hipóteses:

H1: As condenações neste tipo de crime, ao contrário dos restantes dois crimes rodoviários (condução sem habilitação legal e condução em estado de embriaguez), são menores.

H2: O valor da multa não difere muito do valor da coima atendendo as infrações descritas nos autos de notícia assim como a medida da pena acessória com a da sanção acessória.

H3: O militar da GNR tem autonomia de logo após o conhecimento dos ilícitos, no caso em concreto o concurso de infrações de índole criminal e de índole contraordenacional, sanar o processo com recurso a via contraordenacional.

H4: Os visados neste tipo de crime são condutores essencialmente jovens com títulos de condução com menos de 5 anos.

A redação da primeira parte, que constitui o enquadramento teórico do trabalho, baseou-se essencialmente na análise documental de livros, artigos, legislação e numa entrevista ao Presidente da ANSR.

Para a segunda parte recorreu-se ao método indutivo através da análise da amostra escolhida – todos os autos de notícia do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, elaborados pelos Destacamentos de Trânsito da GNR no triénio 2009-2011.

No que concerne a primeira parte, foi efetuada uma abordagem à Guarda Nacional Republicana identificando quais as subunidades onde são elaborados os autos de notícia do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, os crimes rodoviários participados pela GNR e PSP, assim como se procedeu à definição de alguns conceitos importantes a fim de melhor enquadrar esta temática. Posteriormente abordou-se também o caminho percorrido até a criação de um artigo próprio no Código Penal (CP) bem como a evolução que este foi sofrendo com as sucessivas alterações até ao presente. A estrutura, assim como os comportamentos típicos do crime de perigo, o concurso de infrações e as variáveis que determinam o sentido discricionário do militar da GNR foram também afluídos. Por fim terminou-se caracterizando as consequências jurídicas do crime fazendo um paralelo com as consequências da via contraordenacional.

Na segunda parte procedeu-se a análise sistemática quer dos 100 autos de notícia quer das 81 sentenças proferidas pelas instâncias judiciais. Não foram enviadas 19 sentenças por o tribunal não ter respondido em tempo ou por o julgamento não se ter ainda realizado.

## PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

### CAPITULO 1 – INTRODUÇÃO

As primeiras referências a condutas com relevância penal e relacionadas com o exercício da condução remontam ao Código da Estrada de 1954. À época as normas que se referiam a responsabilidade criminal por infrações cometidas no exercício da condução assim como o homicídio em consequência de acidente de viação estavam vertidas no Código da Estrada. Apenas em 1995 foi criado no CP um artigo específico para o crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Desde essa data até ao presente, este artigo sofreu duas alterações sempre no intuito de acompanhar, quer as mudanças nos comportamentos dos condutores, quer a realidade estradal existente. Em 2001 foram enumeradas as regras de circulação rodoviárias consideradas para a tipificação do crime e em 2007 foi acrescentada uma nova alínea relativa a um fenómeno que surgiu e que se prendia, à época, com as denominadas corridas ilegais ou como enunciado no próprio artigo atividades de natureza desportiva.

Exemplos mediáticos como o ocorrido em 30 de Março de 2002 no então IC 1 em Vila do Conde, em que um jovem condutor, alcoolizado, depois de circular em contramão durante vários quilómetros embateu frontalmente com o seu veículo num outro e ainda num motociclo causando a morte de 3 pessoas<sup>1</sup>. Ou ainda o caso do assalto as portagem de Santarém, em 08 de Novembro de 2008 em que, na sequência da fuga as patrulhas da Guarda que lhe moviam perseguição, acabou com a morte de um dos assaltantes, atropelado por um veículo policial que encetava a perseguição<sup>2</sup>, demonstram claramente que este tipo de ilícito criminal rodoviário é aquele onde as regras de circulação rodoviárias são totalmente desprezadas.

De facto, não ocorrendo com a mesma frequência que os restantes crimes rodoviários, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário encerra em si os comportamentos mais gravosos relacionados com o exercício da condução.

---

<sup>1</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Maio de 2004, Processo n.º 443/2004.

<sup>2</sup> Acórdão do Tribunal Judicial de Vila Franca de Xira de 14 de Maio de 2012, Processo n.º 54/2008.

Contudo e ao contrário do que sucede com os restantes dois crimes rodoviários, nomeadamente a condução em estado de embriaguez e a condução sem habilitação legal, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário surge frequentemente associado ao concurso de infrações de índole criminal e contraordenacional.

Há de facto, neste caso um poder discricionário por parte do Órgão de Polícia Criminal em escolher, atendendo a várias variáveis, a opção pela via criminal ou via contraordenacional. A atitude do infrator, a relação do OPC com o poder judicial, a gravidade das normas violadas, a hora e local da ocorrência dos factos, entre outros, ditam a modalidade de ação escolhida, nomeadamente se processa os factos penalmente ou não.

Em entrevista realizada em 21 de Novembro de 2013 ao Presidente da ANSR, este refere que o atual sistema de classificação de infrações, que as classifica como leve, graves e muito graves, com a consequente sanção administrativa nos dois últimos casos, leva a que haja por parte do condutor e do cidadão em geral uma preocupação quase obsessiva em apresentar sistematicamente, quer recursos, quer defesas. Tal desidrato leva a que cheguem à ANSR cerca de 800 documentos relacionados com defesas e recursos. A eventual adopção do sistema de carta por pontos, à semelhança do que existe em alguns países com características semelhantes ao português, no que concerne ao ambiente rodoviário, assim como a consulta online dos próprio RIC, diminuiria consideravelmente o número de recursos e defesas.

A similitude do valor da coima e da multa assim como a censura pessoal dada pelos próprios agentes fiscalizadores, independentemente da gravidade da infração, determina qual o caminho trilhado no processamento dos factos.

Esta *tentação*, real, por parte dos OPC's, sustenta-se no facto das penas acessórias e medidas de segurança penais encontrarem paralelo no universo contraordenacional. De facto e tendo em conta o número de cassações de título de condução via judicial e via administrativa, verifica-se que, apesar de ter sido dada a prerrogativa ao Presidente da ANSR em 2005<sup>3</sup>, a via judicial continua a ser aquela que mais títulos de condução acaba por cassar.

---

<sup>3</sup> Com a revisão do CE em 2005 (DL 44/2005 de 23 de Fevereiro) através do n.º 4 do artigo 169º foi dada a prerrogativa ao então Director Geral de Viação de proceder a cassação do título de condução.

Hoje, mais do que nunca, exige-se aos militares da GNR uma conduta irrepreensível nos procedimentos a adotar, pelo que os seus conhecimentos técnicos devem ser os mais apurados de forma a participar criminalmente os comportamentos enquadrados por normas penais e não deixar ao seu livre arbítrio a faculdade de não elaborar autos de notícia. É apenas ao Ministério Público que cabe considerar se os factos configuram ou não crime estando vedado ao militar da Guarda esta triagem.

## CAPITULO 2 – A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

### 2.1. Caracterização da Guarda Nacional Republicana

A Guarda Nacional Republicana, Força de Segurança de natureza militar que já conta mais de um século de existência, é um dos pilares fundamentais da realização da Política de Segurança Interna e assume uma posição de charneira entre as Forças e Serviços de Segurança e as Forças Armadas.

Composta, atualmente, por cerca de 25000 militares<sup>4</sup> (Oficiais, Sargentos e Guardas) a sua lei orgânica no seu artigo 1º denomina a GNR como sendo “*uma força de segurança de natureza militar constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa*”<sup>5</sup> que se organiza, de forma geral, em Comando, Unidades e Estabelecimento de Ensino.

De acordo, ainda com a sua Lei orgânica, o Comando da GNR comporta todos os Comandos Superiores, Chefias e Inspeções.

As Unidades articulam-se em:

- Unidades Territoriais, denominados Comandos Territoriais, um por cada Distrito, em que a sua área de jurisdição corresponde aos limites administrativos do próprio Distrito. Existe também um Comando Territorial em cada Região Autónoma (Madeira e Açores) com a responsabilidade da vigilância da costa e do mar territorial e da prevenção e investigação de infrações tributárias e aduaneiras.
- Unidades Especializadas, que se articulam na Unidade Nacional de Trânsito, na Unidade de Ação Fiscal e na Unidade de Controlo Costeiro.
- Unidade de Representação que é materializada pela Unidade de Segurança e Honras de Estado.

---

<sup>4</sup> Divisão de Trânsito e Segurança rodoviária da Direção de Operações do Comando Geral da Guarda Nacional Republicana

- Unidade de Intervenção e Reserva a que corresponde a Unidade de Intervenção.

A Escola da Guarda, na direta dependência do Comandante-Geral, é o estabelecimento de ensino.

Com esta organização, em especial dos Comandos Territoriais, a Guarda está presente em cerca de 94% do Território Nacional e tem sob a sua responsabilidade 53,8% da população portuguesa.<sup>6</sup> De referir ainda que aquando os movimentos sazonais de pessoas, sejam eles na época da Páscoa, Natal ou férias de Verão, a Guarda leva a cabo operações de âmbito rodoviário tendo em vista garantir a fluidez e segurança rodoviária. No entanto, é no seio dos Comandos Territoriais que é desenvolvida grande parte da atividade operacional da Guarda no âmbito rodoviário pelo que, de um modo sucinto, se especifica a organização tipo de um Comando Territorial.

Assim, um Comando Territorial é constituído por quatro a seis Destacamentos Territoriais, um ou dois Destacamento de Trânsito e um Destacamento de Intervenção<sup>7</sup>. Por sua vez, os Destacamento Territoriais articulam-se em Postos Territoriais que constituem a célula base de toda a Guarda. É precisamente nos Postos Territoriais e nos Destacamento de Trânsito que são elaboradas a quase totalidade das participações de crime de condução perigosa de veículo rodoviário. A Guarda possui atualmente 22 Destacamentos de Trânsito e 471 Postos Territoriais disseminados por todo o território nacional<sup>8</sup>.

## **2.2. O papel da Guarda Nacional Republicana na segurança rodoviária – crimes rodoviários**

A GNR, como Órgão de Polícia Criminal, no cumprimento da sua missão desenvolve, de acordo com a alínea e) e f) do n.º 1 do artigo 3.º da Lei Orgânica da GNR (LOGNR), “ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas

---

<sup>6</sup>Direção de Operações do Comando Geral da Guarda Nacional Republicana

<sup>7</sup> Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro.

<sup>8</sup> Divisão de Trânsito e Segurança rodoviária da Direção de Operações do Comando Geral da Guarda Nacional Republicana.

*por lei, delegadas pelas autoridades judiciárias ou solicitadas pelas autoridades administrativas” e tem o dever de “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”. Refere ainda a alínea b) do n.º 2 do mesmo artigo que constitui atribuição da Guarda “Garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto”*

Por seu turno estatui, respetivamente, o artigo 55º e 243º do CPP que “*compete aos órgãos de polícia criminal, coadjuvar as autoridades judiciárias com vista à realização das finalidades do processo.*” e “*Sempre que uma autoridade judiciária, um órgão de polícia criminal ou outra entidade policial presenciaram qualquer crime de denúncia obrigatória, levantam ou mandam levantar auto de notícia ...*”

É nesta conjuntura, em que a Guarda tem sob a sua responsabilidade cerca 19000 quilómetros de vias da Rede Nacional Fundamental e Complementar bem como milhares de quilómetros de estradas e caminhos municipais e que percorre diariamente cerca de 496000 quilómetros<sup>9</sup>, que os denominados crimes rodoviários assumem particular importância.

### **2.3. Os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação – NICAV**

Os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV) fazem parte integrante dos Destacamentos de Trânsito dos Comandos Territoriais. O seu efetivo, sendo variável consoante a sua localização, varia entre 5 e 9 militares. A designação de NICAV surge pela primeira vez no final de 2009 na sequência do Despacho 63/2009 de 31 de Dezembro do General Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana.

---

<sup>9</sup> Direção de Operações do Comando Geral da Guarda Racional Republicana.

No entanto, foi na sequência da publicação da Lei de Organização da Investigação Criminal<sup>10</sup> (LOIC) que foram dados os primeiros passos na investigação criminal na Guarda. De facto a publicação da LOIC veio trazer um aumento de competências, sem precedentes, no âmbito da investigação criminal passando a Guarda a ter o dever de investigar mais de 80% dos crimes ocorridos na sua área de implantação. No seio desses crimes encontram-se os crimes rodoviários e em particular o crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Após a publicação da LOIC, através do Despacho n.º 51/2003 de 29 de Agosto do General Comandante Geral da GNR foram criados os Núcleos de Investigação Criminal dos Destacamento de Trânsito (NIC DT) precursores dos atuais NICA V's. Desde a sua criação (NIC DT) até ao presente (NICA V), estes núcleos estiveram sempre vocacionados quer para a investigação de crimes rodoviários, quer para a realização de perícias ou diligências técnicas relacionadas com a especificidade do ambiente rodoviário.

Não sendo a vertente exclusiva da Guarda que tem competência reservada para a investigação do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, os atuais NICA V's possuem elementos com formação especializada bem como estão equipados com meios técnicos específicos para essa atividade.

No Despacho n.º 63/2009 do General Comandante Geral da GNR, são elencadas as competências genéricas dos NICA V's, referindo o n.º 1 que é competência genérica do NICA V a investigação de crimes resultantes de acidentes de viação que originem vítimas mortais ou feridos graves, bem como, outros crimes específicos do ambiente rodoviário para os quais a Guarda tenha competência. É precisamente nesta última parte que se inclui o crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Desta forma e porque os NICA V's, através dos seus Destacamentos de Trânsito, estão sob a tutela Comandos Territoriais, muitos Postos Territoriais procedem ao envio dos respetivos processos para esses núcleos a fim de realizarem o respetivo inquérito e/ou realizar alguma diligência de investigação.

---

<sup>10</sup> A primeira versão da LOIC surge em Agosto de 2000 através da Lei 21/2000 de 10 de Agosto.

## CAPITULO 3 - CRIMES RODOVIÁRIOS

### 3.1. Crimes rodoviários participados pela GNR e PSP

Tabela 1 – Crimes Rodoviários participados pela GNR e PSP

ANO	Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário		Crime de Condução de Veículo Rodoviário sem Habilitação Legal		Crime de Condução em Estado de Embriaguez ou sob influência de Estupefacientes	
	GNR	PSP	GNR	PSP	GNR	PSP
2009	193	245	8543	8879	11097	9149
	<b>438</b> <b>(450)</b>		<b>17422</b> <b>(18297)</b>		<b>20246</b> <b>(20389)</b>	
	1%		46%		53%	
2010	214	220	9275	8753	12801	8968
	<b>434</b> <b>(480)</b>		<b>18028</b> <b>(18886)</b>		<b>21769</b> <b>(22075)</b>	
	1%		45%		54%	
2011	190	202	8186	8427	13494	9624
	<b>392</b> <b>(394)</b>		<b>16613</b> <b>(17083)</b>		<b>23118</b> <b>(23274)</b>	
	1%		41%		58%	

Fonte: GNR e PSP (Direção de Operações do Comando Operacional da GNR e Departamento de Operações da PSP). De cor azul os valores constantes dos RASI's.

Os valores acima referidos pecam por defeito quando comparados com os dos Relatórios Anuais de Seguranças Interna de 2009 a 2011. De acordo com os RASI's os valores das participações dos crimes acima mencionados são ligeiramente superiores na medida em que abarcam os valores das participações de outras forças e serviço de segurança. Contudo e atendendo a diferença de valores verifica-se, através da tabela 1 acima, que a esmagadora maioria dos crimes são participados essencialmente quer pela PSP quer pela GNR.

Um outro aspeto prende-se com a classificação dada. De acordo com o professor Germano Marques da Silva, Crimes Rodoviários são o crime de condução perigosa de

veículo rodoviário, o crime de condução sem habilitação legal e o crime de condução de veículo em estado de embriaguez<sup>11</sup>. Contudo, de acordo com a organização do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) encontram-se classificados também como crimes rodoviários, o crime de ofensa à integridade física por negligência e o crime de homicídio por negligência, ambos em acidentes de viação.

No entanto, do rol de crimes rodoviários acima elencados, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, não tem merecido a importância que lhe é devida. Nesta panóplia de crimes rodoviários, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário não lhe tem sido dada a relevância devida na medida em que é neste crime rodoviário em que são, de forma alarmante, desrespeitadas de forma grosseira as normas de circulação rodoviária.

Fazendo uma breve análise ao número de autos de notícia destes três crimes elaborados em concreto quer pela GNR quer pela PSP, verifica-se que o número de participações relativas ao crime de condução perigosa de veículo rodoviário é substancialmente menor, quando comparado com os restantes dois crimes.

De facto, no seio dos três crimes rodoviários participados, quer pela GNR quer pela PSP, no triénio 2009 - 2011, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário apresenta sempre um valor inferior a 1% do total das participações elaborados quer pela Guarda quer pela Polícia.

Por um lado, a circunstância de o crime ocorrer, de facto, com menor frequência na medida em que este crime representa em si o expoente máximo do desvalor pelas regras básicas de boa convivência no ambiente rodoviário.

Por outro, devido à circunstância de este crime ser *maioritariamente* um crime de perigo concreto, ao contrário dos restantes dois, que são crimes de perigo abstrato.

A circunstância do crime ser *maioritariamente* um crime de perigo concreto leva a que os requisitos para o seu preenchimento sejam mais exigentes que os restantes dois crimes rodoviários referidos anteriormente. De facto, como refere o professor Germano Marques da Silva, no crime de condução perigosa de veículo rodoviário “*não basta que a*

---

<sup>11</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 33.

*ação seja perigosa sendo necessário também que essa mesma ação tenha criado um perigo efetivo para determinados bens jurídicos”<sup>12</sup>.*

O termo *maioritariamente* é aqui colocado devido ao facto de desde a alteração ocorrida em 2007<sup>13</sup>, este crime consubstanciar-se também como sendo um crime de perigo abstrato e de mera atividade. Contudo, tal dicotomia, será abordada no capítulo 5 “Génese e evolução história do crime de condução perigosa de veículo rodoviário”.

No que concerne à sua origem, dentro da Guarda, o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, como já foi referido, tem origem essencialmente nos Comandos Territoriais da Guarda, Unidades por excelência onde é desenvolvida a atividade operacional. No entanto, no seio dos Comandos Territoriais, é nos Postos Territoriais que são originárias a esmagadora maioria das participações deste ilícito criminal.

Tabela 2 – Origem, na GNR, das participações relativas ao Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário.

ANO	Postos Territoriais	Destacamento de Trânsito	TOTAL
2009	167 (86%)	26 (14%)	193
2010	187 (87%)	27 (13%)	214
2011	143 (75%)	47 (25%)	190
TOTAL	497	100	597

Fonte: GNR (Direção de Operações do Comando Operacional da GNR)

Ora os Destacamentos de Trânsito, que resultaram da Brigada de Trânsito entretanto extinta<sup>14</sup>, estão vocacionados essencialmente para a fiscalização rodoviária. O efetivo total

<sup>12</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 18.

<sup>13</sup> Através de lei 59/2007 de 04 de Setembro foi introduzido um novo n.º 2 ao artigo 291º do CP.

<sup>14</sup> Com a publicação da Lei 63/2007 de 06 de Novembro, Lei orgânica da GNR, e posteriormente com a sua regulamentação (Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro) a Brigada de Trânsito foi extinta em 01 de Janeiro de 2009. Tal extinção não significou o fim desta valência de trânsito na Guarda na medida em que as células

dos Destacamentos de Trânsito é de 1785 militares contra 8752 dos Postos Territoriais<sup>15</sup>. Analisando a proporção de participações elaboradas quer pelos Postos Territoriais quer pelos Destacamentos de Trânsito verifica-se que a mesma é ligeiramente superior nos Postos Territoriais.

### **3.2. Da investigação do Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário**

A investigação deste tipo de ilícito passa em muito pela prova testemunhal, em especial pela prova testemunhal do agente autuante, no caso em concreto do militar da Guarda. Contudo, outras diligências no âmbito do inquérito são levadas a cabo a fim de complementar a investigação propriamente dita. O recurso a gravações de imagem das concessionárias das autoestradas, a gravações realizadas nos veículos da GNR<sup>16</sup> bem como outros tipos de imagem<sup>17</sup> poderão complementar as investigações levadas a cabo.

Outra diligência de investigação levada a cabo, prende-se com a reconstituição do percurso realizado pelo condutor durante o cometimento do crime. Neste caso é realizado um relatório fotográfico com as sucessivas infrações praticadas sendo por cada infração impressa pelo menos uma foto do local onde foi cometida, bem como o respetivo enquadramento legal, nomeadamente a tipificação em termos contra-ordenacionais das infrações praticadas.

Por fim, outra diligência de inquérito que é sempre realizada prende-se com a inquirição do autuante, do denunciante e das testemunhas.

Apesar de ser um crime cuja moldura penal pode chegar aos 4 anos de prisão e assim ser julgado em processo sumário, à semelhança do que acontece com o crime de condução

---

bases da então Brigada de Trânsito – Destacamentos de Trânsito – passaram a depender dos Comandos Territoriais mantendo a sua organização base.

<sup>15</sup> Direção de Operações do Comando Geral da Guarda Racional Republicana.

<sup>16</sup> O equipamento que procede a gravação de imagens em movimento utilizado na Guarda tem a designação de PROVIDA 2000. Este equipamento está instalado em veículos descaracterizados, veículos esses que estão vocacionadas para a fiscalização em autoestrada e a velocidades elevadas. Em regra, apenas existe um veículo por Destacamento de Trânsito equipado com este sistema.

<sup>17</sup> Sendo situações muito pontuais, ocorreram casos em que sistemas de videovigilância captaram fotogramas de veículos cometendo infrações que consubstanciam condução perigosa de veículo rodoviário.

sem habilitação legal ou condução em estado de embriaguez, este ilícito criminal requer sempre, depois de os factos ocorrerem, a realização das diligências inquirido anteriormente mencionadas.

### **3.2.1. Da prova do crime – Prova testemunhal**

A prova testemunhal neste tipo de crime assume um papel preponderante porque é através dela que se provam a maioria dos ilícitos. De facto, o conhecimento direto das irregularidades que consubstanciam este tipo de ilícito, a par da convicção com a qual é respondido às perguntas feitas, é determinante para a formulação do grau de convicção necessário para a decisão condenatória.

Contudo, um depoimento excessivamente genérico poderá levar a que por parte do Ministério Público não sejam reunidas todos os elementos necessários para a dedução da acusação contra o autor do ilícito. De facto é recorrente, na descrição dos factos, a não concretização das distâncias, não definição concreta dos locais, a não identificação completa de outros condutores e/ou peões que foram colocados efetivamente em perigo. Essas falhas, quer na elaboração do auto de notícia, quer no depoimento das testemunhas, levam a que por vezes não sejam deduzidas acusações do crime em causa. Contudo, na II parte do presente trabalho serão analisadas as taxas de arquivamento e condenação da amostra selecionada.

O facto de ser um ilícito predominantemente de perigo concreto, onde bens jurídicos como a vida, a integridade física e bens patrimoniais de valor elevado são postos em causa, leva precisamente à necessidade de esses bens jurídicos serem devidamente identificados, quer no auto de notícia quer na própria inquirição, sob pena de não ser deduzida acusação por este crime na medida em que não foram identificados cabalmente.

## CAPITULO 4 – DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

A fim de se entender toda esta temática torna-se necessário definir alguns conceitos que estão subjacentes a este tipo específico de criminalidade. Assim serão abordados os conceitos de “*condução*”, “*veículo rodoviário*”, “*via pública*”, “*mesmo facto*”, “*perigo*”, “*violação grosseira*”, “*delinquente estradal*”, “*estado de embriaguez*” e “*sob influência de álcool*”.

### 4.1. O conceito de “condução”

O conceito de condução não consiste apenas num mero movimento físico, mas num “*conjunto complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a colocar e manter em movimento o automóvel em circulação*”<sup>18</sup>. Ainda de acordo com o professor Germano Marques da Silva, é indiferente o tempo e a distância durante o qual o veículo se encontra em movimento, mas deve-se exigir uma efetiva circulação.

Para o crime em análise “*mais importante do que averiguar a distância ou o tempo percorrido, será avaliar de facto que tipo de condução é que foi efetivamente realizada e assim questionar que perigo é que foi produzido para o bem jurídico tutelado*”<sup>19</sup>.

Em suma, poder-se-á afirmar que é o ato de colocar em marcha, fazer deslocar ou parar o veículo.

### 4.2. O conceito de “veículo rodoviário”

O conceito de veículo rodoviário é mais amplo do que o de veículo automóvel. De acordo com n.º 1 do artigo 291º do CP, por veículo rodoviário entende-se veículo com ou

---

<sup>18</sup> Cfr. **SILVA**, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 47.

<sup>19</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 100.

sem motor, suscetível de ser conduzido em via pública ou equiparada. Assim esta definição abrange desde logo todas aquelas que vêm explanadas no atual Código da Estrada<sup>20</sup>. De referir que “*na redação adotada pelo artigo 291º do CP não é feita qualquer distinção ao facto de os veículos se tratarem de meios de transporte públicos ou particulares*”<sup>21</sup>. No caso do crime em análise, “*o veículo rodoviário assume-se como o instrumento por excelência com o qual o crime é consumado*”<sup>22</sup>. Na segunda parte do trabalho poder-se-á constatar, na análise dos veículos intervenientes, a existência de uma máquina industrial.

### 4.3. O conceito de “via pública”

De acordo com a al. v) do artigo 1º do atual Código Estrada, a via pública é “*a via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público*”, sendo equiparada, de acordo com a al. u) do mesmo artigo, como via publica a “*via de comunicação terrestre do domínio privado aberto ao trânsito público*”. Nesta definição devem também entendidas como tal todos os caminhos destinados ao trânsito nas zonas rurais, bem como as autoestradas apesar do seu acesso ser condicionado mediante pagamento. No caso do crime em análise se “*os factos ou seja se a condução ocorrer em caminho particular ou privado é retirada a tipicidade da conduta ao agente*”<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> O atual CE no seu título IV- Dos Veículos, capítulo I – Classificação de Veículos, define no artigo 105º o **conceito de automóvel**, no artigo 106º **classe e tipo de automóveis**, artigo 107º **motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos**, artigo 108º **veículos agrícolas**, artigo 109º outros veículo a motor (sobre carris e máquina industrial) e artigo 110º reboques.

<sup>21</sup> Cfr. **FARIA**, Paula Ribeiro. *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1999, p. 1087.

<sup>22</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 101.

<sup>23</sup> Idem, p. 104.

#### 4.4. O conceito de “o mesmo facto”

Este conceito é de extrema importância aquando o concurso de infrações criminais ou contraordenacionais. Assim, “*por mesmo facto*” deve ser entendido quando houver “*unidade de resolução, quando se poder concluir que os vários atos são o resultado de um só processo de deliberação, sem serem determinados por nova motivação*”<sup>24</sup> e essa unidade de ação, consiste em violar quer um conjunto de normas jurídicas contraordenacionais quer criminais. Na invocação de “*o mesmo facto*”, deve-se entender que “*o agente executou toda a sua atividade sem ter de renovar o respetivo processo de motivação*”<sup>25</sup>. “*O mesmo facto*”, no caso em análise, traduz-se no ato de realizar uma ação, exercício da condução que viola várias normas sejam elas contraordenacionais ou criminais.

#### 4.5. O conceito de “perigo”

A condução de veículos automóveis representa em si uma atividade particularmente perigosa. Contudo se nessa condução forem respeitadas certas normas de conduta, o perigo fica contido em limites aceitáveis.

O conceito de “*perigo*”, como refere José Francisco de Faria Costa, representa a “*forte probabilidade de ocorrência de dano ou do resultado desvalioso que a norma pretende evitar se desencadeie*”<sup>26</sup>. Situação de perigo é aquela em que a produção do resultado desvalioso é mais provável que a sua não produção, ou seja ocorre uma forte probabilidade de o resultado desvalioso vir a ocorrer.

---

<sup>24</sup> Acórdão do S.T.J 15-5-91 in PEREIRA, António Beça, Regime Geral das Contraordenações e Coimas – Anotado, Almedina, 2009, p.103.

<sup>25</sup> Cfr. PEREIRA, António Beça. *Regime Geral da Contra-Ordenações e Coimas - Anotado*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 103.

<sup>26</sup> Cfr. COSTA, José Francisco de Faria, *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992, p. 580.

Perigo poderá ser ainda considerado como sendo a “*potência de um fenómeno para ocasionar a perda ou diminuição de um bem, é o dano provável*”<sup>27</sup>. Para a existência de perigo é necessário que haja a possibilidade de produção de um evento danoso vir a ocorrer.

Em contraponto não há perigo quando a verificação do evento danoso for certa ou quando o evento provável não for danoso. Do acima exposto resulta que o perigo “*é algo real, objectivamente existente, é sempre uma probabilidade ou possibilidade de dano.*”<sup>28</sup>

Assim se o evento danoso se materializar, estar-se-á perante um outro crime que poderá ser de dano, de ofensas a integridade física ou até de homicídio. Para a existência de perigo é necessária uma conduta ou uma situação que comporte um perigo, sendo essa perigosidade revelada através das regras de experiência. Para que essa conduta seja perigosa é necessário que se crie uma forte possibilidade de produção de um evento danoso.

O perigo é o resultado de uma acção, acção essa que comporta um perigo de acordo com as regras de experiência comuns, ou seja a possibilidade de ocorrência de dano.

No caso da condução perigosa de veículo rodoviário, esse perigo representa a probabilidade de dano para a vida, a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado..

#### **4.6. O conceito de “violação grosseira das regras de circulação rodoviária”**

As “*violações grosseiras das regras de circulação rodoviária*”, de acordo com o professor Germano Marques da Silva “*não se tratam de meras violações das regras de trânsito, nem da violação que ocasione um perigo concreto, porque este é o evento da acção e a violação grosseira é a causa deste evento, mas de temeridade, de ousadia perante o perigo quase certo, previsto ou previsível tendo em conta as circunstâncias. O condutor devia prever que naquelas circunstâncias a violação daquelas regras de trânsito era*

---

<sup>27</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 17.

<sup>28</sup> Idem, p. 19.

*especial adequada a causar um perigo concreto para determinados bens jurídicos e, por isso, era mais forte o dever de evitar aquele comportamento*”<sup>29</sup>.

Para Paula Ribeiro de Faria, a violação grosseira das regras de circulação rodoviária consiste na “*violação de elementares deveres de condução, suscetível de traduzir o carácter particularmente perigoso do comportamento para a segurança do tráfego e para os bens jurídicos individuais*”<sup>30</sup>.

Por outro lado Francisco Marques Vieira refere violação grosseira das regras de circulação rodoviária como sendo a “*A condução temerária, o desprezo acrescido pela imposição estradal em romper com as mais elementares obrigações relativas a circulação rodoviárias, bem como o avesso total ao dever de cuidado e um total desrespeito pelas normas*”<sup>31</sup>.

Estas violações grosseiras, referem-se às regras que foram introduzidas no corpo do artigo aquando a sua revisão em 2001.<sup>32</sup> Reportam-se à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em autoestrada ou em estrada fora das povoações, à marcha atrás em autoestrada ou em estrada fora de povoações, ao limite de velocidade ou a obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita.

Sendo certo que a classificação das infrações no CE são um primeiro indício da gravidade da violação das regras de circulação rodoviária, as circunstâncias em que essas infrações ocorrem são determinantes para saber se estamos perante violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

Desta forma poderemos ter normas estradais que tenham a classificação de leves ou graves classificadas de grosseiras se for de prever que na situação concreta a violação criará um perigo quase certo para bens jurídicos como a vida, a integridade física de outrem ou bens patrimoniais alheios e valor elevado.

---

<sup>29</sup> Idem, p. 51.

<sup>30</sup> Cfr. **FARIA**, Paula Ribeiro. *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1999, p. 1082.

<sup>31</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 118.

<sup>32</sup> Lei 77/2001 de 13 de Julho

De acordo com o Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, “A vontade do legislador não foi fazer essa valorização em termos de contraordenações, a ser assim tínhamos que escolher efetivamente aquelas que são mais censuráveis e como não existe essa valoração o critério é o que está”<sup>33</sup>.

Em suma poder-se-á afirmar que nem sempre a classificação de infração muito grave é sinónimo de violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

Enquanto a qualificação da infração contraordenacional assenta na presunção, possibilidade de perigo, por seu turno a violação grosseira assenta nas circunstâncias concretas de circulação relacionadas com o perigo. Veja-se o exemplo da desobediência ao sinal vermelho (semáforo vermelho) do artigo 69º do regulamento de sinalização do trânsito (DR n.º 22-A/98 de 01 de Outubro). O desrespeito do sinal por si só constitui-se como uma infração muito grave, mas se a sua violação for cometida num local ermo onde não haja qualquer tipo de circulação rodoviária nunca poderá ser classificado como sendo uma violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

Por outro lado a circulação de veículo, com os 4 pneumáticos que apresentem um desgaste superior ao permitido<sup>34</sup> num dia em que as condições atmosféricas sejam adversas para o exercício da condução (piso escorregadio) e na proximidade de uma escola, apesar de a infração ser considerada leve poderá, atendendo a circunstância de grande perigo previsível, potenciar *in extremis* uma situação de violação grosseira das regras de circulação rodoviária. De facto a conjugação destas variáveis, como sendo velocidade desadequada, condições climatéricas adversas e pneus em situação irregular poderão consubstanciar uma violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

---

<sup>33</sup> Cfr. **JACOB**, Jorge Manuel Quintela Brito, Presidente da ANSR, entrevistado em 21 de Novembro de 2013 em Lisboa, p. 90.

<sup>34</sup> A altura mínima dos desenhos nos relevos principais dos pneumáticos para os veículos ligeiros é de 1,6 mm em toda a zona de rolagem do pneu. Por zona de rolagem deve ser entendida como sendo a zona do pneu que a pressão normal e em alinhamento reto e em patamar toque no solo. Por relevos principais, os relevos largos situados na zona central da superfície de rolagem que cubram  $\frac{3}{4}$  da largura dessa superfície (cfr. N.º 2 e 3 do artigo 6º do DR 7/98 de 06 de Maio)

#### 4.7. O conceito de “delinquente estradal”

Apesar de ser uma expressão pouco vulgar, a definição de “*delinquente estradal*” é substancialmente diferente da definição de delinquente criminal. “*O delinquente estradal é aquele que tanto infringe o chamado direito penal rodoviário como as denominadas contraordenações estradais, mas que não obedece aos padrões gerais de delinquência. Não é considerado pela sociedade como um criminoso, antes sim uma pessoa comum que cumpre os imperativos legais exceto quando inserido no tráfego rodoviário*”<sup>35</sup>. Assume um comportamento ora passivo ora agressivo e quase sempre desleixado quer pela desconsideração e/ou ignorância da regras de circulação estradais quer pelo excesso de valoração das suas capacidades de condução.

#### 4.8. O conceito de “estado de embriaguez”

O “*conceito de estado de embriaguez*” está plasmado no artigo 292º do CP, ou seja, é o estado em que um condutor após efetuar sopro em aparelho (alcoólímetro quantitativo)<sup>36</sup> ou análise sanguínea<sup>37</sup> acusa uma TAS igual ou superior a 1,2 gramas por litro.

---

<sup>35</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 26.

<sup>36</sup> Os procedimentos a adotar na fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas encontram-se plasmados na Lei 18/2007 de 17 de Maio e os aparelhos utilizados na quantificação do teor de álcool no sangue regulamentados pela Portaria 1556/2007 de 10 de Dezembro.

<sup>37</sup> Para os casos em que se verifica a impossibilidade de realizar o teste de ar expirado (artigo 4º do anexo da lei 18/2007) será realizada análise sanguínea. Os denominados KITS a utilizar nestes casos para além de estar regulado na Lei 18/2007 encontra-se também na Portaria 902\_B/2007 de 13 de Agosto.

Todos os procedimentos no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool e/ou substâncias psicotrópicas foram transpostos para diretivas internas da Guarda Nacional Republicana (Circulares 08/2007 de 19 de Setembro, Circular 09/2007 de 22 de Outubro ambas da 3.ª Repartição do CGGNR e circular 01/2009 de 07 de Janeiro da direção de Operações CGGNR)

#### **4.9. O conceito de “sob influência do álcool”**

O conceito de “*sob influência do álcool*” é aquele que se extrai do artigo 81º do CE, ou seja é aquele em que o condutor após ser testado nos mesmos moldes em que o é para a verificação do estado de embriaguez acusa uma TAS igual ou superior a 0,5 gramas por litro mas inferior a 1,20 gramas por litro.

## CAPÍTULO 5 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO

### 5.1. Génese e evolução história do crime de condução perigosa de veículo rodoviário

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário, atualmente previsto na parte especial, título IV – Dos crimes contra a vida em sociedade, capítulo IV – Dos crimes contra a segurança das comunicações, artigo 291º do CP, nem sempre teve a dignidade e enquadramento penal que hoje lhe é atribuído.

As primeiras menções a condutas com relevância penal e relacionadas com o exercício da condução surgem-nos com o Código da Estrada de 1954<sup>38</sup>. Os então “*artigos 58º, 59º e 60º do Código de 1954, referiam-se à responsabilidade criminal por infrações cometidas no exercício da condução, por homicídio em consequência de acidente de viação e ao abandono de sinistrados*”<sup>39</sup>. Desta forma, o CE, continha no essencial, as condutas estradais penalmente relevantes. À época, eram consideradas manobras perigosas, aquelas que eram “*feitas com infração das regras constantes dos artigos 5º n.º 2 e ultima parte do n.º 5, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º, e 13º do presente código*”<sup>40</sup>.

Assim a infração à obrigação de circular pela direita e a sinalização do início da marcha (artigo 5º), o não cumprimento da regra da prioridade (artigo 8º), o não respeito pela distância lateral de segurança no cruzamento de veículo (artigo 9º), a infração as regras relativas a ultrapassagem (artigo 10º), a infração as regras relativas a mudança de direção (artigo 11º), a infração as regras relativas a inversão do sentido de marcha (artigo 12º) e por fim o desrespeito das normas respeitantes a realização da manobra de marcha atrás (artigo 13º) que constituíam crime punível com pena de prisão até 3 anos e multa correspondente se daí resultasse a morte<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> Decreto de Lei n.º 39672 de 20 de Maio de 1954.

<sup>39</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 70.

<sup>40</sup> Artigo 61º do CE de 1954.

<sup>41</sup> Esta construção jurídica resulta da conjugação dos artigos 59º al. b) com a parte final do n.º 1 do artigo 61º do CE de 1954.

Contudo outras manobras, que não estavam taxativamente classificadas no artigo 61º CE de 1954, tinham o mesmo tratamento, como era o caso da violação do artigo 6º - transposição do “*traço contínuo*”, do artigo 7º - infrações relativas a velocidade, do artigo 26º - infrações relativas a manobras praticadas em autoestrada, do artigo 30º - encadeamento através das luzes e, por fim, do artigo 38º - transporte de pessoa em velocípede além do condutor. Sendo certo que algumas condutas poderão, no dias de hoje, ser consideradas peculiares, à época as mesmas eram adequadas à conjuntura rodoviária que se vivia.

Tal ascensão à qualificação de “*manobra perigosa*”, uma vez que não estavam tipificadas no artigo 61º do Código de então, foi o resultado do pedido de esclarecimento levado a cabo pela Brigada de Trânsito e que teve como resposta o ofício n.º 140823 de 14 de Dezembro de 1970 da então Direção Geral dos Transportes Terrestres<sup>42</sup>. Estas manobras encontram-se sintetizadas no Anexo II.

O excesso de velocidade, a embriaguez completa ou parcial do condutor e a realização das ditas manobras perigosas, constituíam-se como um dos requisitos para classificar como culpa grave a conduta do condutor. Já nessa época as condutas que resultavam de “*imperícia*”, “*inconsideração*”, “*negligência*”, “*falta de destreza*”, eram punidas com a pena correspondente ao crime involuntário, agravadas<sup>43</sup>.

Com a publicação do Decreto de Lei 400/82 de 23 de Setembro, embora não tenha ficado autónomo o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, foi dado um avanço significativo na medida em que foi passado para uma norma com relevância penal o termo “*Condução Perigosa de Meio de Transporte*” – artigo 278º (Anexo I).

A “*redação do artigo 278º do Código penal de 1982, teve por base o artigo 328º do projeto da parte especial do Código Penal de 1966, discutido na 17.ª sessão da comissão revisora a que corresponde com algumas alterações*”<sup>44</sup>. Contudo e comparando os dois

---

<sup>42</sup> MEIRELES, Adérito. *Código da Estrada Anotado e Explicado com o respetivo Regulamento e Legislação Complementar*. Régua: Imprensa do Douro, 1971, pp. 287-290.

<sup>43</sup> Artigo 58º n.º 4 do CE de 1954.

<sup>44</sup> Cfr. GONÇALVES, Manuel Lopes Maia. *Código Penal Português - anotado e comentado*. Coimbra: Almedina, 1986, p. 411.

artigos “278º vs “328”, verifica-se que foram excluídos termos como “*via-férrea*”, “*uso de bebidas alcoólicas ou outra substância entorpecedora*” e “*consequência de deficiência física*” termos esses que mais tarde, alguns deles, acabariam integrar o corpo do atual artigo 291º do CP.

Nessa versão do artigo 278º, a ação poderia ser dolosa ou negligente, tratando-se de um crime de perigo abstrato. De referir ainda que nesta versão do CP de 1982 não havia, como já foi referido, um artigo específico para a condução perigosa de veículo rodoviário, sendo essa conduta englobada no artigo 278º respeitante a todos os meios de transporte<sup>45</sup>.

### 5.1.1. A criação de um artigo próprio no Código Penal

Com a revisão do CP em 1995<sup>46</sup>, foi introduzido um artigo próprio (Anexo I) para a condução perigosa de veículo rodoviário; o artigo 291º do atual CP. Houve nessa altura articulação com a orientação seguida no CE de 1994, na medida em que as condutas merecedoras de incriminação penal foram remetidas para o CP, com exceção do crime de condução sem habilitação legal.

Com a introdução deste artigo pretendeu-se, à época, “*manter dentro de certos limites a sinistralidade rodoviária, punindo assim todas as condutas que se mostrassem suscetíveis de lesar a segurança da circulação rodoviária e colocar em perigo a vida, a integridade física ou bens patrimoniais de valor elevado*”<sup>47</sup>. Foram, na altura, categorizados dois tipos de condutas capazes de determinar insegurança na condução: a falta de condições para a condução e a violação grosseira das regras de circulação rodoviárias, respetivamente as alíneas a) e b) do n.º1 do artigo 291º do CP.

Por falta de condições para a condução foram definidas as situações em que se verifica uma diminuição das capacidades do condutor, através do estado de embriaguez ou

---

<sup>45</sup> Cfr. GONÇALVES, Manuel Lopes Maia. *Código Penal Português - anotado e comentado*. Coimbra: Almedina, 1986, p. 412.

<sup>46</sup> Através do DL 48/95 de 15 de Março.

<sup>47</sup> Cfr. FARIA, Paula Ribeiro. *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1999, p. 1080.

sob influência do álcool; estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeitos análogos e por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva.

No que concerne à violação grosseira das regras de circulação rodoviária, o projeto de revisão continha uma enumeração exemplificativa do que havia de entender-se por violação das regras de circulação. Acerca desta enumeração remete-se para o Anexo II, onde são comparadas as propostas apresentadas no projeto de revisão e as que foram publicadas e integradas posteriormente com a Lei 77/2001 de 13 de Julho, bem como aquelas que em 1954, à luz do CE eram consideradas manobras perigosas. Através da análise do Anexo II verifica-se que há um fio condutor no que concerne as infrações/manobras perigosas que são alvo de preocupação pelos diferentes governos ao longo dos últimos 60 anos.

Foi precisamente com a publicação da Lei 77/2001 que foram enumeradas no artigo 291º do CP as condutas que constituem “*violações grosseiras as regras de circulação rodoviárias*”. Esta enumeração foi o resultado da análise aos índices de sinistralidade rodoviária do nosso país. “*Considerou-se que o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool e estupefacientes e a realização de manobras perigosas constituíam uma das principais causas de acidentes de viação*”<sup>48</sup>.

Um outro facto que levou a enumeração dessas mesmas condutas no corpo do artigo foi a preocupação em não deixar ao livre arbítrio das entidades fiscalizadoras a possível inércia ou tomada de atitudes abusivas e discriminatórias que dependeriam exclusivamente da interpretação do agente fiscalizador. Contudo, tal enumeração não impede que os agentes fiscalizadores exerçam o seu poder discricionário como será abordado no capítulo 7.3.

Com esta alteração ficaram elencadas no CP manobras relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em autoestrada ou estrada fora das povoações, à marcha atrás em autoestrada ou fora das povoações, ao limite de velocidade ou à obrigação de

---

<sup>48</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 115.

circular na faixa de rodagem da direita. Poder-se-á afirmar que o legislador ao enumerar estas regras pretendeu dar maior ênfase àquelas cuja violação grosseira maior perigo acarreta para os bens individuais típicos, deixando assim descritas as que podem constituir violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

Por fim, com a publicação da Lei 59/2007 de 04 de Setembro foi introduzido um novo n.º 2 ao artigo (os anteriores números 2 e 3 passaram respetivamente a 3 e 4) incriminando-se desta forma a condução de veículo em via pública ou equiparada, em atividades não autorizadas de natureza desportiva ou análoga. Esta introdução justificou-se pelo surgimento de novas condutas ilícitas, as denominadas “*street racing*”, nos grandes centros populacionais.

De facto, a mediatização de tais comportamentos pelos órgãos de comunicação social, nomeadamente com a publicação de filmagens das “corridas” em reportagens televisivas, terá contribuído para que fosse aditado este número nesta alteração ao CP. Contudo, esta alteração fez com que o crime “*deixasse de ser um crime de perigo concreto e de resultado e passasse a ser também, com a introdução do n.º 2, um crime de perigo abstrato e de mera atividade*”<sup>49</sup> onde os quesitos para a sua verificação são substancialmente menores, na medida em que basta a acção de realizar actividades de natureza desportiva ou análogas não autorizadas violando as regras de circulação rodoviária, mesmo que estas não ponham em perigo qualquer bem jurídico. A redacção de 2007 é a que atualmente vigora.

## **5.2. A origem da contraordenação e a sua diferenciação do crime**

A evolução dos sistemas jurídicos penais bem como o sistema contraordenacional sempre acompanharam as mudanças políticas e sócias através dos tempos. O “*surgimento do direito de mera ordenação social e por conseguinte da contraordenação ficou a dever-*

---

<sup>49</sup> Cfr. ALBUQUERQUE, Paulo Pinto, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2008, p. 739.

*se à necessidade de se dar uma resposta efetiva às transformações a que se vinha a assistir na sociedade portuguesa*”<sup>50</sup>.

Foi precisamente no período subsequente à II Guerra Mundial que surgiu a necessidade de punir comportamentos nas áreas do ambiente, da economia e da segurança rodoviária, tendo sido criados regimes sancionatórios de natureza contraordenacional. Inicialmente não existia um direito independente do direito penal, antes sim um largo conjunto de imposições por parte do Estado, que mais tarde viriam a formar o direito de mera ordenação social. No entanto a transição passou por vários estados, nomeadamente os “*ilícitos de polícia*”, o “*direito penal administrativo*” até chegar ao direito de mera ordenação social. De facto foi “*depois de 1945 que surgiu, ao lado dos crimes, delitos e contravenções uma quarta categoria de violações, que são cominadas com sanção estadual repressiva: as contraordenações*”<sup>51</sup>.

O termo “*contraordenação*” surge pela primeira vez na Alemanha e foi motivado por três razões essenciais, nomeadamente: retirar do direito penal as infrações que até então faziam parte e não tinham conteúdo ético para fazerem parte do direito penal; dignificar o sentido ético das infrações penais e por conseguinte guardá-las para situações eticamente relevantes e por fim, criar um processo específico para este tipo de infrações.

Em Portugal, o universo jurídico das contraordenações foi substancialmente alargado. Paulatinamente o legislador foi procedendo à transformação das prescrições, como sendo os crimes (contravenções) e transgressões, em contraordenações. Ora o processo de passagem destas contravenções e transgressões em contraordenações iniciou-se com o Decreto de Lei n.º 232/79 de 24 de Julho, tendo contudo sido com a Lei n.º 30/2006 de 11 de Julho que foram definitivamente e na totalidade eliminadas as infrações penais “*contravenções*” e “*transgressões*” do ordenamento jurídico nacional<sup>52</sup>.

Atendendo às datas dos dois diplomas, 1979 e 2006, verifica-se que foi necessário mais de um quarto de século para eliminar na totalidade as figuras jurídicas das

---

<sup>50</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 33.

<sup>51</sup> JESCHECK in PEREIRA, António Beça, *Regime Geral das Contraordenações e Coimas – Anotado*, Almedina, 2009, p.24.

<sup>52</sup> **CARVALHO**, Américo Taipa, *Sucessão de Leis Penais*. Coimbra: Coimbra Editora, 2008, p. 176.

contravenções e transgressões do ordenamento jurídico nacional. A despenalização das condutas por um lado que levantou desde logo dúvidas sobre a constitucionalidade do diploma, a par da falta de preparação das entidades administrativas para abraçarem as enormes quantidades de processos transformados em processos contra-ordenacionais levou a que todo este processo se arrastasse no tempo. Atualmente e apesar de terem decorridos vários anos sobre esta transformação “*a quantidade de recursos e defesas apresentados, cerca de 700 a 800 por dia, complicam todo o processo, encravando todo o processo administrativo*”<sup>53</sup>

Ora, o direito rodoviário também acompanhou esta tendência tendo-se verificado que infrações rodoviárias, que no passado constituíam contravenções e transgressões, se foram transformando em contraordenações com respetiva sanção acessória.

No entanto com a criação desta categoria surgiu um dilema: distinguir o ilícito criminal do ilícito contraordenacional, ou seja o de estabelecer um critério qualitativo de distinção.

Refere a alínea a) do artigo 1º do Código de Processo Penal que crime é o “*conjunto de pressupostos de que depende a aplicação ao agente de uma pena ou de uma medida de segurança criminais*”. Por seu turno, refere o artigo 1º do RGCO que contraordenação é “*todo facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal no qual se comine uma coima*”. À primeira vista, a grande diferença que surge, prende-se com o facto de o crime prever penas privativas da liberdade e a contraordenação não. Outro aspeto que por vezes é alvo de alguma confusão prende-se com a multa e a coima.

“*A coima é sempre e só uma pena pecuniária e nunca poderá implicar a privação da liberdade, enquanto que à multa, pode corresponder em alternativa ou subsidiariamente a pena de prisão*”<sup>54</sup>. Desta forma, na distinção de ilícito criminal e ilícito contraordenacional foram-se desenvolvendo vários critérios de distinção. Por um lado temos um critério que tem por base o bem jurídico tutelado; um critério que tem por base ressonância ético-social do ilícito (considerando a conduta neutra ou indiferente será contraordenação se por outro

---

<sup>53</sup> Cfr. **JACOB**, Jorge Manuel Quintela Brito, Presidente da ANSR, entrevistado em 21 de Novembro de 2013 em Lisboa, p. 91

<sup>54</sup> Cfr. **PEREIRA**, António Beça. *Regime Geral da Contra-Ordenações e Coimas - Anotado*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 26.

lado considerar a conduta socialmente relevante será considerado crime) e por fim um critério que assenta na diferenciação da natureza dos valores protegidos.

No entanto, “*apesar de haver atualmente uma distinção entre ilícito criminal e ilícito de mera ordenação social não se podem automatizar totalmente este dois conceitos na medida em que há aplicação subsidiária do direito penal e processo penal no âmbito do ilícito de mera ordenação*”<sup>55</sup>, nomeadamente através da:

- Construção de infração contraordenacional à semelhança da infração criminal;
- Competência dos tribunais comuns para apreciarem os recursos de decisões administrativas nas contraordenações;
- Semelhança da coima e da multa quando aplicada a uma pessoa coletiva;
- Semelhança da sanção acessória na contraordenação e da pena acessória no crime;
- Semelhança da medida de segurança administrativa e medida de segurança penal;
- Inserção no mesmo diploma, por exemplo no CE, de normas sancionatória de dois tipos de ilícitos, quer penal quer contraordenacional

Em suma, poder-se-á afirmar que “*o que distingue o ilícito contraordenacional do ilícito criminal será a ausência de um alto grau de censurabilidade do agente, o qual por si funda o juízo ético-social grave da pena criminal*”<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> idem, p. 76.

<sup>56</sup> idem, p. 24.

## CAPITULO 6 – A ESTRUTURA DOS CRIMES DE PERIGO

### 6.1. A estrutura do crime de condução perigosa de veículo rodoviário

Os crimes de perigo estão em contraposição com os crimes de dano.

Enquanto no crime de dano há a consumação do facto que leva à lesão efetiva do bem jurídico tutelado; no crime de perigo essa lesão efetiva não existe, existe, sim, um ambiente favorável a criação de um acontecimento prejudicial. Poderemos afirmar que o crime de dano está para as condutas lesivas, como o crime de perigo está para as condutas de pôr em perigo. No crime de perigo, se com o perigo criado a lesão se efetivar, estaremos para além deste crime perante um outro como sendo por exemplo o crime de dano, o crime de ofensas à integridade física ou até ao crime de homicídio.

De acordo com Francisco Marques Vieira o “*crime de perigo é aquele em que se prevê uma potencial lesão, onde há uma forte possibilidade de um evento danoso vir a ocorrer*”<sup>57</sup>. Também este tipo de crime pressupõe a inexistência de uma lesão efetiva de bens jurídicos penalmente relevantes, tipificando antes condutas dos agentes que são capazes de criar um perigo objetivo.

Refere igualmente Germano Marques da Silva que “*o crime de perigo também pode configurar-se como uma progressão criminosa, sendo suficiente a ação perigosa – perigo abstrato ou também o evento de perigo para bens específicos – perigo concreto*”<sup>58</sup>. Podemos afirmar que os crimes de perigo tipificam comportamentos que originam situações em que se torna possível a lesão dos bens como a vida, a integridade física de outrem e bens patrimoniais alheios e valor elevado, ou seja onde há forte possibilidade de um evento danoso criar a situação de perigo e o agente do crime admitir essa possibilidade.

Como refere José Francisco “*ao definir-se um crime de perigo, está-se inquestionavelmente a alargar o campo da punibilidade na medida em que quando se*

---

<sup>57</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 172.

<sup>58</sup> Cfr. **SILVA**, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 17.

*criminaliza uma conduta que pode levar a produção de um evento danoso, está-se a prevenir a própria criminalidade*”<sup>59</sup>.

Os crimes de perigo tanto podem ser crimes de perigo concreto como crimes de perigo abstrato. A diferença no plano processual entre o crime de perigo abstrato e de perigo concreto reside no facto de o primeiro não se exigir a prova de criação de uma concreta situação de perigo para determinados bens jurídicos, bastando fazer prova da ação típica. O crime previsto e punível no artigo 292º (condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes) do CP evidencia claramente este facto na medida em que a própria ação de conduzir naquele estado (sob influência de álcool ou drogas), sem criar qualquer tipo de perigo para outrem, consubstancia por si só crime.

De acordo com professor Paulo Pinto de Albuquerque “o crime de condução perigosa de veículo rodoviário constitui-se simultaneamente como sendo um crime de perigo concreto e de resultado nas modalidades previstas nos números 1, 3 e 4 do artigo e um crime de perigo abstrato e de mera atividade na modalidade previsto no número 2”<sup>60</sup>.

### **6.1.1. O Crime de condução perigosa de veículo rodoviário como crime de perigo abstrato**

No caso do crime de perigo abstrato não há a verificação concreta do perigo de lesão, antes sim uma presunção da existência desse perigo; ou seja “*basta uma ação que, mesmo que não tenha posto em causa qualquer bem jurídico, seja por si só considerada perigosa segundo a experiência comum*”<sup>61</sup>.

Poderemos afirmar que neste crime não é exigível que seja criada uma situação concreta de perigo para os bens protegidos como sendo a vida, a integridade física e bens patrimoniais, bastando que fique provada a ação típica, o comportamento típico.

---

<sup>59</sup> Cfr. COSTA, José Francisco de Faria, *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992, p. 33.

<sup>60</sup> Cfr. ALBUQUERQUE, Paulo Pinto, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2008, p. 739.

<sup>61</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, p. 14

“No crime de perigo abstracto o que acaba por aumentar é a punibilidade, uma vez que neste crime não houve lesão efectiva de nenhum bem, houve apenas uma conduta, uma acção de por em perigo”<sup>62</sup>. Esta acção, censurável, previne o resultado de dano através de um comportamento também ele penalmente relevante.

Casos de crimes de perigo abstracto e de mera actividade são os outros dois crimes rodoviários, nomeadamente o crime de condução sem habilitação legal e o crime de condução em estado de embriaguez, onde a simples acção de conduzir, quer seja sem habilitação legal ou em estado de embriaguez, consitui por si só já um crime, independentemente de colocar em perigo outros bens jurídicos. Neste tipo de crime, a acção é incriminada em razão da sua potencialidade causal de perigo.

A introdução de um novo número 2 ao artigo 291º, com a alteração levada a cabo ao Código penal em 2007<sup>63</sup>, fez com que este crime passasse a ser considerado também como sendo um crime de perigo abstracto e de mera actividade na medida em que a simples realização de actividades de carácter desportivo não autorizadas são consideradas suficientes para o preenchimento do tipo.

De facto, com a introdução do número 2 do artigo 291º, pretendeu-se prevenir comportamentos que se traduzem em actividades não autorizadas de natureza desportiva que violem as regras previstas no número 1 do artigo, mesmo que essas atividades não criem perigo para a vida, integridade física de outrem ou bens patrimoniais alheios. Ou seja a simples realização destas actividades de natureza desportiva ou análoga que violem as regras do número 1 do artigo são já por si consideradas crime não precisando assim de criar qualquer perigo.

---

<sup>62</sup> Cfr. COSTA, José Francisco de Faria, *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992, p. 37.

<sup>63</sup> Lei 59/007 de 04 de Setembro.

### 6.1.2. O Crime de condução perigosa de veículo rodoviário como crime de perigo concreto

Os crimes de perigo concreto verificam-se quando o bem jurídico foi ameaçado efetivamente ou quando há lesão efetiva de bens jurídicos penalmente relevantes. Neste crime exige-se uma verificação efetiva do perigo concreto como os atos ou comportamentos, para o preenchimento do tipo.

Neste crime, no caso do versado no número 1, 3 e 4, deve ser criada uma situação de perigo para determinados bens jurídicos, como a vida, a integridade física de outrem e bens patrimoniais alheios de valor elevado. De acordo com o Professor Germano Marques da Silva “*No crime de perigo concreto não basta que a ação seja perigosa, é necessário que esta tenha criado um perigo efetivo para determinados bens jurídicos*”<sup>64</sup>. Nos crimes de perigo concreto, a ação traduz-se em comportamentos suscetíveis de criarem um perigo objetivo.

No caso concreto do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, nas modalidades dos números 1,3 e 4, o agente do crime para além de conduzir o veículo na via pública, não o fazendo em segurança por se encontrar em estado de embriaguez, sob influência do álcool, substâncias psicotrópicas ou praticando violações grosseiras às regras descritas na alínea b) do artigo, deve criar uma efetiva situação de perigo para terceiros.

Esse perigo, como já referido, poderá ser contra a vida, a integridade física de outrem ou até bens patrimoniais alheios de valor elevado.

Neste tipo de crime, “*é sempre necessária a prova de que o comportamento descrito no tipo legal foi, nas circunstâncias concretas da acção, causa da criação de uma situação de perigo para aqueles bens jurídicos*”<sup>65</sup>, ou seja é necessário que o comportamento do agente, a sua conduta em concreto tenha sido a responsável pela criação do perigo.

Frequentemente esta “*criação de perigo efetivo para determinados bens jurídicos*” não ocorre, faltando esse perigo efetivo para o preenchimento do tipo. Ou seja são levados

---

<sup>64</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 18.

<sup>65</sup> Idem p. 15.

a cabo esses comportamento típicos, mas não é criada a situação de perigo pelo que não poderá ser considerado crime de condução perigosa de veículo rodoviário

Desta forma para a consumação deste crime não basta a simples violação das regras de circulação rodoviária, “*é necessário ainda que, dessa violação resulte um perigo concreto, efetivo e não presumido para os bens jurídicos descritos no tipo*”<sup>66</sup>. Desta forma tem de resultar suficientemente indiciado o perigo efetivo para qualquer um dos bens jurídicos tutelados.

## **6.2.Os comportamentos típicos do crime de condução perigosa de veículo rodoviário**

A condução perigosa de veículo rodoviário, até à revisão do CP levada a cabo pela Lei 59/2007 de 04 Setembro, representava exclusivamente um crime de perigo concreto. Contudo, a introdução de um novo número dois ao artigo fez com que o crime passasse a ser também um crime de perigo abstrato.

Até a alteração levada a cabo em 2007, como refere Paula Ribeiro de Faria, “*o legislador distribuiu os comportamentos capazes de colocar em perigo os bens jurídicos protegidos em duas categorias, nomeadamente a falta de condições para a condução e por outro a violação grosseira das regras de circulação rodoviária*”<sup>67</sup>. Em 2007 outra categoria foi adicionada, designadamente a realização de atividades de natureza desportiva ou análogas não autorizadas que violem as disposições da alínea b) do n.º 1 do artigo.

No que concerne à falta de condições, o próprio artigo elenca quais as causas que determinam a falta de condições para conduzir em segurança sendo assim o estado de embriaguez ou sob influência do álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, a deficiência física e a fadiga excessiva causas que determinam essa falta de condições. Todas essas situações diminuem a capacidade do condutor e por conseguinte de exercer cabalmente a condução.

---

<sup>66</sup> Sentença do Tribunal Judicial de Vila Nova de Famalicão de 14 de Maio de 2009, processo n.º 183/09.4 GTBRG.

<sup>67</sup> Cfr. **FARIA**, Paula Ribeiro. *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1999, p. 1080

Atualmente essas faltas de condições são avaliadas e algumas delas mensuráveis. Através de exames médicos para a avaliação do estado de fadiga, exames qualitativos e quantitativos para a mensuração da taxa de álcool no sangue e análises clínicas para a detecção e identificação das substâncias estupefacientes, é possível determinar com rigor essas faltas de condição.

Relativamente à violação grosseira das regras de circulação rodoviária, o legislador acabou por especificar aquelas regras que entendeu que se ligam tipicamente ao perigo que a própria norma pretende evitar. Algumas destas regras de circulação rodoviárias especificadas no texto do artigo com a revisão levada a cabo em 2001<sup>68</sup>, já haviam sido afloradas na comissão de revisão do CP, nomeadamente na 38ª e 50ª sessão da comissão em 17 de Maio de 1990 e 08 de Janeiro de 1991<sup>69</sup>.

Esta enumeração dos comportamentos teve entre outros objectivos, tornar mais seguro a interpretação do artigo para os órgãos de polícia criminal. Essas regras encontram-se plasmadas no Anexo II e ao longo da evolução do próprio artigo não foi consensual a sua enumeração. De referir contudo que há um assentimento alargado na tipificação de algumas dessas condutas, desde 1954, como se pode comprovar pelo referido anexo.

Por fim, a inclusão de comportamentos que representam a realização de atividades de natureza desportivas ou análogas não autorizadas foi motivado pelos sucessivos casos das denominadas “*street racing*”<sup>70</sup>. A introdução do n.º 2 do artigo 291º pretende punir aquelas condutas em que o agente do crime está no pleno poder das suas capacidades físicas e psíquicas, e deliberadamente com o seu comportamento viola as disposições da alínea b) do n.º 1 do artigo. Neste caso não é exigível que se verifique a criação de uma situação de perigo para os bens jurídicos tutelados, nomeadamente a vida, a integridade

---

<sup>68</sup> Lei 77/2001 de 13 de Julho

<sup>69</sup> Cfr. GONÇALVES, Manuel Lopes Maia. *Código Penal Português - anotado e comentado*. Coimbra: Almedina, 2007, p. 950.

<sup>70</sup> O “*Street racing*”, consiste na realização de corridas não autorizadas em vias públicas geralmente com público a assistir, onde participam por regra veículos que sofreram alterações mecânicas de forma a aumentar a potência dos mesmos. Realizam-se geralmente, em zonas de pouco movimento (parques industriais) aos fins-de-semana e nos períodos noturnos.

física de outrem e bem patrimoniais alheios de valor elevado; bastando tão só a realização dessas actividades de natureza desportiva ou análogas não autorizadas que violem grosseiramente as regras de circulação acima referidas.

### 6.3. O elemento subjetivo do crime

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário admite um vasto e complexo leque de combinações de dolo e culpa.

Assim, se a conduta, ou seja a ação do agente, for dolosa e a criação da situação concreta de perigo também for, este é punido com pena de prisão até 3 anos como prevê o n.º 1 do artigo. Neste caso, o condutor tem consciência e vontade de praticar os atos em que se concretiza o comportamento típico (dolo de ação) e tem consciência e quer criar perigo que constitui o evento deste crime, que é o de criar uma situação de perigo. De referir que, neste caso (dolo da ação e dolo perigo), o comportamento é mais censurável na medida em que este tem consciência do perigo que causa a sua conduta e mesmo assim não se inibe de continuar.

Se por outro lado a conduta do condutor, em concreto, a ação de praticar atividades não autorizadas/provas de natureza desportiva, for dolosa e a situação de perigo daí criada a representar como possível, ou seja a situação de perigo é criada por negligência, este é punido de acordo com o n.º 2 do artigo com pena de prisão até 3 anos.

Se a situação de perigo for criada por negligência e o agente do crime, apesar da conduta ser dolosa, não prever que o seu comportamento era o adequado a criar perigo para bens penalmente relevantes como a vida, a integridade física de outrem ou bens patrimoniais é punido com pena de prisão até 2 anos de acordo com o preceituado no n.º 3 do artigo. Ou seja o mesmo prevê a eventual situação de perigo mas não aceita que esse perigo se verifique. Nestes casos, como refere o Professor Germano Marques da Silva, “*o agente quer a ação mas quer o perigo*”<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 54.

Por fim, se a própria conduta do agente for negligente e essa conduta criar um perigo também ele não previsto, aí o crime é punido de acordo com o n.º 4 do artigo com pena de prisão até um ano.

Em suma o acima descrito resume-se da seguinte forma.

Tabela 3 – Combinações possíveis de dolo e negligência no crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Medida da Pena	Conduta/Ação do agente	Situação de perigo criada	Previsão
Até 3 anos	Dolosa	Dolosa	n.º 1 do artigo 291º do CP
Até 3 anos	Dolosa	Negligente	n.º 2 do artigo 291º do CP
Até 2 anos	Dolosa	Negligente	n.º 3 do artigo 291º do CP
Até 1 ano	Negligente	Negligente	n.º 4 do artigo 291º do CP

## CAPITULO 7 – O CONCURSO DE INFRACÇÕES

### 7.1. Concurso efetivo ideal, concurso ideal heterogéneo e concurso efetivo real

Como refere Paulo Guerra “*A problemática relativa ao concurso de crimes, das mais complexas na teoria geral do direito penal, tem no artigo 30º do CP, indicação de um princípio geral de solução: o número de crimes determina-se pelo número de tipos de crime efetivamente cometidos, ou pelo número de vezes que o mesmo tipo de crime for preenchido pela conduta do agente.*”<sup>72</sup> Desta forma este concurso crimes poderá ser efetivo ideal ou ideal heterogéneo e efetivo real.

De acordo com o professor Paulo Pinto de Albuquerque o “*concurso efetivo ideal ocorre quando uma mesma ação viola diferentes bens jurídicos sejam eles criminais ou contraordenacionais*”<sup>73</sup>.

No mesmo sentido, mas com uma designação diferente, concurso ideal heterogéneo, o professor Eduardo Correia refere que ocorre “*quando exista unidade de acção, mas pluridade de normas jurídicas violadas*”.<sup>74</sup> Sendo as duas definições muito semelhantes, as mesmas aplicam-se nos casos referentes ao artigo 20º do RGCO.

Por outro lado, o “*concurso efectivo real é aquela que ocorre quando são praticadas várias acções e estas violam diferente bens jurídicos, sejam eles criminais ou contraordenacionais*”.<sup>75</sup> Neste caso, a punição é cumulativa com sanções criminais e contraordenacionais.

---

<sup>72</sup> Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 19-10-2011 – Processo 241/09.5 GEACB.

<sup>73</sup> Cfr. **ALBUQUERQUE**, Paulo Pinto, *Comentário do Regime Geral das Contra-Ordenações à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2011, p. 93.

<sup>74</sup> Cfr. **CORREIA**, Eduardo, *Direito Criminal Vol. II* in **PEREIRA**, António Beça, *Regime Geral das Contraordenações e Coimas – Anotado*, Almedina, 2009, p.73

<sup>75</sup> Cfr. **ALBUQUERQUE**, Paulo Pinto, *Comentário do Regime Geral das Contra-Ordenações à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2011, p. 94.

Assim, o concurso real é o que se verifica, por exemplo, no caso de comportamentos que preenchem o crime de condução perigosa de veículo rodoviário e cumulativamente, para além dos actos que preenchem este crime, o agente que os praticar não seja possuidor de título de condução ou cometa um crime de homicídio na sequência dessa condução.

Neste caso incorre, para além do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, no crime de condução sem habilitação legal e/ou crime de homicídio. Aqui estamos perante um concurso real na medida em que os actos (o exercício da condução de veículo desrespeitando o estatuído no n.º 1 do artigo 291º e o exercício da condução sem título de condução ou o acto de matar outrem) preenchem autonomamente três crimes, a saber o crime previsto e punível no artigo 291º do CP, o crime previsto e punível pelo artigo 3º número 2 do decreto de lei 2/98 e o crime de homicídio previsto e punível pelo artigo 132º e seguintes do CP. Neste caso considera-se que houve pluralidade de acções preenchendo previsões normativas distintas.

Por outro lado se através de uma só acção, de uma só conduta violar diferentes normas penais ou até contraordenacionais estaremos perante um concurso ideal. Vejamos o caso da condução de veículo praticando várias infracções rodoviárias integrantes de uma condução perigosa de veículo rodoviário. O condutor aqui viola disposições do CE como sendo as relativas à obrigação de parar, à ultrapassagem, à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita, etc e comportamentos previstos no artigo 292º do CP. Assim com uma só conduta, com uma unidade de acção violou quer normativos contraordenacionais quer penais. Neste caso o ato de conduzir consubstancia “*unidade de acção*” um “*mesmo facto*”.

Ora, a expressão a que corresponde o termo “*mesmo facto*” diz respeito quando há uma unidade de resolução e de acção, ou seja, uma unidade conduta. Refere-se também quando os vários atos praticados são o resultado de um só processo de decisão, sem serem determinados por nova motivação; o condutor com uma só decisão prática vários atos, ou seja várias infracções de índole estradal.

Assim, no concurso ideal heterogéneo ou concurso efetivo ideal, dependendo do autor, deve entender-se como sendo aquele que com uma mesma conduta são desrespeitadas normas contra-ordenacionais de âmbito rodoviário e normas de natureza penal. Segundo Francisco Marques Vieira “*Este concurso ocorre quando a conduta do*

*agente implica que sejam abstratamente aplicáveis mais do que uma norma sancionatória ao mesmo facto*”<sup>76</sup>.

Neste concurso ideal, seja ele efetivo ou heterogéneo de acordo com a designação dada, refere Luís Duarte de Almeida que *“cabe punir toda a conduta com a pena prevista para a conduta mais grave de entre as praticadas”*<sup>77</sup>.

Neste caso, esta conduta não poder ser duplamente penalizada quer pela via criminal quer pela via contraordenacional tanto ao nível da multa/coima como ao nível da pena acessória/sanção acessória.

Em boa verdade, o motivo que justifica que o mesmo facto não seja cumulativamente punido como crime e contraordenação justifica também que ao agente do crime, segundo Manuel Simas Santos e Jorge Lopes Sousa, *“não sejam cumulativamente aplicadas as penas/sanções acessórias prevista para o crime e para a contraordenação quando o facto seja o mesmo, essencialmente quando estas são de semelhante conteúdo e finalidade”*<sup>78</sup>.

Se a punição a título de crime *incluir* uma pena acessória, apenas poderá ser aplicada esta e não a sanção acessória relativa a contraordenação.

Tal preceito impõe-se pelo princípio da proporcionalidade constante no artigo 18º da Constituição da República Portuguesa (CRP) ao prever que as restrições se devem limitar ao necessário para salvaguardar outros direitos ou interesses bem como ao n.º 5 do artigo 29º, também da CRP, ao mencionar ninguém pode ser julgado mais do que uma vez pela prática do mesmo crime.

---

<sup>76</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 196.

<sup>77</sup> Cfr. **ALMEIDA**, Luís Duarte, *O Concurso de Normas em Direito Penal*. Coimbra: Almedina, 2004, p. 127.

<sup>78</sup> Cfr. **SANTOS**, Manuel Simas e **SOUSA**, Jorge Lopes. *Contra-ordenações Anotações ao Regime Geral*. Lisboa: Áreas Editora, SA, 2011, p. 212.

Apesar das redações do n.º 1 do artigo 134º do CE e do artigo 20º do RGCO serem praticamente idênticas<sup>79</sup> o que as mesmas versam deverá, segundo o professor Germano Marques da Silva, “*necessariamente ser interpretado em termos amplos, sob pena de o agente ser punido plurimamente com sanções de conteúdo material idêntico pela prática do mesmo facto*”<sup>80</sup>. Assim e como o crime de condução perigosa de veículo rodoviário tem a sua pena acessória penal prevista no artigo 69º do CP, não fará sentido a aplicação da sanção acessória artigo 147º do CE.

Aliás, de acordo com José da Costa Pimenta, e tendo em conta o preceituado no artigo 132º do CE, “*a introdução do n.º 1 do artigo 134º era desnecessária na medida em que não faz mais do que consagrar a regra geral vertida artigo 20º do Regime Geral das Contraordenações (RGCO)*”<sup>81</sup>.

## 7.2.O concurso de infrações criminais e contraordenacionais

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário, quando comparado com o crime de condução sem habilitação legal e crime de condução em estado de embriaguez, é um ilícito penal que ocorre com uma frequência substancialmente menor e onde os requisitos para o seu preenchimento são mais exigentes.

---

<sup>79</sup> Artigo 134º n.º 1 do CE – Concurso de infrações “*Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contraordenação, o agente é punido sempre a título de crime, sem prejuízo da aplicação da sanção acessória prevista para a contraordenação*”.

Artigo 20º do RGCO – Concurso de infrações “*Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contraordenação, será o agente sempre punido a título de crime, sem prejuízo da aplicação das sanções acessórias previstas para a contraordenação*”.

<sup>80</sup> Cfr. SILVA, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 41.

<sup>81</sup> Cfr. PIMENTA, José da Costa. *Código da Estrada Anotado e Legislação Complementar*. Coimbra: Livraria da Universidade de Coimbra, 1995.

Ao contrário do crime de condução sem habilitação legal onde não há disposição legal semelhante na legislação contraordenacional<sup>82</sup>, bem como o crime de condução sob influência do álcool/estado de embriaguez<sup>83</sup> onde se encontram balizados os limites onde começa o crime e acaba a contraordenação, no crime de condução perigosa de veículo rodoviário essa fronteira é por vezes ténue. Frequentemente os militares da GNR, no decorrer da sua atividade diária, deparam-se com situações em que se torna difícil a distinção entre crime e contraordenação.

Consideremos o exemplo de uma patrulha da Guarda que se encontra numa ação de fiscalização rodoviária e após efetuar o sinal de paragem ao condutor este não obedece e segue em fuga. Os militares encetam o seguimento e durante esse seguimento o condutor circula na via de trânsito afeta ao sentido oposto (circula em “*contramão*”), não respeita a sinalização relativa à obrigação de parar (sinal de STOP) obrigando um outro veículo a suspender repentinamente a marcha a fim de evitar o embate. Realiza, igualmente ultrapassagem em local em proibido pisando e transpondo a linha contínua colocando em perigo um peão que se preparava para iniciar a passadeira. O veículo em fuga, após mais uns quilómetros de sucessivas infrações acaba por se despistar num local ermo danificando um muro. O condutor ao lhe ser realizado o exame de pesquisa de álcool verifica-se que o mesmo acusa uma taxa de álcool no sangue de 1.15 g/l. Os factos ocorreram de madrugada.

Perante este cenário *poderão* ser adotados dois procedimentos distintos.

Por um lado poderão ser participados todos os factos ao MP num auto de notícia com a respetiva detenção e notificação do condutor para processo sumário e consequente

---

<sup>82</sup> Não confundir com a infração aos artigos 123º e 124º do CE, não medida em que aqui se trata de habilitação insuficiente, ou seja o infrator é portador de um título de condução (Carta de condução – Artigo 123º do CE ou Licença de condução – Artigo 124º do CE) e conduz veículo para o qual não possui a categoria necessária.

<sup>83</sup> Ao contrário do “*álcool*”, as substâncias estupefacientes, atendendo a variedades as mesmas, não são mensuráveis para efeitos de punição como é o álcool com a TAS. Nestes casos quer o artigo 81º n.º 5 do CE quer o artigo 292º n.º 2 do CP referem apenas “*sob influência de ...*” não especificando quantidades. Contudo em situações em que um condutor, no exercício da condução, se encontrar sob influência de substâncias estupefaciente ou análogas deverá o autuante, neste caso o militar da GNR elaborar o respetivo auto de notícia e participar os factos ao MP.

apreensão do veículo. Neste caso, o condutor permanece com o seu título de condução e após notificado para comparecer perante o Ministério Público junto do tribunal competente é libertado. O processo, por regra, baixa a inquérito aguardando o condutor em liberdade e com o título de condução em sua posse que seja julgado.

Por outro lado, embora, não sendo a correta, outra solução por certo mais célere e mais cómoda para os militares poderá ser adotada. No mesmo, caso poderão ser elaborados, entre outros, os seguintes autos de contraordenação:

- Auto de Contraordenação por infração ao n.º 1 do artigo 4º do CE - ordem de paragem das autoridades sancionado com coima mínima de 500 Euros e sanção acessória mínima de 2 meses de inibição de conduzir;
- Auto de Contraordenação por infração ao n.º 4 do artigo 13º do CE – trânsito de veículo em sentido oposto ao estabelecido sancionado com coima mínima de 250 Euros e sanção acessória mínima de 1 mês de inibição de conduzir;
- Auto de Contraordenação por infração ao artigo 21º do Regulamento de Sinalização de Trânsito – não parar antes de entrar no cruzamento ou entroncamento junto do qual se encontre o sinal B2 - STOP sancionado com coima mínima de 99,76 Euros e sanção acessória mínima de 2 meses de inibição de conduzir;
- Auto de Contraordenação por infração ao n.º 1 do artigo 60º do Regulamento de Sinalização de Trânsito – pisar a linha contínua separadora dos sentidos de trânsito no decorrer de uma ultrapassagem sancionada com coima mínima de 49,88 Euros e sanção acessória mínima de 2 meses de inibição de conduzir;
- Auto de Contraordenação por infração ao n.º 1 do artigo 81º do CE – condução sob influência do álcool sancionado com coima mínima de 500 Euros e sanção acessória mínima de 2 meses de inibição de conduzir;

Resulta daqui que o condutor seria coimado em 1.399,64 Euros e caso não procedesse ao pagamento das coimas o seu título de condução ser-lhe-ia apreendido nos termos do artigo 173º do CE por falta de pagamento dos respetivos autos. Neste caso poderia o mesmo ser alvo da sanção acessória de inibição de conduzir ou da medida de segurança administrativa de cassação do título de condução de acordo com os artigos 147º e 148º do CE respetivamente uma vez que das 5 infrações praticadas, 4 são muito graves e 1 grave.

De referir que não sendo esta a solução correta, a mesma teria um efeito nefasto junto do condutor bastante mais penoso do que a primeira, na medida em que o facto de ser reprimido no momento imediato após o cometimento das infrações teria um efeito dissuasor substancialmente maior do que vir ser condenando a uma pena de multa e/ou pena acessória de proibição de condução de veículo ou ainda medida de segurança penal de cassação do título de condução volvidos meses.

No que concerne ao hiato temporal entre o cometimento das infrações e a pronuncia de uma sentença judicial, remete-se para a II parte do trabalho.

O eventual desconhecimento do artigo 20º do RGCO aliado a um eventual incómodo de uma ida a tribunal (presença do agente autuante no dia útil seguinte em tribunal uma vez tratar-se de processo sumário), bem como ao efeito altamente penalizador para o infrator ser notificado, nos casos em que é intercetado logo após o cometimento dos factos, dos respetivos autos de contraordenação e por conseguinte do pagamento das coimas poderá levar a que em determinadas situações os militares optem por não participar os factos ao MP como obriga o artigo 40º do RGCO e o artigo 243º do CPP e em alternativa procedam a elaboração de autos de notícia de contraordenação.

Sendo certo que esta modalidade de atuação é incorreta e acima de tudo ilegal, uma vez que não compete ao agente autuante escolher a legislação aplicável, nomeadamente a qualificação dos factos como ilícitos contraordenacionais ou ilícito criminais, a probabilidade de situações desta natureza ocorrerem é real.

Nestes casos a escolha da lei aplicável, se criminal ou contraordenacional, compete apenas e só a Autoridade Administrativa ou MP e aqui em particular deverá essa “*escolha ser feita tendo em conta a gravidade da infração e não a gravidade das penas ou valor das coimas/multas*”<sup>84</sup>.

---

<sup>84</sup> Cfr. **PEREIRA**, António Beça. *Regime Geral da Contra-Ordenações e Coimas - Anotado*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 73.

### 7.3. O poder discricionário do militar da GNR no processamento dos factos

O exemplo dado anteriormente espelha bem o poder discricionário do militar da Guarda quando perante uma situação onde pode optar por uma outra via.

Com este poder de arbitrariedade, que consiste na possibilidade socialmente pré-estruturada – legal ou não – de definir uma situação e impô-la vinculadamente aos outros, o militar da GNR “*reduz drasticamente as alternativas ao dispor das instâncias de controlo, no caso em concreto dos tribunais, situadas a jusante de todo o processo e condicionando assim o sentido das decisões*”<sup>85</sup>. Este poder de discricionariedade resulta em parte do facto de o militar da Guarda estar em posição de domínio na generalidade dos casos por um lado e à margem de outros intervenientes processuais.

O exemplo dado anteriormente representa bem essa situação na medida em que após a interceção do condutor, se o militar da Guarda tomar a iniciativa de não processar penalmente os factos ocorridos, ou seja, não elaborar o respetivo auto de notícia, a situação poderá ter o seu epílogo logo naquele instante com a elaboração de vários autos de contraordenação.

Como referem os autores anteriormente citados, o militar da Guarda dispõe de um leque de alternativa a estrita aplicação da lei, podendo optar por alternativas legais, alternativas ilegais e outras ainda situadas numa zona cinzenta.

A alternativa legal no caso concreto será a elaboração do respetivo auto de notícia pelo crime de condução perigosa de veículo rodoviário nos termos do artigo 243º do CPP, detenção e consequente notificação para processo sumário de acordo com os artigos 255º e 385º ambos do CPP, comunicação da detenção ao MP respeitando artigo 259º do CPP, entre outros.

A alternativa ilegal será o não cumprimento da legislação e por conseguinte o cometimento do crime de denegação da justiça previsto e punível pelo 369º do CP uma vez que se trata de um crime público e por conseguinte de denúncia obrigatória – 242º do CPP.

---

<sup>85</sup> Cfr. DIAS, Jorge Figueiredo e ANDRADE, Manuel da Costa. *Criminologia - O Homem delincente e a sociedade criminógena*. Coimbra: Coimbra Editora Limitada, 1992, p. 443.

Em suma, poder-se-á afirmar que é a alternativa em que se ignora uma atividade ilícita.

A terceira alternativa é aquela que se situa na denominada zona cinzenta ou seja aquela em que o militar da Guarda opta pela escolha “*menos ilegal*”. Ou seja, deveria participar os factos ao MP, mas opta por um preceito que não obedece a qualquer critério de legalidade. Processa os factos sim mas em termos contraordenacionais uma vez que a fronteira que separa, neste caso o crime da contraordenação, de acordo com as suas crenças, suas concepções ideológicas ou até representação teóricas é muito ténue. Aqui, a definição de uma situação de crime ou contraordenação, constitui-se como um processo social de definição cujo resultado final depende do poder relativo dos intervenientes.

O mesmo já não acontece nos restantes crimes rodoviários, onde este poder discricionário está vedado. Quer no crime de condução de veículo sem habilitação legal, quer no crime de condução de veículo em estado de embriaguez, as normas que os balizam estão perfeitamente definidas não existindo neste caso zona cinzenta onde o militar da Guarda possa optar por uma solução intermédia. De facto, nestes dois crimes não há alternativa à estrita aplicação da lei como acontece com o crime de condução perigosa de veículo rodoviário. Em ambos as normas são claras, não havendo possibilidade de ocorrerem situações de concurso de infrações como ocorre no crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Este espaço de liberdade da qual goza a ação concreta do militar da Guarda “*no processamento penal ou não do crime, ultrapassa largamente as margens dentro das quais a lei permite a intervenção de considerações de oportunidade de polícia*”<sup>86</sup>.

Esta liberdade é ditada frequentemente porque o militar da Guarda “*antecipa e recebe uma eventual decisão desfavorável das instâncias superiores/tribunais, ou seja, faz um juízo negativo sobre a prática daquelas instâncias que o leva a assumir-se como verdadeira e legítima instância político-criminal*”<sup>87</sup>. Esta busca de soluções consensuais e pacificadoras, do ponto de vista do militar da Guarda, são na esmagadora maioria dos casos à margem ou até contra a própria lei.

---

<sup>86</sup> Idem, p. 446.

<sup>87</sup> Idem, p. 453.

O facto de encarar com cepticismo a exagerada compreensão ou generosidade do tribunal, poderá levar a que o militar da Guarda desvie para processos informais de tratamento – elaboração de autos de contra-ordenação – todo o processo por entender que a sua solução mais justa e mais eficaz é a sua .

#### **7.4. Variáveis que determinam o sentido discricionário do militar da GNR**

O militar da Guarda pode decidir-se pelo triunfo do seu ponto de vista desviando os casos do tribunal, encaminhando-os para soluções informais e mais pacificadoras do seu ponto de vista. Com este critério julga, no seu entendimento, conseguir um equilíbrio entre a aplicação da lei e a manutenção da ordem. Esta busca de soluções consensuais e pacificadoras, mesmo que informais, são obtidas à margem da lei.

Contudo, para este exercício de escolha do procedimento a tomar por parte do militar da Guarda, contribuem variáveis como sendo a *“gravidade da infração, atitude do infrator, poder relativo do infrator, distância social do militar da Guarda em relação à comunidade onde os factos ocorrem, relação entre a polícia e as instâncias de controlo e por fim a interiorização e adesão as normas legais”*<sup>88</sup>. Contudo, e de acordo com a experiência pessoal, outras variáveis poderão contribuir para este exercício de discricionariedade como sendo a hora e local onde ocorrerem os factos, quantidade e gravidade das infracções praticadas e por fim e não menos importante o valor da coima para a infracção e seus efeitos.

Com este poder de discricionariedade, o militar da Guarda acaba por retirar do circuito penal factos que deveriam ser processados como crimes e no caso em concreto como crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

De seguida irão ser analisados a forma como estas variáveis podem contribuir, no sentido da escolha do militar da Guarda.

---

<sup>88</sup> Idem, p. 455.

#### 7.4.1. A gravidade da infração

A discricionariedade do militar da Guarda, tende a reduzir-se com a gravidade da infração. Tal significa que quanto maior for a gravidade da infração maior será a propensão para processá-los formalmente ou seja participá-los a juízo. Em contrapartida se esses factos forem pouco graves, podendo em abstrato até tipificar um crime de condução perigosa, não serão os mesmos participados a juízo impossibilitando assim que essa decisão, de processá-los penalmente ou não, seja tomada pelo MP. Contudo aqui, coloca-se um outro problema que se prende com a escala da gravidade, em que a perceção do militar da Guarda é diferente da perceção de um magistrado, havendo valorizações diferentes para uma ou outra infração de acordo com crenças e envolvimento emocional.

#### 7.4.2. Atitude do infrator

A atitude do infrator tem um papel preponderante na escolha do procedimento a adoptar por parte do autuante. De facto, a relação de alguma privacidade que é criada logo após o cometimento dos factos junto do autuante terá influência na decisão a tomar. Nessa relação criada, uma atitude de prepotência ou humildade e respeito pela autoridade por parte do infrator, terá um impacto significativo na decisão a tomar pelo militar da Guarda.

Se nessa atitude de humildade, respeito e arrependimento por parte do infrator for manifestada vontade em pagar o valor das coimas em substituição da sujeição a uma experiência penal com consequências negativas, aumentam as probabilidades de o autuante escolher essa opção que lhe é mais cómoda na medida em que resolve da sua parte todo o processo naquele instante. Se por ventura o infrator optar por uma atitude de prepotência ou até de confronto, a sujeição a uma experiência penal, com todos os contratempos que a mesma acarreta, será inevitável. Nestes casos o militar da Guarda é *“extremamente cioso da sua autoridade e nada o preocupa mais do que o desafio à sua autoridade”*<sup>89</sup>.

---

<sup>89</sup> Idem, p. 457.

### **7.4.3. Poder relativo do infrator**

Há por parte das polícias em geral a disponibilidade de respeitar de forma diferente a privacidade dos cidadãos e de lhes conceder imunidade penal em prol do processamento contraordenacional dos factos consoante o poder relativo do infrator.

Este poder ou a falta dele, por parte do infrator, leva a que a atividade do militar da Guarda recaia preferencialmente sobre uma pequena parte da população. Apesar dos órgãos de polícia criminal intervirem numa relação de superioridade perante o infrator, o impacto deste processo é diferente consoante se trate de infratores pertencentes a classes sociais médias, superiores ou oriundos de minorias étnicas ou religiosas.

De facto, a relação estabelecida entre o militar da Guarda e as denominadas minorias assume um papel preponderante na discricionariade das polícias na medida em que se assume que as mesmas constituem-se como clientes privilegiados da polícia.

### **7.4.4. Distância social do militar da GNR em relação à comunidade onde os factos ocorrem**

De acordo com o Professor Figueiredo Dias e Professor Costa Andrade quanto “*mais profissionalizada e burocratizada for a instituição policial mais provável será a sua obediência a critérios de legalidade*”<sup>90</sup>. Contudo, haverá sempre a tendência, por parte de alguns militares, em interiorizarem normas de uma subcultura em detrimento das normas legais. A proximidade cultural do Guarda para com o infrator faz com que essa distância social seja menor levando a que haja por parte deste uma conduta que frequentemente colida quer com as normas legais quer com as normas dessa subcultura. Assim, a atuação do militar da Guarda será divergente de acordo com as suas crenças.

---

<sup>90</sup> Idem, p. 456.

#### **7.4.5. Relação entre o militar da GNR e as instâncias de controlo – Tribunal e Ministério Público**

O militar da Guarda é muito sensível à atuação das instâncias de controlo. De facto, a interpretação que essas instâncias de controlo fazem dos preceitos legais, a atitude para com os suspeitos e as medidas aplicadas ditam a forma como as polícias em geral processam ou não os factos. Na óptica do militar da Guarda há uma tendência para valorar os direitos dos arguidos pelo tribunal. Por seu turno o tribunal opta por vezes por censurar o agente policial pelo seu frequente desrespeito.

Se por um lado, no plano institucional, o tribunal dispõe de vantagem para controlar a atuação da polícia e por conseguinte controlá-la; no plano dos factos a polícia também dispõe de uma panóplia de resposta como sendo a seleção dos factos que apresenta ao tribunal e que acaba por processar. Ou seja, o Guarda acaba por *“operar uma seleção retroativa dos factos orientando a sua conduta pela previsível atitude do tribunal. Esta atitude, em não processar os factos, é atribuída a circunstância de o tribunal, em alguns casos, ser visto como fonte de frustração profissional”*<sup>91</sup>.

#### **7.4.6. Interiorização e adesão às normas legais**

As normas e preceitos legais não são todos interiorizados de igual forma pelo militar da Guarda. Algumas normas contam com limitada adesão e outras são mesmo hostilizadas. *“Esta diferente interiorização das normas legais por parte dos polícias em geral resulta, entre outros, de diferente conceção moralistas ou ideológicas dos próprios OPC’s e também dos padrões e conduta predominantes da comunidade onde se insere”*<sup>92</sup>.

No entanto, outros fatores contribuem para esta diferente interiorização das normas legais como sendo a experiência profissional. Neste particular ocorrem situações em que perante determinados factos um Guarda recém-formado tem uma perspetiva diferente sobre a mesma norma legal daquela que terá um outro elemento com a mesma formação

---

<sup>91</sup> Idem, p. 458.

<sup>92</sup> Idem.

mas com vários anos de serviço. Em suma, poderá afirmar-se que a experiência profissional/anos de serviço e a formação individual terão um impacto significativo na interiorização dessas normas legais por conseguinte no processamento ou não dos factos.

#### **7.4.7. Hora e local onde ocorreram os factos**

A hora e o local onde os factos ocorreram têm uma repercussão relevante no militar da Guarda, tendo em conta a escolha da modalidade de ação a tomar. Assim se os factos ocorrerem num determinado período do turno de serviço poderá haver da sua parte a propensão pela escolha da modalidade de ação que menos transtorno lhe causa. Ou seja e reportando-se ao crime de condução perigosa de veículo rodoviário, a eventual detenção e apresentação do condutor/arguido num processo sumário ou a possibilidade de com quatro ou cinco autos de contraordenação sanar os factos, será determinante na escolha do procedimento a adotar. Tal verifica-se nas situações em que o autuante tem a necessidade de se deslocar ao tribunal e aí permanecer longo períodos com a forte probabilidade de ter de se deslocar várias vezes a esse tribunal. A escolha pela via contraordenacional é certamente mais cómoda não sendo de todo a mais correta.

Quanto ao local onde o crime é praticado, e embora esteja intimamente ligado a relação entre a polícia e a instância de controlo, este assume um papel determinante na escolha da modalidade de ação a tomar. Decisões anteriores tomadas pela instância judicial ditaram a escolha da modalidade de ação tomada, ou seja o processamento penal dos factos ou apenas contraordenacional. Caso o militar da Guarda não se reveja numa sentença aplicada numa determinada comarca poderá levar a que nessa comarca processe os factos pela via contraordenacional.

#### **7.4.8. Gravidade e quantidade das infrações praticadas**

A quantidade e gravidade das infrações praticadas pelo infrator são também determinantes na escolha da modalidade de ação a tomar pelo militar da Guarda. Sendo frequente e difícil quantificar o número de infrações cometidas, a sua gravidade bem como saber, no momento, se as mesmas criaram perigo para a vida ou integridade física ou ainda

para bens patrimoniais, a escolha da modalidade de ação assenta em critérios próprios da personalidade do autuante.

Contudo e de acordo com a experiência tida, há uma barreira que não é ultrapassada e que se prende com a colocação em perigo da vida humana. Assim se com os comportamentos típicos referido n.º 1 do artigo se criar um perigo para a vida, a margem de manobra por parte do autuante para solucionar o caso com recurso a contraordenações é praticamente nula na medida em que a vida humana e a integridade física ao contrário dos bens patrimoniais, tem um valor inquestionavelmente maior.

No que concerne à quantidade das infrações para o preenchimento do tipo não há um número mínimo de infrações que devam ser praticadas. Pode ocorrer que com a prática de uma única infração, das descritas no n.º 1 do corpo do artigo, seja preenchido o tipo. Contudo será pouco provável que os factos cheguem a juízo na medida em que, neste caso, o recurso a contraordenação seja quase uma evidência na ótica do autuante.

#### **7.4.9. Valor da coima para a infração e seus efeitos.**

Apesar de ser a última variável elencada é aquela que maior preponderância terá na escolha por parte do militar da Guarda em processar os factos via penal ou via contraordenacional.

De facto, a existência de coimas de valor elevado ou até superior ao de algumas penas de multa<sup>93</sup>, a existência de sanções acessórias com efeitos gravosos muito semelhantes aos das penas acessórias bem como a similitude das medidas de segurança administrativa e medidas de segurança de natureza penal, levam à adoção da via contraordenacional em detrimento da via penal. De realçar que perante esta informação a

---

<sup>93</sup> Apesar do valor das penas de multa para os crimes rodoviários, em especial para o crime de condução perigosa, serem variáveis entre outros fatores, de acordo com as condições socioeconómicas do arguido e da sensibilidade do Juiz, em poucos casos são aplicáveis penas de multa no valor superior de 1500 Euros. Da análise as multas aplicadas a este tipo de crime (II parte do presente trabalho) verifica-se que as mesmas oscilam entre 300 e 2300 euros. Ora as coimas aplicada à luz do Código da Estrada não atendem a esta especificidade, aplicando a mesma coima independentemente das condições socioeconómicas do arguido, coimas essas que somadas facilmente atingem valores elevados.

escolha de processar ou não os factos dependem sempre e em primeira instância do atuante podendo ele de acordo com as suas conceções ideológicas escolher aquela que mais lhe convém.

Em suma, poder-se-á afirmar que será a conjugação destas variáveis que ditará o sentido da discricionariedade do atuante. A natureza do seu trabalho impõe-lhe margens consideráveis de arbitrariedade fazendo com que opte por aquela que, no momento, lhe parecer a mais adequada.

Contudo, esta prerrogativa colide com o estatuído nos artigos 38º e 40º do Regime Geral das Contraordenações e Coimas<sup>94</sup>. De facto e de acordo com os artigos atrás referidos cabe ao Ministério Público considerar se os factos constituem ou não crime pelo que toda a conduta de qualquer atuante que se baseie nas varáveis atrás mencionadas constitui um ilícito criminal, sendo contudo de difícil prova.

---

<sup>94</sup> **Artigo 38.º Autoridades competentes em processo criminal**

1 - Quando se verifique concurso de crime e contraordenação, ou quando, pelo mesmo facto, uma pessoa deva responder a título de crime e outra a título de contraordenação, o processamento da contraordenação cabe às autoridades competentes para o processo criminal.

2 - Se estiver pendente um processo na autoridade administrativa, devem os autos ser remetidos à autoridade competente nos termos do número anterior.

3 - Quando, nos casos previstos nos nºs 1 e 2, o Ministério Público arquivar o processo criminal mas entender que subsiste a responsabilidade pela contraordenação, remeterá o processo à autoridade administrativa competente.

4 - A decisão do Ministério Público sobre se um facto deve ou não ser processado como crime vincula as autoridades administrativas.

**Artigo 40º Envio do processo ao Ministério Público**

1 - A autoridade administrativa competente remeterá o processo ao Ministério Público sempre que considere que a infração constitui um crime.

2 - Se o agente do Ministério Público considerar que não há lugar para a responsabilidade criminal, devolverá o processo à mesma autoridade.

## CAPITULO 8 – A CONSEQUÊNCIA JURÍDICA DO CRIME

### 8.1. Da pena de prisão à proibição de condução de veículos a motor

As consequências jurídicas deste crime são a pena de prisão que varia de 1 a 3 anos, com já vimos anteriormente, a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor (artigo 69º do CP) e medida de segurança de cassação do título e interdição da concessão do título de condução de veículo a motor (artigo 101º do CP). De seguida serão abordados cada um separadamente.

No entanto, com vista a uma análise mais simplificada, na tabela abaixo encontram-se sistematizados as consequências jurídicas deste crime.

Tabela 4 – Quadro comparativo das sanções, penas acessórias e medidas de segurança do CP e CE.

<i>INTERDIÇÃO DO EXERCÍCIO DA CONDUÇÃO</i>		<i>CASSAÇÃO DO TÍTULO DE CONDUÇÃO</i>	
Código da Estrada	Código Penal	Código da Estrada	Código Penal
Artigo 147º (Inibição de conduzir)	<b>Artigo 69º (Proibição de conduzir veículo com motor)</b>	Artigo 148º (Cassação do título de condução)	<b>Artigo 101º (Cassação do título e interdição da concessão do título de condução de veículo com motor)</b>
De 1 mês a 2 anos (n.º 2 do art.º 147º do CE)	<b>De 3 meses a 3 anos (n.º 1 do art.º 69º do CP)</b>	Por 2 anos (n.º 3 do art.º 148 do CE)	<b>Entre 1 e 5 anos (n.º 5 do art.º 101 do CP)</b>
Sanção acessória	<b>Pena acessória</b>	Medida segurança administrativa	<b>Medida de segurança penal</b>
Determinada pela Autoridade Administrativa Pode ser suspensa	<b>Determinada pelo Tribunal Não pode ser suspensa</b>	Determinada pela Autoridade Administrativa	<b>Determinada pelo Tribunal</b>

### 8.2. A pena principal

A pena principal deste crime como já foi referido, é a pena de prisão que varia de 1 a 3 anos. A pena de prisão poderá ser agravada ou atenuada. A mesma será agravada em 1 terço dos seus limites máximo e mínimo, quando o crime for cometido por condutor de

veículo escolar, ligeiros de aluguer para transporte público de aluguer, pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de matérias perigosas de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 294º do CP. Estas circunstâncias agravantes possuem em comum o facto de a condução fazer parte das funções profissionais do agente. Assim entende-se, que tem por missão a condução de veículos, deve possuir um maior dever de cuidado e de cautela no exercício da condução. Podendo-se afirmar que “*agravação da censura terá em conta por um lado a natureza da atividade exercida e por outro lado o tipo de veículo utilizado*”<sup>95</sup>.

### 8.3. A pena acessória

A pena acessória aplicada a este crime é a que vem prevista na al. a) do n.º 1 do artigo 69º do CP, com um período de 3 meses a 3 anos de proibição de conduzir veículo a motor. Esta pena acessória, como refere o Professor Germano Marques da Silva, “*apenas pode ser pronunciada na sentença condenatória juntamente com a pena principal*”<sup>96</sup>, ou seja como o próprio nome indica é acessório/complementar a pena principal. “*Não pode, ao contrário da sanção acessória de inibição de conduzir prevista no CE, ser suspensa na sua execução ou ser substituída por outra como refere o art.º 141º do CE*”<sup>97</sup>.

Aqui neste caso o agente do crime é sempre obrigado a cumprir o período determinado para a proibição de conduzir veículo com motor. Apesar do conteúdo material ser idêntico – proibição de conduzir – a pena acessória tem natureza judicial enquanto a sanção acessória tem natureza administrativa.

---

<sup>95</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 206

<sup>96</sup> Cfr. **SILVA**, Germano Marques. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 27.

<sup>97</sup> Cfr. **GONÇALVES**, Manuel Lopes Maia. *Código penal Português - Anotado e Comentado Legislação Complementar*. Coimbra: Almedina, 2007, p. 261.

### 8.3.1. Efeitos práticos da pena acessória

Refere o n.º 1 do artigo 500º do Código de Processo Penal (CPP) – Proibição de condução, que “*A decisão que decretar a proibição de conduzir veículos motorizados é comunicada à Direcção-Geral de Viação*”<sup>98</sup>. Ora, é neste item em particular que se encontram algumas debilidades. Atendendo que anualmente são participados, em média, cerca de 39500<sup>99</sup> crimes rodoviários, quer pela GNR, quer pela PSP, suscetíveis de lhes ser aplicada a uma pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor (ver tabela 1), tal leva a que à ANSR cheguem, nos dias úteis, cerca de 200 decisões/penas acessórias dos respetivos tribunais que devem carregadas na base de dados da ANSR.

É nessa mesma base de dados da ANSR que são ainda carregadas as sanções acessórias resultantes das infrações contraordenacionais graves e muito graves resultantes da atuação da PSP e da GNR. No entanto, como refere o Presidente da ANSR “... *quando se trata de sanções acessórias o sistema alimenta-se a ele próprio. As sanções acessórias que surgem via administrativa são automáticas ...*”<sup>100</sup>

Apesar de haver um esforço por parte da ANSR em agilizar o carregamento das sentenças (penas acessória e medidas de segurança) com recurso a um formulário modelo, é um facto incontornável que as 200 decisões que chegam diariamente de todo o país e por conseguinte de diferentes comarcas, não obedecem aos mesmos padrões de sistematização o que provoca um trabalho acrescido nos contactos subsequentes realizados junto dos tribunais, podendo originar, no limite, casos em que a base de dados se encontra momentaneamente desactualizada.

Ao longo da nossa experiência foi possível verificar que a ANSR, em casos pontuais, não possui a base de dados com informação fiável respeitante às penas acessórias. Justamente no decorrer do cumprimento de uma pena acessória, de determinado condutor, foi solicitado à ANSR a situação processual do título de condução, ou seja se esse mesmo

---

<sup>98</sup> Com a extinção da Direcção Geral de Viação as competências desta passaram para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária - ANSR.

<sup>99</sup> Valor obtido na média das participações elaborada quer pela PSP, quer pela GNR no triénio 2009/2011.

<sup>100</sup> Cfr. JACOB, Jorge Manuel Quintela Brito, Presidente da ANSR, entrevistado em 21 de Novembro de 2013 em Lisboa, p. 92

título se encontrava apreendido ou não para efeito do cumprimento de uma pena acessória. A resposta dada pela ANSR foi a de que sobre aquele condutor, na data solicitada, não pendia nenhuma proibição do exercício da condução, data essa que era precisamente aquela em que o condutor estava proibido de conduzir por sentença transitada em julgado em tribunal.

Já que no que concerne as sanções acessórias, resultantes de infrações graves e muito graves, apesar de serem em maior número do que as penas acessórias é, como já foi referido, o próprio sistema que se alimenta a si próprio.

#### **8.4. A medida de segurança de natureza de penal**

A medida de segurança aplicada a este crime, que consiste na anulação/invalidação do título de condução e conseqüente interdição de obtenção de novo título, é a que vem prevista na alínea b) do n.º 2 do artigo 101º do CP, com um período que oscila entre 1 e 5 anos, podendo ser prorrogado por mais três anos, se o tribunal considerar que aquele período não foi o suficiente para remover o perigo de acordo com o n.º 2 do artigo 100º do CP.

Esta medida de segurança subdivide-se em *“duas submedidas porque tanto é aplicada a quem é possuidor de título de condução e aí aplica-se a cassação do título, como é aplicada a quem não é titular de nenhuma licença e aí aplica-se a interdição de concessão de licença”*<sup>101</sup>.

O efeito prático desta medida de segurança é a de que ao condutor, ao lhe ser cancelado o seu título de condução, está impedido de obter qualquer nova licença antes de decorrido o prazo fixado. De referir que nestes casos, após esse período, para *reaver* novo título de condução, deverá frequentar novamente uma escola de condução.

Esta medida de segurança de natureza penal é comunicada simultaneamente, nos termos do art.º 500 do CPP, quer ao IMT quer à ANSR a fim de cada entidade registar na sua base de dados a informação. A ANSR regista no RIC o período de tempo durante o

---

<sup>101</sup> Cfr. GONÇALVES, Manuel Lopes Maia. *Código penal Português - Anotado e Comentado Legislação Complementar*. Coimbra: Almedina, 2007, p. 414.

qual o condutor está impedido de conduzir e por conseguinte de obter novo título; o IMT regista o facto de o condutor não se encontrar habilitado para o exercício da condução. No entanto, como refere o Presidente da ANSR, essa informação devia restringir-se a uma única base de dados.

Sendo a emissão do título de condução da responsabilidade do IMTT esta medida de segurança, quer seja a penal – decreta pelo tribunal, quer seja a administrativa – decretada pela autoridade administrativa, deverá ser comunicada ao IMTT uma vez que é a entidade com competência para a emissão dos títulos de condução<sup>102</sup>.

Esta medida é “*aplicada em função da perigosidade do condutor seja ele imputável ou inimputável e quando revela inaptidão para a condução de veículo motorizado, em resultado da falta de idoneidade moral para se comportar de acordo com os deveres que a um condutor incumbe*”<sup>103</sup>. É ainda aplicada nos casos em que o condutor tem um “*comportamento avesso as regras de circulação rodoviária e uma total indiferença para os perigos que uma condução deficiente acarreta para a segurança rodoviária e demais utentes da via*”<sup>104</sup>. A esta medida de segurança podem ser também sujeitos os condutores que sejam tecnicamente aptos e hábeis no exercício da condução mas não o são em termos de idoneidade moral.

## 8.5. As sanções acessórias e as medidas de segurança administrativas do CE

Frequentemente a sanção acessória prevista no artigo 147º do CE é confundida com a pena acessória do CP abordada anteriormente. A sanção acessória pode, de acordo com o n.º 2 artigo 141º do CE, ser suspensa por um período de 6 meses a 1 ano na sua execução

---

<sup>102</sup> Quer seja o Tribunal ou o próprio Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária que determine a anulação de determinado título de condução com o respetivo período de interdição de obtenção de novo título, é informado o IMT, uma vez que é a única entidade competente para a emissão de títulos de condução.

<sup>103</sup> Cfr. **ALBUQUERQUE**, Paulo Pinto, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2008, p. 305.

<sup>104</sup> Cfr. **VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2007, p. 214.

se o condutor não tiver sido condenado nos últimos 5 anos pela prática de crime rodoviário ou de qualquer contraordenação grave ou muito grave. A pena acessória não pode ser suspensa.

A sanção acessória, que é determinada pela ANSR, pode ainda de acordo com o n.º 3 do mesmo artigo ser suspensa por prestação de caução boa conduta, por frequência de ações de formação ou pelo cumprimento de deveres específicos previstos noutros diplomas.

O facto de esta sanção acessória, por força do artigo 147º do CE, estar associada a infrações graves e muito graves e de no próprio código grande parte das infrações possuírem o estatuto de grave e muito grave, bem como a hiato temporal que ocorre entre o cometimento da infração e a aplicação da respetiva sanção acessória é frequente esta ser suspensa na sua execução.

Por fim a cassação do título de condução, prevista no artigo 148º do CE, consubstancia-se como sendo uma medida de segurança administrativa que desde a revisão do CE em 2005 deu poder, em exclusivo e sem possibilidade de delegação, ao então Diretor da Direção geral de Viação, atual Presidente da ANSR.

De facto, até 2005, os tribunais eram as únicas entidades que detinham competência para poderem proceder a cassação do título de condução. Atualmente e de acordo com o preceituado no n.º 4 do artigo 169º conjugado com o artigo 148º, ambos do CE, tal competência é, sem poder de delegação, do presidente da ANSR. Os quesitos são o cometimento, no espaço temporal de 5 anos, de 3 infrações muito graves ou 5 graves e muito graves. De referir que ao atingir os números atrás mencionados, “ ... desde que sejam classificadas como graves e muito graves é logo iniciado o processo que pode culminar com a cassação ”<sup>105</sup>. Contudo e na análise do número de títulos de condução cassados no triénio em análise verifica-se que continua a ser baixa a quantidade de títulos cassados conforme tabela 5.

Dentro das infrações graves e muitos graves, deveria ser averiguado o tipo de infrações praticadas e a circunstância em que a mesma ocorreu. Vejamos o exemplo de um

---

<sup>105</sup> **JACOB**, Jorge Manuel Quintela Brito, Presidente da ANSR, entrevistado em 21 de Novembro de 2013 em Lisboa, p. 93

excesso de velocidade numa autoestrada com tráfego muito reduzido (185Km/h) e um condutor com uma taxa de álcool no sangue de 1,05 g/l conduzindo nas imediações de uma escola. À luz do CE, são duas infrações idênticas em termos de gravidade, com a classificação de muito grave. Contudo, as mesmas não são ponderadas de forma diferente na avaliação da aplicação ou não da sanção acessória ou até mesmo da medida de segurança apesar da censura social ser maior na segunda.

Por fim, refira-se que esta impossibilidade de delegar o poder de caçar o título de condução, se deve ao efeito nefasto que esta medida em si representa. Tal medida de segurança deve ser aplicada apenas nas situações em que o condutor tem um comportamento avesso às regras de circulação rodoviária e uma reincidência acentuada no cometimento de infrações.

Na tabela abaixo são apresentadas as quantidades de cassações de títulos de condução determinadas no triénio 2009-2011, quer pelo Presidente da ANSR quer por sentença transitada em julgado.

Tabela 5 – Quantidade de títulos de condução cassados pela via administrativa e judicial

<b>ANO</b>	<b>Pelo Presidente da ANSR</b>	<b>Pelo tribunal</b>	<b>TOTAL</b>
2009	0	98	98
2010	1	57	58
2011	31	29	60
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>184</b>	<b>216</b>

Fonte: ANSR e IMTT (Unidade de Gestão de Contraordenações da ANSR e Direcção de Serviços e Processamento e Atendimento do IMTT)

## CAPITULO 9 – CONCLUSÕES DA PARTE I

Da análise desta primeira parte sobressai que a Guarda Nacional Republicana, a par da Polícia de Segurança Pública, tem um papel decisivo no que toca à segurança rodoviária na medida em que a esmagadora maioria dos crimes rodoviários são participados por estas duas Forças de Segurança

Este crime, ao contrário do crime de condução sem habilitação legal e o crime de condução em estado de embriaguez, ocorre com uma frequência indubitavelmente menor quando comparado com os restantes dois crimes. Por um lado por ser um crime maioritariamente de perigo concreto onde os quesitos para o seu preenchimento são mais exigentes; por outro lado devido ao facto de este crime ocorrer, efetivamente, com uma assiduidade menor tendo em conta que o mesmo representa o que de mais perverso se pode praticar no exercício da condução.

Sendo essencialmente um crime de perigo concreto, o preenchimento de todos os quesitos torna-o um crime mais complexo quando comparado com os outros dois crimes rodoviários.

A preocupação do legislador em acompanhar a evolução do ambiente rodoviário levou a que fosse criada em 1995 um artigo próprio no CP sendo depois alvo de alteração em 2001 e em 2007.

Por outro lado, a possibilidade de este crime, ao contrário dos restantes dois, ser solucionado com recurso a elaborações de autos de contraordenação é uma realidade indiscutível na medida em que os factos nem chegam a ser processados penalmente havendo um tratamento informal por parte do autuante. Neste caso, o autuante possui um leque de alternativas à estrita e efectiva aplicação da lei. De facto, o processamento pela via contraordenacional de situações desta natureza penal, apesar ilegais, acabam por não ignorar a actividade ilícita mas sim classificá-la de forma errónea. Esta classificação errónea dos factos, por parte dos militares da GNR, encontra algum suporte na circunstância de existir um certo paralelo entre a sanção acessória do CE e a pena acessória do CP, assim como as medidas de segurança administrativas e penais.

Para este tratamento informal pesam, entre outros, diferentes variáveis como sendo a a atitude do infractor, passando pelo valor da coima para as infracções praticadas, relação entre o autuante e as instâncias de controlo e até a interiorização e adesão às normas legais.

Outro aspecto abordado foi a similitude das penas acessórias, medidas de segurança de natureza penal e as sanções acessórias e as medidas de segurança de natureza administrativa. De facto e atendendo ao valor das multas e das penas acessórias não é difícil encontrar paralelo na área contraordenacional.

Por fim a entrevista ao presidente da ANSR aclarou alguns aspectos menos abordados nas obras consultados.

No respeitante à cassação do título de condução, verifica-se que a prerrogativa dada ao presidente da ANSR tem sido aplicada, havendo neste item uma complementaridade à atuação dos tribunais na medida em que a um condutor que nunca cometa nenhum crime rodoviário pode, desde 2005, ser-lhe cassado o título de condução por acumulação de infracções graves e muito graves.

Quanto a esta classificação verifica-se que são valoradas de igual forma pela ANSR todas as infrações classificadas como graves e muito graves, independentemente do contexto onde as mesmas são praticadas.

A manutenção da base de dados da ANSR (RIC), constitui para este organismo, um grande desafio na medida em que a receção diária de aproximadamente 200 decisões dos diferentes tribunais em diferentes formatos dificulta a sua permanente atualização. Por outro lado a existência de duas bases de dados (IMT – Possuidores de títulos de condução e ANSR - Registo de infrações) e a consequente dificuldade de comunicação entre organismos cria dificuldades na condensação de informação.

Regista-se um aspeto positivo que se prende com a consulta, por parte dos magistrados judiciais e do MP, dessas bases de dados que facilita a sua tomada de decisão aquando a escolha da medida da pena.

## **PARTE II – TRABALHO DE CAMPO**

### **CAPITULO 10 – ANÁLISE DOS AUTOS DE NOTÍCIAS E RESPECTIVAS SENTENÇAS**

#### **10.1. Introdução**

No seguimento da I Parte do presente trabalho, no qual foi efetuada uma abordagem sintética da instituição Guarda Nacional Republicana bem como um enquadramento teórico do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, segue-se esta II parte que tem como objetivo proceder a uma análise de autos de notícia deste crime em particular bem como das respetivas sentenças proferidas para cada um.

Nesta II parte foi tida em consideração a experiência profissional do orientando como Oficial da Guarda Nacional Republicana, em particular os oito anos como Comandante do Destacamento de Trânsito de Braga.

Num primeiro grupo procedeu-se a uma análise ao conteúdo dos autos de notícia que foram classificados como sendo de condução perigosa de veículo rodoviário de acordo com o mapa mensal<sup>106</sup> enviado pelo Comandos Territoriais da Guarda ao Ministério da Justiça.

No segundo grupo foram analisadas as sentenças proferidas para cada auto de notícia elaborado.

#### **10.2. Procedimento na recolha de dados**

O processamento para a recolha de dados efetuou-se essencialmente em 3 fases.

---

<sup>106</sup> Este mapa, com a denominação de Mapa para Notação de Crimes, depois de receber os contributos das subunidades operacionais, Postos Territoriais, Destacamentos de Trânsito e Destacamentos de Intervenção é enviado mensalmente para a Direcção-Geral da Política da Justiça do Ministério da Justiça. Este mapa encontra sustentação legal na Lei 22/2008 de 13 de Maio.

Assim, numa primeira fase, e após obter a anuência do Comando de Doutrina e Formação da Guarda, foi solicitado aos 22 Destacamentos de Trânsito da Guarda que informassem a quantidade de autos de notícia deste tipo de crime que participaram no triénio 2009-2011.

Numa segunda fase, foram solicitadas cópia de todos os autos de notícia elaborados.

Na terceira fase, foi pedido a cada Destacamento que solicitasse junto do respetivo tribunal a correspondente sentenças/decisão de cada auto de notícia na medida em que como entidade participante lhes seria mais fácil a obtenção dessa informação. Esta terceira fase foi indubitavelmente a mais morosa atendendo à quantidade de comarcas contactadas pelos Destacamentos bem como ao facto de no decorrer deste pedido ocorrerem as férias judiciais. Esta terceira fase iniciou-se 11 de Abril de 2013 e deu-se por encerrada em 31 de Dezembro de 2013 a fim de poder processar os dados.

No pedido efetuado junto dos 22 Destacamentos, que posteriormente replicaram as respetivas comarcas o pedido, foi garantido o anonimato dos arguidos bem como a não identificação das viaturas envolvidas.

### **10.3. Codificação dos resultados**

Como já referido anteriormente, os resultados basearam-se por um lado no conteúdo dos autos de notícia e por outro nas sentenças/decisões proferidas.

Os itens que foram extraídos dos autos de notícia e que posteriormente foram informatizados numa folha “MICROSOFT OFFICE EXCEL 2007” constituem o concelho onde ocorreram os crimes, o tipo de via e tipo de veículo, a data e hora particularizando-se o dia da semana, se o veículo foi apreendido ou não, se houve a elaboração de autos de notícia de contraordenação juntamente com auto de notícia, idade e sexo do condutor, se o condutor era possuidor do título de condução e sua idade e ainda se era possuidor de cadastro e em caso afirmativo de que tipo. Foram ainda elencadas as principais infrações descritas nos autos de notícia, nomeadamente a desobediência ao sinal de paragem, a condução sob influência de álcool/drogas, a infração relativa a ultrapassagem e a circulação em contramão. Por fim foi ainda informatizada informação relativa ao facto de as infrações terem sido visualizadas pelo autuante, a realização de seguimento/perseguição com consequente detenção/interceção e a ocorrência ou não de acidente de viação.

Nas sentenças judiciais foram analisados os itens relativos a existência de condenação ou não, tempo decorrido entre a prática dos factos e emissão de uma sentença, a tipologia da pena principal aplicada (pena de prisão ou pena de multa), a pena acessória e a medida de segurança.

#### **10.4. Caracterização da amostra**

No triénio 2009-2011, pelos 22 Destacamentos de Trânsito da Guarda foram elaboradas 100 participações de crime de condução perigosa de veículo rodoviário. Apesar de na primeira fase ter sido dada informação, pelos Destacamentos de Trânsito, da existência de 108 crimes; na segunda fase após leitura dos mesmos verificou que alguns haviam sido mal classificados no mapa enviado ao Ministério da Justiça. Dos 108 autos de notícia, 8 autos de notícia diziam respeito a factos relacionados com o crime de condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, pelo que foram excluídos da amostra.

A amostra agora analisada refere-se a todos os autos de notícia elaborados pelos 22 Destacamentos de Trânsito nesse triénio representando 16,7 % das participações elaboradas pela Guarda nesse período. No cômputo nacional a amostra representa 7,9 % das participações elaboradas pelas duas Forças Policiais, GNR e PSP.

A última alteração legislativa ocorreu em 2007 (lei 59/2007 de 04 de Setembro) pelo que no triénio analisado a redação do artigo manteve-se inalterada.

A escolha deste triénio teve também a preocupação de carear, para o presente trabalho, o maior número possível de sentenças.

Tabela 6 – Caracterização da amostra no contexto nacional – número de participações.

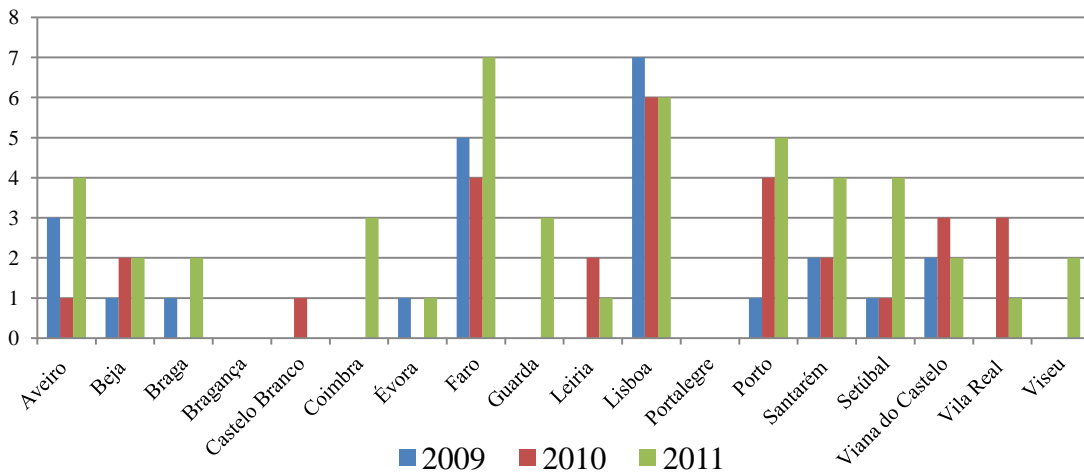
ANO	GNR		PSP	TOTAL NACIONAL
	Destacamentos de Trânsito	Postos Territoriais		
2009	26	167	245	438
2010	27	187	220	434
2011	47	143	202	392
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>497</b>	<b>667</b>	<b>1264</b>

Fonte: GNR e PSP (Direção de Operações do Comando Operacional da GNR e Departamento de Operações da PSP).

## 10.5. Análise

### 10.5.1. Análise dos autos de notícia

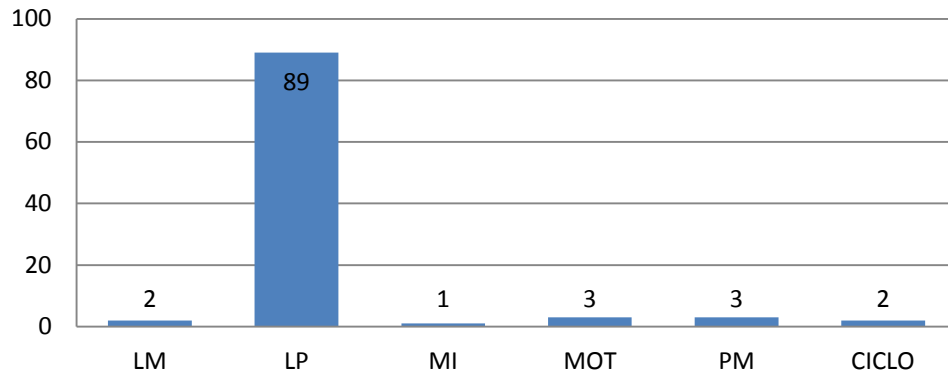
Gráfico 1 – Localização por distrito e ano de ocorrência dos crimes participados



O registo de participações de crimes de condução perigosa de veículo rodoviário, acompanham as áreas mais populosas do território continental e em especial as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto assim com a zona sul do país. De realçar a inexistência

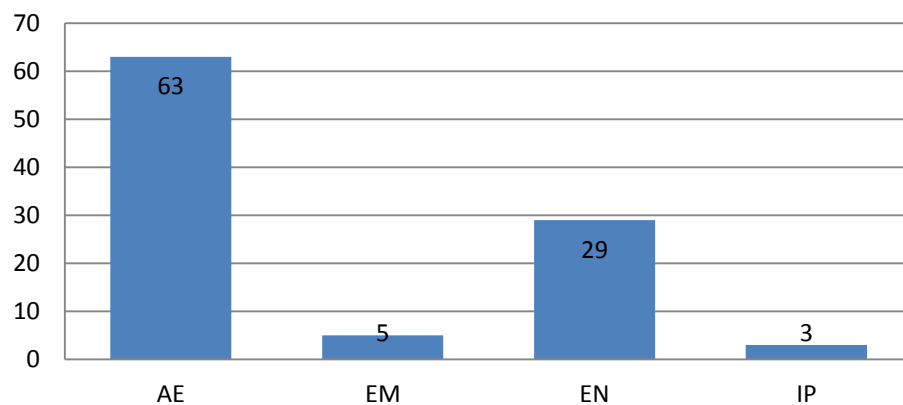
de registo de crimes, por parte dos Destacamento de Trânsito, nos distritos de Bragança e Portalegre.

Gráfico 2 – Tipo de veículo interveniente.



A esmagadora maioria dos veículos intervenientes nos crimes de condução perigosa de veículo rodoviário, na amostra seleccionada são ligeiros de passageiros (LP). Contudo em menor número, outro tipo de veículos são intervenientes, nomeadamente ligeiros de mercadorias (LM), motociclos (MOT), pesados de mercadorias (PM) e ciclomotores (CICLO). De realçar a existência de um caso com uma máquina industrial (MI) – retroescavadora, caso esse em que houve condenação.

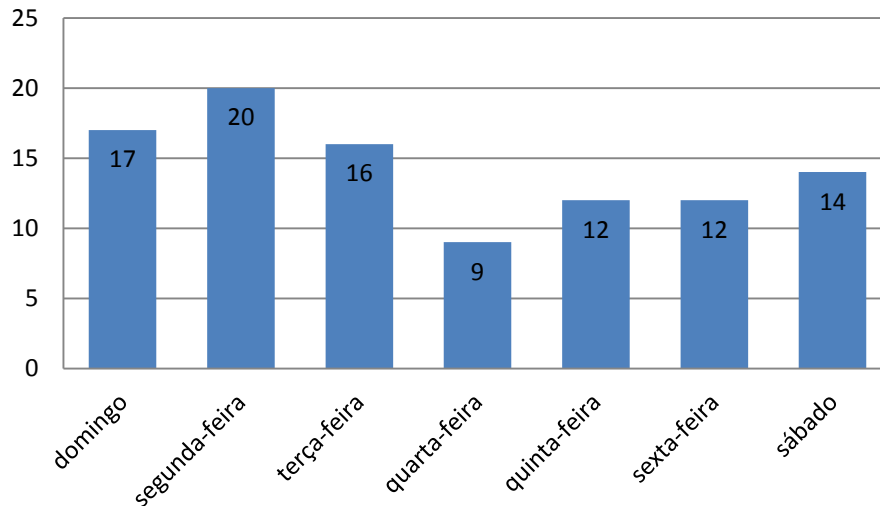
Gráfico 3 – Tipo de via



Relativamente ao local onde os crimes ocorreram, verificou-se que mais de metade dos crimes (63 casos) ocorreram em autoestrada (AE) e os restantes em estradas nacionais (EN), itinerários principais (IP) e estradas municipais (EM). O facto de as autoestradas estarem aqui representadas em destaque, com um número significativo de casos, prende-se

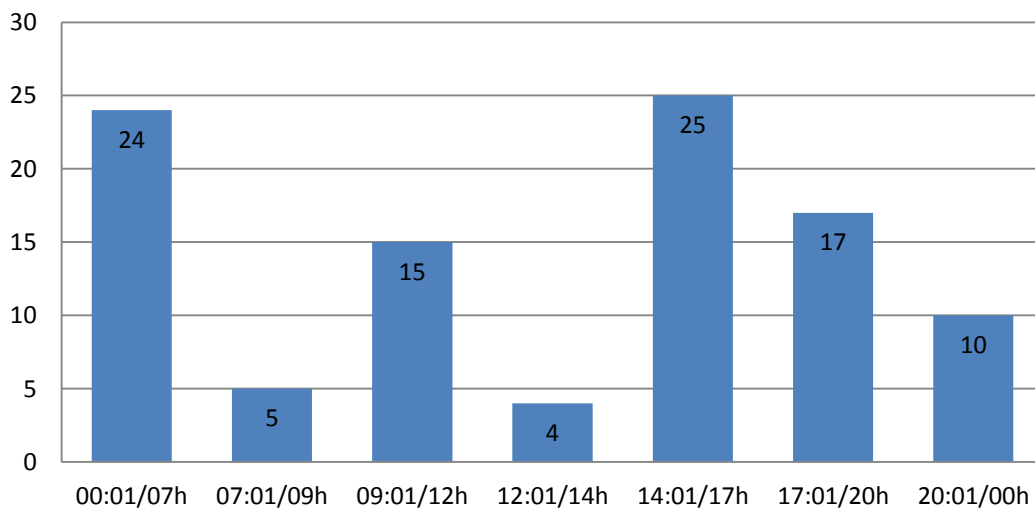
com a circunstância de a amostra ser constituída pelas participações elaboradas pelos Destacamentos de Trânsito, Destacamentos esses que incidem o seu patrulhamento maioritariamente nas autoestradas.

Gráfico 4 – Distribuição ao longo da semana



A segunda-feira foi o dia da semana onde se registou o maior número de casos. Os dias de fim-de-semana, sábados e domingos, apresentam valores significativos. Nesses dois dias, 54% dos casos ocorreram no período compreendido entre as 20H00 e as 08H00.

Gráfico 5 – Distribuição ao longo do dia



Dos casos analisados praticamente um quarto ocorreu no período entre as 00H01 - 07H00, período do dia em que se realizam operações de fiscalização rodoviárias de grande

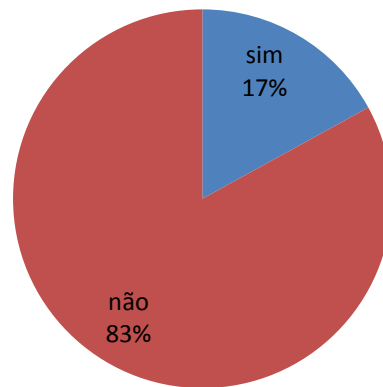
envergadura. Neste período dos 24 casos registados em 14 houve desobediência a ordem de paragem e em 10 casos os condutores apresentaram uma TAS superior ao permitido.

No período 14H01-17H00, período de 3 horas onde se verificou um quarto dos casos, metade dos condutores tinham mais de 60 anos de idade.

Gráfico 6 - Elaboração de autos de contraordenação em simultâneo com o auto de notícia



Gráfico 7 – Apreensão de veículo



Os dois gráficos acima refletem o desconhecimento do preceituado no artigo 20º do RGCO, na medida em que a percentagem de autos de contraordenação elaborados em simultâneo com o auto de notícia, não diz respeito a autos de contraordenação como a falta de seguro de responsabilidade civil ou a falta de inspeção periódica obrigatória, antes sim, a comportamentos relacionados com o exercício da condução e que encontram similitude nos comportamentos versados no corpo do crime de condução perigosa. São disso exemplos a elaboração de auto de contraordenação por desobediência ao sinal de paragem,

por transpor e pisar a linha M1 (*linha contínua*), por circular em contramão, por desrespeitar a passagem de peões, etc. Apesar de se ter verificado este procedimento em 13% dos casos, os autos de contraordenação foram anexos ao auto de notícia.

No tocante a apreensão do veículo, dos 17% de veículos que foram apreendidos, dois veículos constavam na base de dados de veículos para apreender por serem furtados sendo os restantes apreendidos na âmbito da prática do crime.

Gráfico 8 – Idade dos condutores

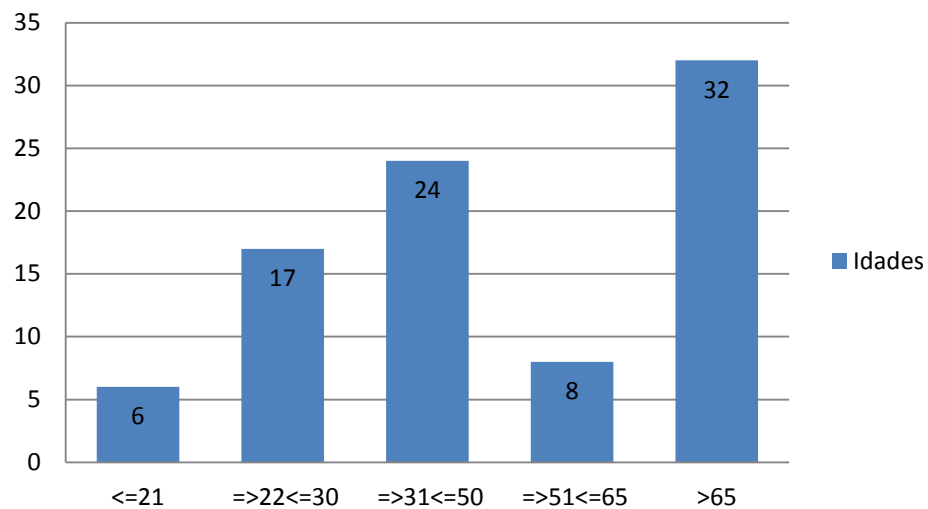
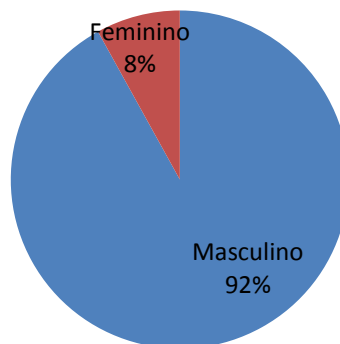


Gráfico 9 – Sexo do condutor



Dos 87 condutores que foram identificados, detidos ou notificados para comparecer em tribunal, 92% deles eram do sexo masculino. De realçar que destes 87 condutores, 32 possuíam mais de 65 anos de idade havendo mesmo 7 com mais de 80 anos. No que concerne ao sexo feminino (7 casos), 3 tinham mais de 67 anos de idade.

Resulta daqui que a idade avançada dos condutores é um fator de perigo para este tipo de crime.

Por outro lado, a *juventude* também potencia comportamentos perigosos na medida em que todos os condutores com menos de 21 anos desobedeceram a ordem de paragem e no segundo grupo (22-30 anos de idade) dos 17 condutores, 11 também desobedeceram a ordem de paragem. Nesses dois grupos que totalizam 23 casos, em 17 houve seguimento do veículo em fuga.

Gráfico 10 – Detentores de título de condução

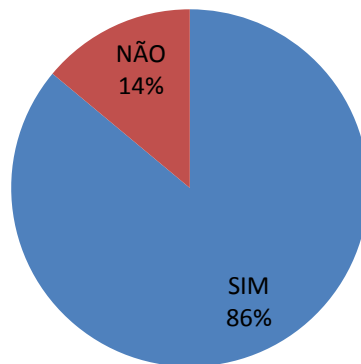
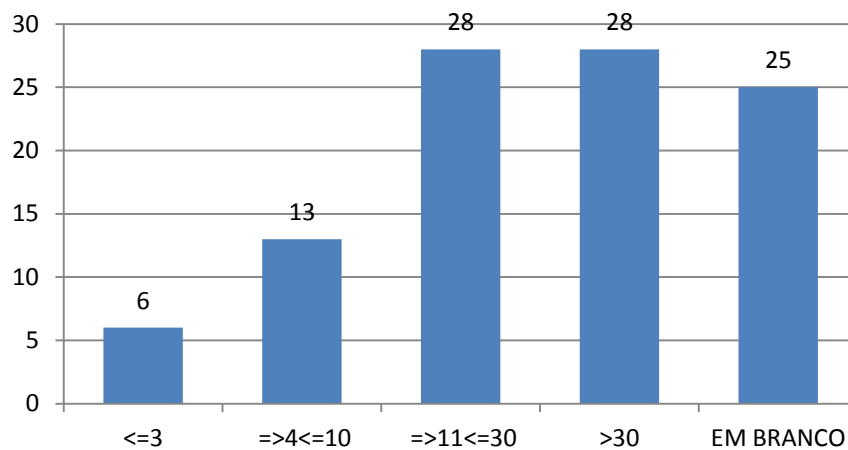


Gráfico 11 – Idade do título de condução



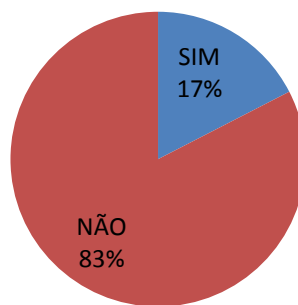
Dos 87 condutores que foi possível identificar, 75 eram detentores de título de condução e 12 não possuíam qualquer documento que os habilitasse para o exercício da

condução. Dos 75 condutores que possuíam título de condução, 6 deles eram estrangeiros, nomeadamente de Angola, Espanha, Roménia, Ucrânia, Itália e Brasil.

Relativamente à idade do título de condução, verifica-se que os possuidores de título de condução há mais tempo são aqueles onde a propensão para este tipo de ilícito é maior.

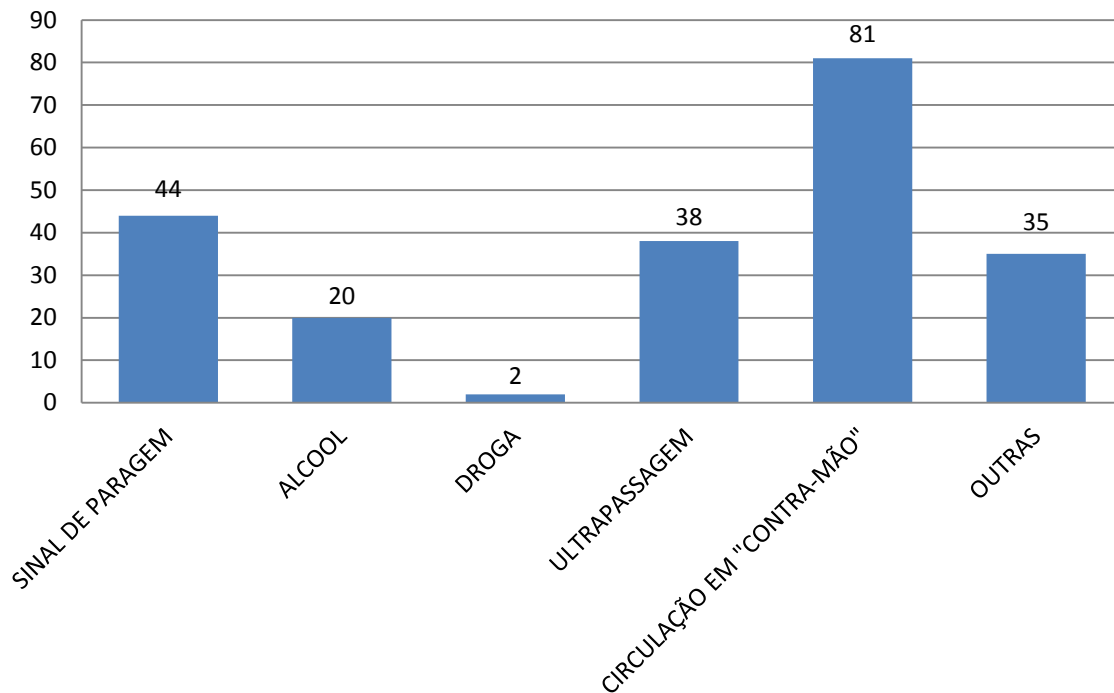
A coluna “*EM BRANCO*” refere-se aos casos em que não foi possível identificar o condutor (13) e aos casos em que este não era possuidor de título de condução (12).

Gráfico 12 – Cadastro criminal



Foi apurado que 15 condutores (17% dos intervenientes) possuíam cadastro criminal. Este cadastro criminal materializa-se no crime de furto, na condução sem habilitação legal, na posse ilegal de arma, no homicídio, nas injúrias a autoridade, na condução em estado de embriaguez, na ofensa a integridade física, na resistência e coação sobre funcionário, e no tráfico de droga. De realçar que em 13 dos 15 casos em que os condutor possuía cadastro criminal, houve desobediência à ordem de paragem e a consequente perseguição.

Gráfico 13 – Principais infrações discriminadas nos autos de notícia



Das principais infrações praticadas, a circulação em contramão é a mais referida nos autos de notícia logo a seguir a desobediência ao sinal de paragem. De salientar que mais de 1/5 dos visados dos autos de notícia encontravam-se sob influência de álcool e/ou droga. Relativamente às “*outras infrações*” as mesmas referem-se a desobediência ao sinal vermelho (artigo 69º n.º 1 alínea a) do Regulamento de Sinalização de Trânsito), a posição da marcha, a prioridade, a realização de marcha atrás em autoestrada, a velocidade e a ultrapassagem. De referir que estas regras de circulação rodoviárias estão individualizadas no atual corpo do artigo.

Estas infracções, à luz do código da Estrada, são infracções graves e muito graves com sanção acessória de inibição de conduzir e cujo valor das coimas é elevado. Estas infracções são na sua esmagadora maioria aquelas que vem plasmadas no Anexo II.

Gráfico 14 – Presenciado pelo autuante

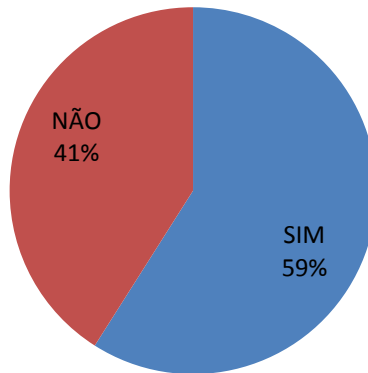
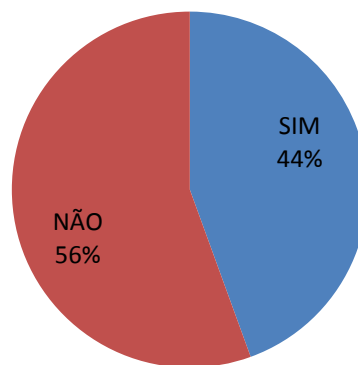


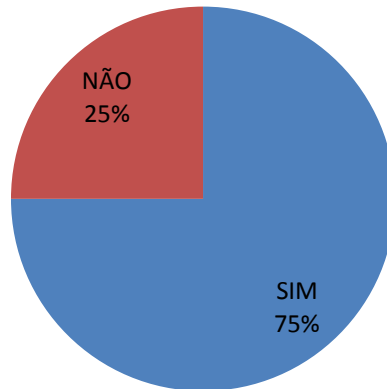
Gráfico 15 – Seguimento do veículo em fuga



Nos casos analisados, 59 % deles foram presenciados pelos autuantes no decorrer das ações de patrulhamento. Nos restantes casos em que não foram presenciados, tal deveu-se ao facto de a patrulha se deslocar ao local após a ocorrência de acidente ou de ter sido apresentada queixa no Destacamento. Dos casos que não foram presenciados pelo autuante (41% - 41 casos) apenas 12 foram condenados e desses 12, 10 deles tiveram como epílogo um acidente de viação.

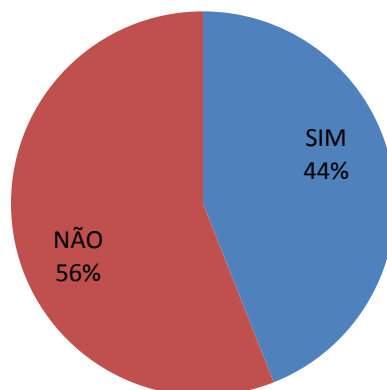
Relativamente ao seguimento dos veículos em fuga, em 44 % dos casos foi efetuado perseguição/seguimento. Pela leitura dos autos de notícia apenas foi possível averiguar a distância percorrida nos seguimentos em 19 casos, sendo a média de 18 quilómetros a distância percorrida nos seguimentos/perseguições. De realçar que em dois casos, a distância percorrida foi superior a 80 quilómetros.

Gráfico 16 – Interceção do veículo



Em três quartos dos autos de notícia analisados foi possível proceder à interceção do veículo. Esta interceção ocorreu devido à vontade do próprio condutor, a acidente de viação ou a avaria do veículo. Contudo tal não significa que houve contacto com o condutor na medida em que em 4 casos, após em imobilização/interceção do veículo (3 por acidente e um por avaria), o mesmo continuou a fuga apeado.

Gráfico 17 – Ocorrência de acidente de viação

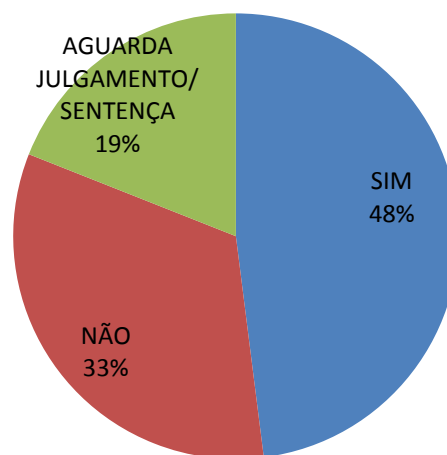


Em quase metade dos casos analisados (44%) ocorreu um acidente de viação. A tipologia dos acidentes nestes casos são colisões frontais e despistes. Relativamente às

colisões frontais, resultam da infração “*circulação em contramão*” (ver gráfico 12). No tocante aos despistes os mesmos são frequentes aquando os seguimentos efetuados. Dos casos em que ocorreu um acidente de viação, não resultou a morte de nenhum interveniente.

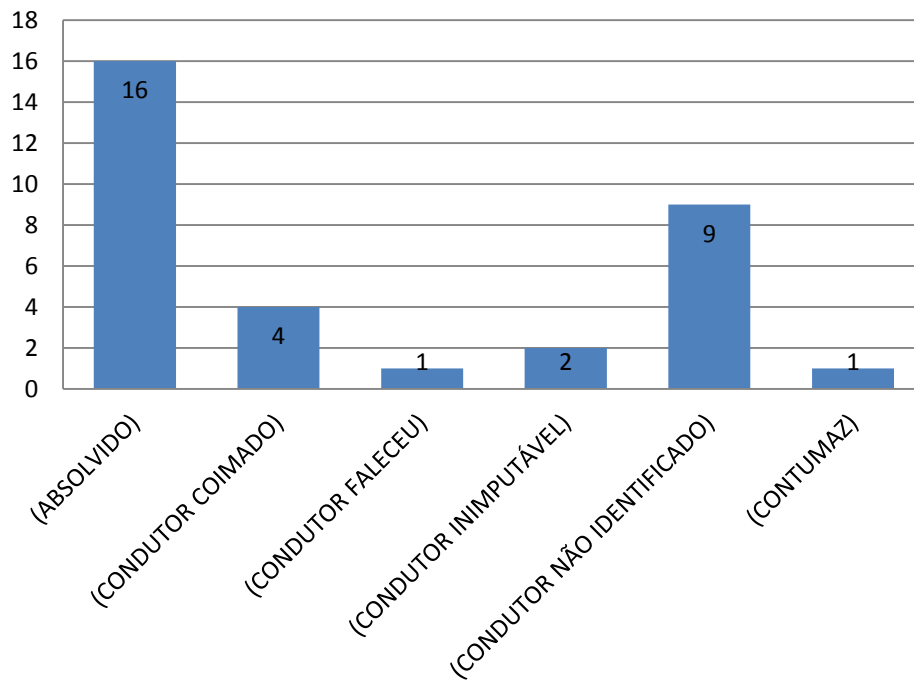
### 10.5.2. Análise das sentenças judiciais

Gráfico 18 – Condenações



De entre os casos analisados, verificou-se que quase um quinto das participações ainda aguarda julgamento e/ou envio de sentença. Nos restantes casos verificou-se que 48 % foram condenados e 33% absolvidos. Dito de outra forma, das sentenças que foram pronunciadas, 59 % acabaram em condenação dos arguidos. Na avaliação deste item, realça-se a dificuldade que foi a obtenção de decisões junto das diferentes comarcas. De referir que foram determinadas, nos termos do artigo 281º do CPP, suspensões provisórias do processo em 10 casos, sendo que em todos eles os condutores possuíam mais de 75 anos de idade e os factos tinham ocorrido em autoestrada.

Gráfico 19 – Motivo da não condenação



Os 33 casos em que não foram condenados os arguidos, foram sistematizados de acordo com os itens do gráfico acima. Regista-se um número significativo de casos (16 em concreto) de condutores que foram absolvidos sem ser dada indicação ao OPC para proceder a elaboração de autos de contraordenação. Dos autos analisados em apenas 4 casos que não foram condenados é que foi dada indicação para se proceder à elaboração de auto de contraordenação. No que concerne aos condutores absolvidos verificou-se, quer pela leitura do auto de notícia, quer pela leitura da própria sentença, erros comuns, nomeadamente a não identificação dos demais veículos colocados em perigo, a não identificação concreta das manobras efetuadas pelos arguidos, a não mensuração quer das distâncias percorridas quer das velocidades praticadas, bem como outros pormenores que permitissem concluir que a própria vida e/ou integridade física dos outros era colocada efetivamente em perigo.

Os processos em que não foi possível identificar o condutor, quer na elaboração do auto de notícia quer, no próprio inquérito foram naturalmente arquivados.

Gráfico 20 – Tempo necessário, em dias, para a pronúncia de sentença

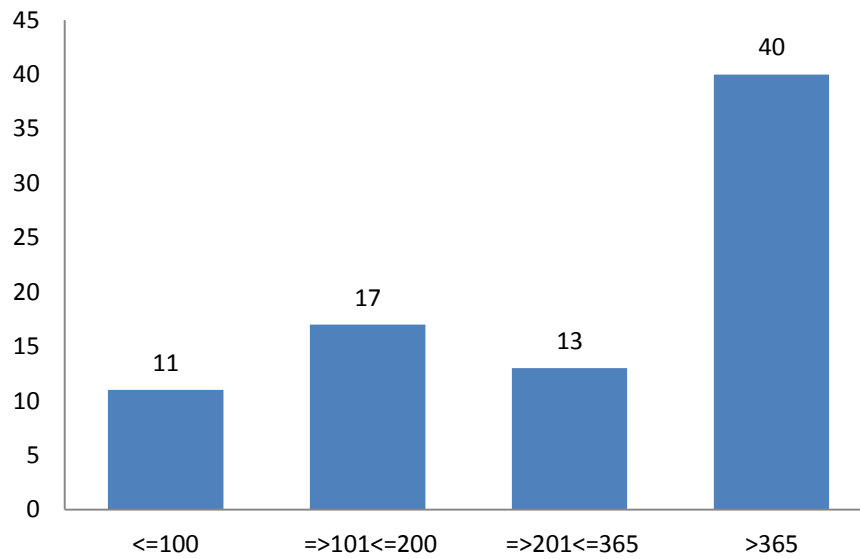
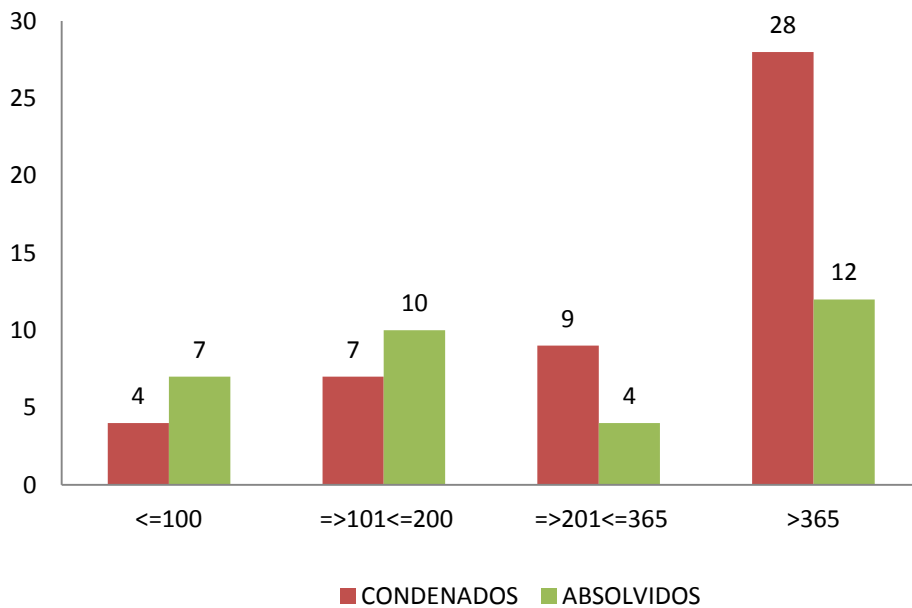


Gráfico 21 – Tempo necessário para pronúncia de sentença, condenações/absoluções

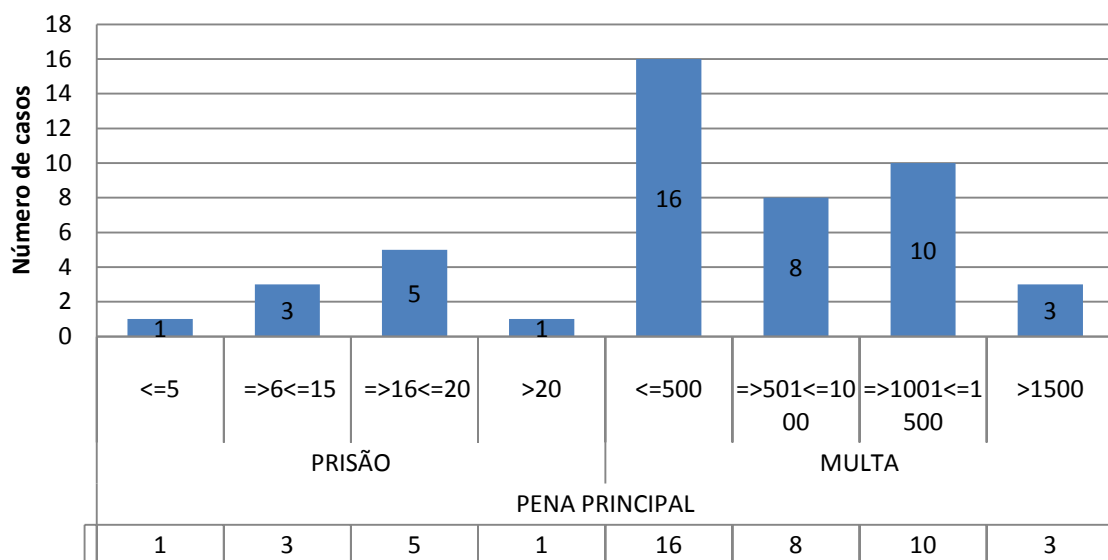


Os gráficos acima apresentados representam o número de dias que foram necessários para ser conhecida uma decisão, quer seja de condenação quer seja de arquivamento, sobre os factos participados. Os factos em que se conheceu uma sentença num menor hiato

temporal, nomeadamente até 200 dias, as absolvições superaram as condenações. Nos casos em que foram necessários mais de 201 dias para ser conhecida uma sentença, as condenações superaram as absolvições.

De realçar que os casos em que foi proferida sentença com mais de 730 dias, ou seja, mais de dois anos ascendem a nove, havendo mesmo uma situação em que foram necessários 1080 dias para ser conhecida a sentença.

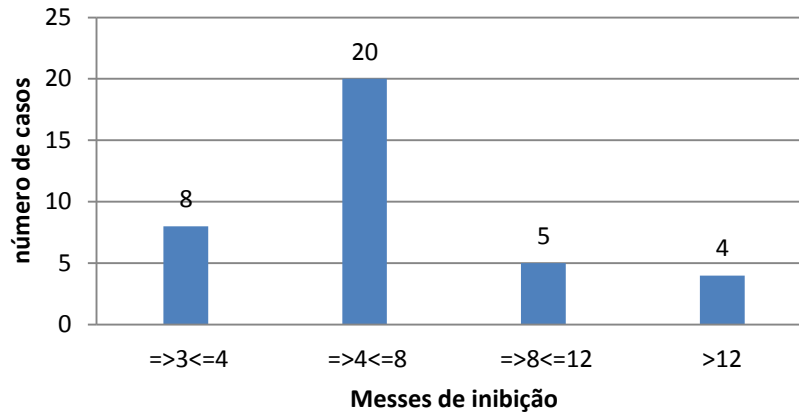
Gráfico 22 – Medida da pena principal (prisão em meses e multa em Euros)



Relativamente à pena principal deste crime, das 47 condenações conhecidas, em 10 casos o tribunal optou pela pena de prisão, variando entre os 3 e os 24 meses. De realçar o facto de 2 dessas 10 penas de prisão, terem sido de 3 e 19 meses de prisão efetiva. Nos restantes casos a pena de prisão foi suspensa.

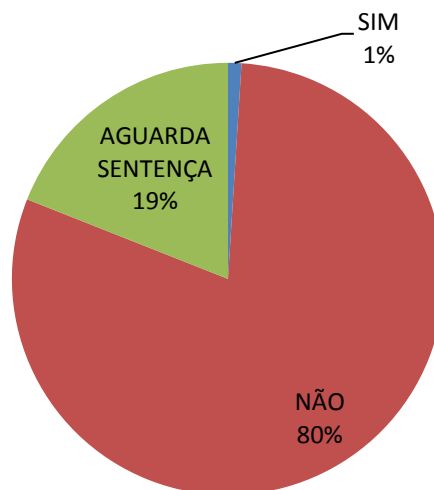
No que concerne as restantes 37 condenações, o valor da multa oscilou entre os 250 e os 2300 Euros, sendo que das 37 condenações com multa, 33 delas, ou seja a esmagadora maioria, não ultrapassou os 1500 Euros. Apesar de não estar mencionada no gráfico acima há registo de uma admoestação. Em suma foram proferidas 10 penas de prisão, 37 penas de multa e 1 admoestação.

Gráfico 23 – Medida da pena acessória (meses de inibição de condução de veículos com motor)



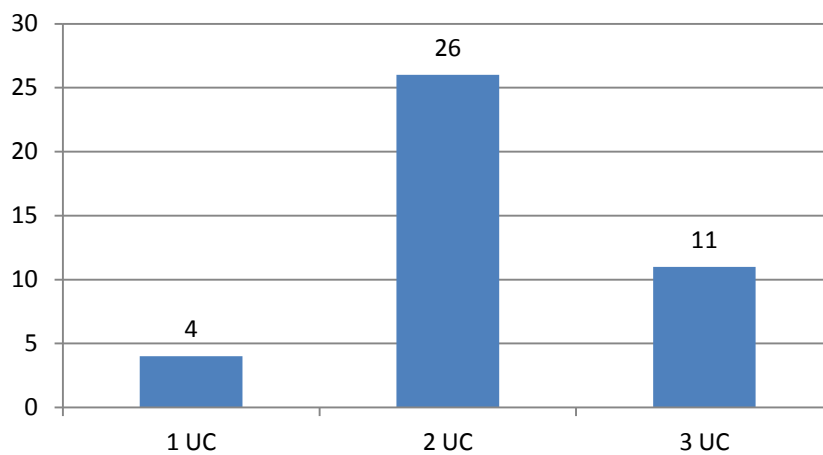
Relativamente a pena acessória, das 48 condenações apenas foram aplicadas 37 penas de inibição de conduzir. De referir a existência de 4 casos cujo período foi superior a 12 meses. No cômputo geral, a média das inibições foi de 8 meses. Contrariamente à sanção acessório do CE esta pena não pode ser suspensa e tem uma duração mínima de 3 meses.

Gráfico 24 – Aplicação de medida de segurança penal (Cassação do título e interdição de concessão de novo título de condução)



Das 80 sentenças proferidas, apenas num caso foi aplicada a cassação do título de condução e interdição de concessão de novo título pelo período de um ano. Esse caso foi de absolvição do arguido por falta de imputabilidade. Esta medida de segurança de natureza penal é aquela que tem um efeito mais nefasto junto do condutor não sendo contudo a mais aplicada. Nas condenações não foi aplicada nenhuma cassação do título de condução e interdição de concessão de novo título<sup>107</sup>.

Gráfico 25 – Custas judiciais



As custas judiciais oscilaram entre uma e três unidades de conta, sendo que uma parte significativa dos tribunais aplicou duas unidades de conta. Nas restantes condenações não foi possível apurar o valor das custas.

---

<sup>107</sup> Remete-se para a Tabela 5 onde são elencadas a quantidade de títulos de condução cassados quer pela via administrativa quer pela via judícia no triénio em análise

## CAPITULO 10 – CONCLUSÕES DA II PARTE

Dos 100 autos de notícia analisados, foram rececionadas 81 sentenças. Apesar de na fase inicial os Destacamentos de Transito reportarem 108 participações verificou-se que 8 crimes haviam sido mal classificados no Mapa para a Notações de Crimes enviado ao Ministério da Justiça.

Da análise dos autos de notícia e das respetivas sentenças sobressaem alguns itens em particular que não foram sistematizados e que não são de somenos importância.

A preocupação dos militares em não prosseguirem e por conseguinte suspender as perseguições, pois daí poderiam originar situações mais gravosas do que aquelas que tentavam sanar, ficou bem patente nos autos de notícia.

Constatou-se que condutores, com título de condução com menos de 10 anos e condenados, foram sujeitos a penas reduzidas e multas pouco elevadas assim como a não aplicação da medida de segurança de cassação do título de condução.

Aos condutores com mais de 70 de idade condenados ou absolvidos, a nenhum lhes foi aplicada a cassação do título de condução, possuindo a amostra 10 casos em que a idade do condutor era superior a 80 anos.

A prova testemunhal, isto é o facto de o autuante presenciar os factos, contribui significativamente para a sentença condenatória. Contudo, nos casos em que foram absolvidos, verificou-se que essas absolvições se devem em muito ao facto de não se ter mostrado preenchido um dos elementos objectivos do crime, nomeadamente a existência de perigo concreto para outros condutores e ocupante de outros veículos. Como é referido em várias sentenças é necessário que se gere uma situação não habitual e irregular que, em concreto, ponha em causa a segurança da circulação rodoviária e seja suscetível de provocar muito provavelmente a lesão da vida, da integridade física e de bens patrimoniais. De referir por fim que sentenças onde foram determinadas injunções, todas elas se referem a condutores com mais de 75 anos de idade.

Na sistematização levada a cabo verificou-se que a esmagadora maioria dos veículos intervenientes (89) são ligeiros de passageiros, tendo os factos sido registados essencialmente em autoestrada e estradas nacionais. No tocante a distribuição dos factos ao longo da semana e ao longo do dia, verificou-se que os dias de fim de semana são aqueles onde ocorrem um maior número de casos.

A apreensão dos veículos intervenientes e a elaboração simultânea de autos de contraordenação juntamente e autos de notícia foi residual, respectivamente 13% e 17%.

Quanto ao perfil do condutor interveniente (aqueles que foram possíveis de identificar) é na sua esmagadora maioria do sexo masculino (92%), havendo praticamente um terço com mais de 65 anos de idade. Dos 87 condutores identificados, 86% possuíam título de condução, tendo os restantes (14%) para além do crime de condução perigosa de veículo rodoviário incorrido no crime de condução sem habilitação legal. Dos condutores não habilitados para o exercício da condução, a idade oscila entre os 22 e os 40 anos de idades.

Quanto ao cadastro criminal dos condutores, verificou-se que 17% deles possuíam registo, não havendo contudo um padrão neste registo, contrariamente às infrações praticadas em que a esmagadora maioria dos intervenientes, entre outras infrações, circulou em contramão e, quase metade, desobedeceu ao sinal de paragem. A presença de álcool no exercício da condução esteve presente em vinte casos. A visualização do crime ocorreu em 59% dos casos, tendo em 44% dado origem a perseguições. Por seu turno em três quartos dos casos analisados houve interceção do veículo. Dos casos analisados verificou-se ainda que aproximadamente metade (44%) terminou com um acidente de viação, despiste ou colisão frontal.

No tocante a análise das sentenças judiciais conseguiu-se a sentença de 81 participações, tendo-se verificado que 48 correspondiam a condenações e, 33 a não condenações. Das 33 não condenações, 16 foram absolvidos do crime sem qualquer outro tipo de sanção, havendo apenas 4 casos onde foi feita a menção para serem elaborados autos de contraordenação.

Quanto ao tempo médio para ser pronunciada uma sentença, fosse ela condenatória ou de absolvição, foi de 382 dias, havendo contudo casos em que foram necessários mais de 1000 dias para se conhecer a sentença.

No que diz respeito à pena principal, a pena de multa em detrimento da pena de prisão, foi aquela que foi mais aplicada, oscilando os valores entre os 250 Euros e os 2300 Euros. A pena de prisão aplicada a 10 condutores apenas foi efetiva em 2 casos.

Por fim, no que concerne as penas acessórias e medidas de segurança verificou-se que a esmagadora maioria dos períodos de inibição variou entre os 4 e os 8 meses, tendo sido o mínimo, de acordo com o preceituado no artigo 69.º do CP, de 3 meses em 8 casos.

A medida de segurança de cassação do título de condução apenas foi aplicada a um condutor, condutor esse que foi absolvido por ser ininputável.

### PARTE III – CONSIDERAÇÕES FINAIS E PROPOSTAS

Com o presente trabalho pretendeu-se efetuar uma abordagem mais prática ao crime de condução perigosa de veículo rodoviário.

Por um lado, conhecer melhor este crime, tendo em conta que o mesmo não tem a repercussão mediática que os restantes dois crimes rodoviários e, por outro conhecer o tratamento que é dado posteriormente pela instância judicial. Tudo isto no sentido de produzir um conjunto de conclusões e reflexões sobre a atuação dos militares da Guarda e dos respetivos tribunais, conclusões essas que poderão servir para uma melhor e correta abordagem no terreno por parte das Forças de Segurança, em especial dos militares da Guarda.

Assim, da análise efetuada, concluiu-se que uma das razões que levou a não condenação dos condutores foi precisamente o facto de a conduta dos arguidos violar as normas versadas nas alíneas a) e b) do n.º1 do artigo 291º do CP, não tendo contudo criado perigo para a vida ou integridade física de outros. De facto, foram vários os autos de notícia nos quais os condutores apesar de, por exemplo, circularem em contramão em auto-estrada, não colocaram em perigo outros condutores por não se terem cruzado com outros veículos. Porém, verificaram-se algumas lacunas por parte dos autuantes ao não identificarem cabalmente os demais veículos que foram colocados em perigo assim como os peões, levando ao arquivamento dos referidos autos. A não identificação concreta das manobras realizadas assim como a não mensuração de distâncias e velocidades praticadas levou a que fossem também arquivados um número significativo de participações.

Por outro lado e ao contrário do crime sem habilitação legal onde não há disposição legal semelhante na legislação contraordenacional; bem como o crime de condução sob influência do álcool/estado de embriaguez onde se encontram devidamente balizados os limites onde começa o crime e acaba a contraordenação, no crime de condução perigosa de veículo rodoviário a fronteira entre a escolha da via penal ou contraordenacional é frequentemente ténue. De facto, a tentação por parte dos militares em elaborar autos de contraordenação em situações que poderiam tipificar crime, em detrimento da elaboração de autos de notícia, é real. Quer seja pela circunstância dos participantes terem uma falsa perceção de que alguns casos são arquivados, quer pelo eventual desconhecimento da legislação, certo é que os autos de notícia por crime de condução perigosa de veículo

rodoviário, são em número substancialmente inferior, quando comparados com os restantes dois crimes rodoviários.

Contudo antes de serem apresentadas as propostas, interessa conhecer se as hipóteses colocadas no início do trabalho, e a seguir novamente transcritas, foram ou não confirmadas:

H1: As condenações neste tipo de crime, ao contrário dos restantes dois crimes rodoviários (condução sem habilitação legal e condução em estado de embriaguez), são menores.

H2: O valor da multa não difere do valor da coima atendendo às infrações descritas nos autos de notícia assim como a medida da pena acessória com a da sanção acessória.

H3: O militar da GNR tem autonomia de logo após o conhecimento dos ilícitos, no caso em concreto o concurso de infrações de índole criminal e de índole contraordenacional, sanar o processo com recurso a via contraordenacional.

H4: Os visados neste tipo de crime são condutores essencialmente jovens, com títulos de condução com menos de 5 anos.

No que respeita a primeira hipótese (H1) verificou-se que a taxa de condenação foi, nas sentenças conhecidas, de 59%. Ao contrário do crime de condução sem habilitação legal e do crime de condução em estado de embriaguez, onde por serem crimes de perigo abstrato basta uma ação (conduzir sem carta ou em estado de embriaguez) para o preenchimento do tipo, ação essa que não necessita colocar em perigo outros bens jurídicos; no crime de condução perigosa de veículo rodoviário há necessidade de esse bem jurídico ser efetivamente ameaçado ou seja ter-se criado uma situação de perigo. É precisamente este item, ausência da criação de situação de perigo, que serve para um número significativo de absolvições. Desta forma verifica-se que a confirmação desta hipótese.

Quanto a segunda hipótese (H2), relativa a similitude do valor da multa e da coima assim como da pena e da sanção acessória, verificou-se que o valor da multa nos 37 casos aplicada, foi na esmagadora maioria (30 casos) inferior a 1500 Euros, sendo mais de metade desses casos inferior a 500 Euros – Gráfico 20. Desta análise resulta ainda que, ao contrário da coima, há na aplicação da multa uma ponderação maior por parte da instância judicial na sua determinação. Analisando o Gráfico 12 (infrações praticadas) assim como o

versado no capítulo 7 – “*O concurso de infrações criminais e contraordenacionais*”, verifica-se que há semelhanças significativas no valor da coima e da multa. Por outro lado, no que concerne a pena e a sanção acessória essa semelhança já não é tão evidente na medida em que a sanção acessória mínima é de 1 mês e na pena acessória a mínima é de 3 meses, sendo que a pena acessória não pode ser suspensa ao contrário da sanção. Assim esta hipótese foi parcialmente confirmada no valor da coima e da multa, não o sendo na sanção acessória e na pena acessória.

A terceira hipótese (H3) foi confirmada na sua totalidade de acordo com o versado no capítulo 7 – “*O poder discricionário da militar da GNR no processamento dos factos*”. De facto variáveis como a gravidade da infracção, atitude do infractor, relação do militar com as instâncias de controlo (Tribunal e Ministério Público), valor da coima e seus efeitos, entre outros, são preponderantes na escolha do militar quanto a escolha da via a tomar, isto é processar os factos pela via penal ou pela via contraordenacional.

Por fim a quarta hipótese (H4) não foi confirmada na medida em que dos 100 condutores analisados na amostra, verificou-se que 64 deles possuíam idade superior a 31 anos e desses 64 metade tinham mesmo mais de 65 anos de idade – Gráfico 7.

Depois de verificadas que das 4 hipóteses colocadas, foram confirmadas totalmente duas (H1 e H3), parcialmente confirmada uma (H2) e não confirmada a quarta hipótese (H4) passar-se-á de seguida elencar um conjunto de propostas que resultaram do presente trabalho.

Das sentenças recebidas e insertas no presente trabalho verificou-se alguma multiplicidade na forma de apresentação das mesmas. De facto, e de acordo com aquilo que havia sido manifestado pelo Presidente da ANSR na entrevista concedida, constata-se uma diversidade de formas de apresentação de sentenças, formas essas dificultam a sua sistematização posterior no RIC. A inserção de aproximadamente 200 decisões por dia nos respectivos RIC, caso fossem devidamente padronizadas, seria mais célere e obviaria eventuais faltas de atualização da base de dados por a referida sentença não ter sido introduzida em tempo. Considerando que os tribunais não podem averbar directamente as respectivas sentenças no RIC, se o formulário tipo adotado pela ANSR e utilizado por uma parte significativa de comarcas fosse utilizado por todas as comarcas, impediria que surgissem casos de condutores a quem foi determinada uma pena acessória e essa mesma pena não se encontra averbada no RIC.

No tocante à formação dos militares da Guarda nesta vertente rodoviária e no que diz respeito a este crime em especial, apesar de nos diferentes cursos de especialização e de promoção ministrados na instituição, deverá ser reforçada em especial a formação no que toca aos crimes rodoviários. Assim, como foi abordado no presente trabalho, este crime ao contrário do crime de condução sem habilitação legal e do crime de condução em estado de embriaguez, os factos que configuram este tipo de ilícito poderão ser processados via contraordenacional logo após a ocorrência dos mesmos. Tal possibilidade, e atendendo à gravidade dos comportamentos, inviabiliza uma análise ponderada e cuidada, como seria exigível para este tipo de comportamentos, análise essa que tem em conta o contexto económico e social do condutor. Desta forma todos os factos suscetíveis de enquadrar este ilícito, deverão ser todos participados a juízo, cabendo ao MP a decisão de os processar e deduzir a respetiva acusação ou remetê-los, caso entenda que não configuram crime, a entidade policial.

Quanto à carta por pontos, defendida pelo presidente da ANSR, assim como a consulta do RIC através do sítio da ANSR, seriam decisões que em muito agilizariam o processo administrativo. Por um lado o facto de uma parte significativa das infracções rodoviárias serem graves ou muito graves e por conseguinte os condutores apresentarem sucessivas defesas e contestações e, por outro, o facto de o condutor saber em tempo a situação processual do seu título de condução levaria a que por parte dos automobilistas houvesse uma outra abordagem e por conseguinte uma melhor gestão do seu *plafond* de pontos relativos a carta.

A duplicidade de bases de dados, detentores de títulos de condução – gerida pelo IMTT e o Registo de Infracções de Condutor – gerida pela ANSR, constituem um entrave ao normal processamento do cumprimento das penas acessórias e medidas de segurança. A fusão das duas bases de dados ou a sua gestão por uma única entidade impediria que pudessem ocorrer, como foi aliás manifestado pelo presidente da ANSR, que um condutor a quem foi cassado de título de condução (base de dados do IMT) e por conseguinte vedada a possibilidade de obter novo título de condução durante determinado período de tempo (RIC da ANSR) lhe seja concedido novo título precisamente dentro desse período. Tal preocupação é pertinente na medida em que, como aliás foi reconhecido, existe a possibilidade de a um condutor a quem tenha sido aplicada uma pena acessória de inibição de conduzir lhe seja emitido novo título pelo IMTT, se não for devidamente consultada a

base de dados da ANSR (RIC). Acresce ainda o facto de a ANSR determinar sanções acessórias e medidas de segurança de natureza administrativa.

A classificação, quanto a gravidade das infrações, apesar de não ter sido contemplada a sua alteração com a última alteração ao CE<sup>108</sup>, deveria essa atender ao contexto em que a mesma é praticada. Como foi referido no presente trabalho, no capítulo 8 “*As sanções acessórias e as medidas de segurança administrativas do CE*” verifica-se que há infracções com a mesma gravidade mas com uma censura social muito maior. Sendo por ventura de difícil aplicabilidade, deveria pelo menos ser revista a gradação da classificação das infracções, criando eventualmente uma quarta categoria onde seriam elencadas as infracções que deveriam ser consideradas ainda mais graves dos que as “*infrações muito graves*” cabendo por exemplo nesta categoria infracções muito graves praticadas em determinados contextos.

Por fim referir a dificuldade que foi a recolha das sentenças junto dos diferentes tribunais ao longo do país. Tal tarefa teria sido praticamente impossível se não fosse a prestimosa colaboração dos Destacamento de Trânsito da GNR de norte a sul. De facto foram esses Destacamento de Trânsito, enquanto autores das participações do crime de condução perigosa de veículo rodoviário, que serviram de ponte entre o orientando e os tribunais. Mesmo depois de obter as sentenças foi notório a multiplicidade de formas como as sentenças são comunicadas pelos diferentes tribunais. Aliás tal dificuldade já havia sido manifestada pelo presidente da ANSR aquando a entrevista dada em 21 de Novembro.

Uma última nota para referir que o presente trabalho poderá ser aprofundado e melhorado com subsequentes investigações sobre esta problemática, nomeadamente auscultar juntos dos militares da Guarda o que para eles configura este crime, se consideram a via contraordenacional suficiente, quais as alterações que poderiam ser levadas a cabo para um melhor e mais fidedigno acesso às bases de dados.

---

<sup>108</sup> Lei 72/2013 de 03 de Setembro.

## BIBLIOGRAFIA

### Livros, manuais e artigos

**ALBUQUERQUE**, Paulo Pinto de. *Comentário do Código de Processo Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa : Universidade Católica Editora , 2007.

—. *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. Lisboa : Universidade Católica Editora , 2008.

—. *Comentário do Regime Geral das Contra-Ordenações à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem* . Lisboa : Universidade Católica Editora, 2011.

**ALMEIDA**, Luís Duarte de. *O Concurso de Normas em Direito Penal*. Coimbra : Almedina , 2004.

**CARVALHO**, Américo Taipa de. *Sucessão de Leis Penais* . Coimbra : Coimbra Editora , 2008.

**COSTA**, José Francisco de Faria da. *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra : Coimbra Editora , 1992.

**DIAS**, Jorge de Figueiredo. “O Movimento de Descriminalização e o Ilícito de Mera Ordenção Social.” Lisboa : Jornadas de Direito Criminal I, 1983.

**DIAS**, Jorge Figueiredo de, e Manuel da Costa Andrade. *Criminologia - O Homem delinquente e a sociedade criminógena*. Coimbra : Coimbra Editora Limitada, 1992.

**FARIA**, Paula Ribeiro de. *Comentário Conimbricense do Código Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1999.

**GONÇALVES**, Manuel Lopes Maia. *Código Penal Anotado*. Coimbra: Almedina , 1999.

—. *Código Penal Português - anotado e comentado*. Coimbra: Almedina, 1986.

—. *Código penal Português - Anotado e Comentado Legislação Complementar*. Coimbra : Almedina, 2007.

**LOUREIRO**, Carla Cordeiro, e António Monteiro Barros. “Determinantes dos Comportamentos de Transgressão na Condução Rodoviária .” *Revista Portuguesa de Educação* , 1997: 62-68.

**MEIRELES**, Adérito. *Código da Estrada Anotado e Explicado com o respetivo Regulamento e Legislação Complementar*. Régua : Imprensa do Douro, 1971.

**PEREIRA**, António Beça. *Regime Geral da Contra-Ordenações e Coimas - Anotado*. Coimbra: Almedina , 2009.

**PIMENTA**, José da Costa. *Código da Estrada Anotado e Legislação Complementar* . Coimbra : Livraria da Universidade de Coimbra, 1995.

**RAMOS**, João Palma. “Crimes Rodoviários: Especificidades da negligência .” *Revista do CEJ*, 1º Semestre de 2009: 77-93.

**SANTOS**, Manuel Simas, e Jorge Lopes de Sousa. *Contra-ordenações Anotações ao Regime Geral* . Lisboa: Áreas Editora, SA, 2011.

**SARMENTO**, Manuela. *Guia Prático sobre Metodologia Científica*. Lisboa : Univesidade Lusiana Editora, 2008.

**SILVA**, Germano Marques da. *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora , 1996.

**TAVARES**, Hugo Alexandre. “Condução Perigosa de veículo Rodoviário.” *Polícia Portuguesa*, Setembro - Outubro de 2001: 15.

**VIEIRA**, Francisco Marques. *Direito Penal Rodoviário*. Lisboa : Universidade Católica Portuguesa , 2007.

## **Legislação**

Constituição da República Portuguesa.

Código Penal.

Código de Processo Penal.

Código da Estrada.

Código da Estrada, aprovado pelo Decreto de Lei n.º 39672 de 20 de Maio de 1954.

Estatuto dos Militares da Guarda Nacional Republicana.

Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana.

Lei Orgânica da Investigação Criminal.

Lei 18/2007 de 17 de Maio, regula os procedimentos a adoptar na fiscalização da condução sob influência do álcool.

Portaria n.º 1450/2008 de 16 de Dezembro, define a organização interna da Guarda Nacional Republicana.

Portaria n.º 1556/2007 de 10 de Dezembro, regula os aparelhos utilizadas na fiscalização da condução sob influência do álcool.

Projeto de Parte Especial do Código Penal de 1966, discutido na 17ª sessão da Comissão Revisora

Regime Geral das Contraordenações e Coimas.

### **Documentos Institucionais**

Relatório Anual de segurança Interna 2009;

Relatório Anual de segurança Interna 2010;

Relatório Anual de segurança Interna 2011;

Autos de Notícia com os seguintes NUIPC's:

07/09.2 GTAVR; 10/09.2 GTAVR; 139/09.7 GTAVR; 150/10.5 GTAVR; 76/11.5 GTAVR; 117/11.6 GTSJM; 65/09.0 GTBRG; 416/11.7 GTBRG; 420/11.5 GTBRG; 103/10.3 GTBRG; 12/11.9 GTCBR; 153/11.2 GTCBR; 26/09.9 GTEVR; 63/09.3 GTABF; 111/09.7 GTABF; 194/09.0 GTABF; 377/09.2 GTABF; 86/10.0 GTABF; 481/10.4 GTABF; 968/10.9 GTABF; 992/10.1 GTABF; 216/11.4 GTABF; 612/11.7 GTABF; 667/11.4 GTABF; 845/11.6 GTABF; 45/11.5 GTSJM; 118/11.4 GTSJM; 14/10.2 GTBJA; 56/09.0 GTBJA; 39/10.8 GTBJA; 64/11.1 GTBJA; 93/11.5 GTBJA; 233/11.4 GTCBR; 162/11.1 GTEVR; 109/09.5 GTABF; 1090/11.6 GTABF; 871/11.5GTABF; 1109/11.0GTABF; 28/11.5GTGRD; 29/11.3GTGRD; 87/11.0GTGRD; 114/10.9GTLRA; 209/10.9GTLRA; 302/11.0GTLRA; 42/09.0GTALQ; 21/09.8GTCSC; 80/09.3GTCSC; 263/09.6GTCSC; 366/09.7GTCSC; 536/09.8GTCSC; 584/09.8GTCSC; 44/10.4GTCSC; 79/10.7GTCSC; 345/10.1GTCSC; 149/11.4GTCSC; 320/11.9GTCSC; 327/11.6GTCSC; 72/09.2GTTVD; 100/10.9GTTVD; 33/11.1GTTVD; 59/11.5GTTVD; 77/11.3GTTVD; 102/11.8GTTVD; 13/09.7GTPRT; 25/10.8GTPRT; 114/10.9GNPRT; 235/10.9GNPRT; 265/10.0GNPRT; 06/11.0GNPRT; 173/11.7GNPRT; 194/11.0GNPRT; 261/11.0GNPRT; 292/11.0GNPRT; 34/09.0GTSTR; 85/09.4GTSTR; 05/10.3GTSTR; 289/11.0GTVIS; 58/10.4GTSTR; 04/11.8GTSTR; 90/11.0GTSTR; 154/11.0GTSTR; 171/11.0GTSTR; 70/09.6GTSTB; 372/10.9GTSTB; 08/11.1GTSTB; 139/11.7GTSTB; 221/11.0GTSTB; 222/11.9GTSTB; 24/09.2GTVCT; 46/09.3GTVCT; 59/09.5GTVCT; 15/10.0GTVCT;

116/10.5GTVCT; 263/10.3GTVCT; 78/11.1GTVCT; 110/10.1GTVRL; 189/10.0GTVRL;  
212/10.9GTVRL; 08/11.0GTVRL; 250/11.4GTVIS;

Sentenças dos seguintes Autos de Notícia:

07/09.2 GTAVR; 10/09.2 GTAVR; 139/09.7 GTAVR; 150/10.5 GTAVR; 76/11.5  
GTAVR; 117/11.6 GTSJM; 65/09.0 GTBRG; 416/11.7 GTBRG; 420/11.5 GTBRG;  
103/10.3 GTBRG; 12/11.9 GTCBR; 153/11.2 GTCBR; 26/09.9 GTEVR; 63/09.3 GTABF;  
111/09.7 GTABF; 194/09.0 GTABF; 377/09.2 GTABF; 86/10.0 GTABF; 481/10.4  
GTABF; 968/10.9 GTABF; 216/11.4 GTABF; 667/11.4 GTABF; 14/10.2 GTBJA; 56/09.0  
GTBJA; 39/10.8 GTBJA; 93/11.5 GTBJA; 233/11.4 GTCBR; 109/09.5 GTABF;  
1090/11.6 GTABF; 871/11.5GTABF; 28/11.5GTGRD; 87/11.0GTGRD; 114/10.9GTLRA;  
209/10.9GTLRA; 302/11.0GTLRA; 42/09.0GTALQ; 21/09.8GTCSC; 80/09.3GTCSC;  
366/09.7GTCSC; 536/09.8GTCSC; 584/09.8GTCSC; 44/10.4GTCSC; 345/10.1GTCSC;  
320/11.9GTCSC; 327/11.6GTCSC; 72/09.2GTTVD; 100/10.9GTTVD; 33/11.1GTTVD;  
59/11.5GTTVD; 77/11.3GTTVD; 102/11.8GTTVD; 13/09.7GTPRT; 25/10.8GTPRT;  
114/10.9GNPRT; 235/10.9GNPRT; 265/10.0GNPRT; 06/11.0GNPRT; 173/11.7GNPRT;  
194/11.0GNPRT; 261/11.0GNPRT; 292/11.0GNPRT; 85/09.4GTSTR; 05/10.3GTSTR;  
289/11.0GTVIS; 58/10.4GTSTR; 04/11.8GTSTR; 154/11.0GTSTR; 171/11.0GTSTR;  
70/09.6GTSTB; 08/11.1GTSTB; 139/11.7GTSTB; 222/11.9GTSTB; 24/09.2GTVCT;  
46/09.3GTVCT; 59/09.5GTVCT; 15/10.0GTVCT; 116/10.5GTVCT; 263/10.3GTVCT;  
189/10.0GTVRL; 212/10.9GTVRL; 08/11.0GTVRL;

#### **Sítios consultados**

[www.imtt.pt](http://www.imtt.pt)

[www.gnr.pt](http://www.gnr.pt)

[www.psp.pt](http://www.psp.pt)

[www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

[www.prp.pt](http://www.prp.pt)

[www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)



## **ANEXO I – GÉNESE E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CRIME DE CONDUÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO RODOVIÁRIO**

### **Artigo 328º do Projeto de Parte Especial do Código Penal de 1966, discutido na 17ª sessão da Comissão Revisora.**

#### **ARTIGO 328.º**

(Condução perigosa de meio de transporte)

1- Quem conduzir aeronave, barco ou comboio ou outro veículo destinado ao transporte por via aérea, água ou via-férrea, não estando, por virtude do uso de bebidas alcoólicas ou outras substâncias entorpecedora ou em consequência de deficiência física ou mental, em condições de o fazer com segurança, criando dessa forma perigo para a vida, saúde, integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de grande valor, será punido com prisão de seis meses a quatro anos.

2- Na mesma pena incorre o condutor ou responsável pela segurança de tais veículos que criar o perigo referido no número anterior, por violação intencional das normas legais de segurança de tais transporte.

3- Se a violação das normas legais de segurança for imputável a título grave de negligência ou o perigo previsto no n.º 1 deste artigo for criado por negligência a pena será a de prisão até dois anos.

4- Se a conduta descrita no n.º 1 deste artigo a título de negligência, a pena será a de prisão até um ano ou multa até vinte dias.

5- É aplicável o disposto nos artigos 317º e 318º.

**Artigo 278º do “Código Penal de 1982”, aprovado pelo DL 400/82 de 23 de Setembro.**

ARTIGO 278.º

(Condução perigosa de meio de transporte)

1- Quem conduzir aeronave, barco comboio ou outro veículo destinado aos serviços de transporte por via aérea, água ou terra, não estando em condições de o fazer com segurança, criando dessa forma perigo para a vida ou integridade física ou para bens patrimoniais de grande valor de outra pessoa, será punido com prisão de 2 a 6 anos de multa de 100 a 150 dias.

2- Se o perigo a que refere o número anterior for criado por negligência, a pena será a de prisão até 3 anos e multa até 120 dias.

3- Se a ação descrita no n.º 1 deste artigo for imputável a título de negligência, a pena será a de prisão até 2 anos e multa até 100 dias.

5- É aplicável aos casos referidos neste artigo, o disposto nos artigos 267.º e 268.º

**Artigo 291º do “Código Penal de 1995”, aprovado pelo DL 48/95 de 15 de Março.**

ARTIGO 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

1- Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada:

- a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência do álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas o produto com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou
- b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária;

e criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com penas de prisão até 3 anos ou com pena de multa..

2- Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.

3- Se a conduta referida for no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

**Artigo 291º do “Código Penal de 2001”, aprovado pela LEI 77/2001 de 13 de Julho.**

ARTIGO 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

1- Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada:

- a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência do álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas o produto com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou
- b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em autoestrada ou em estrada fora de povoações, à marcha atrás em autoestrada ou em estrada fora de povoações, ao limite de velocidade ou a obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita;

e criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com penas de prisão até 3 anos ou com pena de multa..

2- Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.

3- Se a conduta referida for no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

**Artigo 291º do “Código Penal de 2007”, aprovado pela LEI 59/2007 de 04 de Setembro.**

ARTIGO 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

1- Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada:

- a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência do álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas o produto com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou
- b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em autoestrada ou em estrada fora de povoações, à marcha atrás em autoestrada ou em estrada fora de povoações, ao limite de velocidade ou a obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita;

e criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com penas de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

2- Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada e nela realizar atividades não autorizadas de natureza desportiva ou análoga que violem as regras na alínea b) do número anterior, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

3- Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.

4- Se a conduta referida for no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

## ANEXO II – QUADRO COMPARATIVO DAS REGRAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA CONSIDERADAS COMPORTAMENTOS/MANOBRAS PERIGOSA.

Violação grosseira das regras de circulação rodoviária à luz do CP		Comportamentos considerados como manobras perigosas à luz do CE de 1954 <sup>109</sup>
Regra de circulação rodoviária, do projeto de revisão do CP, que a comissão de revisão entendeu, à época, não enumerar com a publicação do DL 48/95.	Regras de circulação rodoviária enumeradas no atual artigo 291º do CP	
Regras de circulação rodoviária relativas à <b>prioridade</b>	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>prioridade</b>	Não cumprimento da regra da <b>prioridade</b> (artigo 8º)
	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>obrigação de parar</b>	
Regras de circulação rodoviária relativas à <b>ultrapassagem</b>	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>ultrapassagem</b>	Infração as regras relativas à <b>ultrapassagem</b> (artigo 10º)
	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>mudança de direção</b>	Infração as regras relativas à <b>mudança de direção</b> (artigo 11º),
Regras de circulação rodoviária relativas à <b>passagem de peões</b>	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>passagem de peões</b>	
Regras de circulação rodoviária relativas à <b>inversão do sentido da marcha em autoestrada</b> ou estrada fora das povoações	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>inversão do sentido da marcha em autoestrada</b> ou estrada fora das povoações	Infração as regras relativas à <b>inversão do sentido de marcha</b> (artigo 12º), Infrações relativas a manobras praticadas em <b>autoestrada</b> (artigo 26º)
	Regras de circulação rodoviária relativas à <b>marcha atrás em autoestrada</b> ou em estrada fora das	Desrespeito das normas respeitantes à realização da <b>manobra de marcha atrás</b> (artigo 13º)

<sup>109</sup> Estão abrangidas as condutas do artigo 61º bem como aquelas constantes do ofício n.º 140823 de 14 de Dezembro de 1970 da Direção Geral de Transportes Terrestres que qualificou como manobras perigosas determinados comportamentos in Meireles, A. (1971). *Código da Estrada Anotado e Explicado com o respetivo Regulamento e Legislação Complementar*. Régua : Imprensa do Douro, pp. 287-290.

	povoações	
Regras de circulação rodoviária relativas ao limite de <b>velocidade</b> em razão da falta de visibilidade	Regras de circulação rodoviária relativas ao limite de <b>velocidade</b>	Infração relativa ao excesso de <b>velocidade</b> (artigo 7º)
	Regras de circulação rodoviária relativas à obrigatoriedade de <b>circular na faixa de rodagem da direita.</b>	Infração relativa a obrigação de <b>circular pela direita</b> e a sinalização do início da marcha (artigo 5º)
		Infração relativa ao não respeito pela distância lateral de segurança no cruzamento de veículo (artigo 9º)
		Infração relativa a transposição ou circulação sobre o traço contínuo (artigo 6º)
		Infração relativa ao encadeamento de luzes (artigo 30º)
	Estado de <b>embriaguez</b> ou sob <b>influência do álcool</b>	Infração relativa ao estado de <b>embriaguez</b> (artigo 61º)
		Infração relativa a falta de dístico assinalando que o condutor possui carta a menos de 2 anos (artigo 7º)

### **ANEXO III – ENTREVISTA AO ENG. JORGE MANUEL QUINTELA BRITO JACOB, PRESIDENTE DA AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA.**

Realizada a 21 de Novembro de 2013, Lisboa.

- **Qual a quantidade de títulos de condução que foram alvo de cassação, nos termos do CE e do CP, no triénio 2009 – 2011?**

Da parte da ANSR, há uma parte significativa de títulos de condução que são cassados. Via administrativa temos essa informação embora de momento aqui não. Via judicial não temos essa informação, porque quando o título é cassado, pelo tribunal, vai directamente para o IMT e o IMT tem de fazer a relação dessa informação na sua base de dados.

No que concerne a via judicial, se há juízes que aplicam mais a cassação, julgo que serão juízes que já tiveram acções traumática de familiares próximos e que ficam mais sensíveis para esta problemática.

- **Ou seja teremos de perguntar por um lado a ANSR e por outro ao IMT a quem foi cassado o título de condução.**

Precisamente, a decisão judicial é enviada para nós, só para registarmos no RIC a pena de proibição de conduzir ou seja a pena acessória. A informação da cassação do título de condução vai para o IMT para obviar que a emissão de uma segunda via da carta de condução seja feito antes de decorrido o período de tempo decretado. O tribunal faz a comunicação em simultâneo para nós e para o IMT. Para facilitar essa comunicação, criamos um documento tipo formulário, onde os tribunais preenchem os campos que são essenciais para nós. Desta forma em vez de nos enviarem sentença toda para registar, só nos enviam o formulário.

- **É frequente os tribunais procederem ao envio de informação de que o título de condução foi alvo de cassação para a ANSR; atendendo a que é o IMT que emite os títulos de condução?**

Como disse os tribunais fazem essa comunicação em simultâneo para a ANSR e para o IMT. Contudo temos um problema de ordem jurídica que é o lançamento no

cadastro, no RIC, das injunções, mas tem-se efectuado um esforço para ultrapassar esse problema. Admito no entanto que haverá algumas dificuldades de comunicação que estamos a tentar resolver. Atualmente os magistrados do MP e os magistrados judiciais tem acesso ao RIC directo, ou seja já podem consultar directamente o registo de infracções de condutor. Tal possibilidade constitui para eles uma ajuda na tomada de decisão. Agora escreverem no RIC ainda não é possível, as decisões tem que ser transmitida a ANSR e é a própria ANSR que carrega esses dados.

- **Como é efectuada a comunicação entre a ANSR e o IMT aquando a cassação, por parte da ANSR, do título de condução/impedimento de obtenção de novo título de condução durante um determinado período de tempo, considerando que o IMT não poderá validar o novo título de condução obtido antes de decorrido o período de impedimento de obtenção desse novo documento.**

O IMT tem acesso ao RIC; quando emitem um novo título de condução deviam consultar o RIC para verificarem se ainda está dentro daquele período em que está impedido de obter novo título. Agora francamente não sei se temos alguma comunicação específica, temos a troca de informação ao nível da base de dados.

Admito que possam ter ocorrido algumas falhas de comunicação; deviam sempre consultar o RIC e não deveriam poder emitir novo documento/novo título sempre que determinado cidadão esteja dentro do período de tempo em que esta impedido de obter novo título. Não lhe vou dizer que é impossível que tenha sido emitido um novo título de condução porque me chegou ao conhecimento de casos que aconteceram. Agora isso é uma anomalia, devia haver a comunicação ou ser tudo na mesma base de base a fim de evitar estas situações.

- **Refere o artigo 148.º do CE que a prática de três contraordenações muito graves ou de cinco contraordenações entre graves ou muito graves num período de cinco anos tem como efeito necessário a cassação do título de condução do infractor.**

**Tendo em consideração o preceituado neste artigo é logo iniciado processo autónomo sempre que se verificam estes pressupostos, atendendo ao facto de**

**as infracções poderem ter a mesma gravidade mas uma censura social maior?**

Julgo que somos demasiados violentos, tenho uma visão diferente ... defendo a carta por pontos. Devia-se transferir o actual regime para a carta por pontos, cada infracção grave ou muito grave daria a perda de X pontos, só ficaria a carta apreendida no final de esgotado determinado número de pontos, que é o sistema que vigora praticamente em toda a Europa, em França, em Inglaterra, em Espanha. Aqui somos a excepção e isso determina que as pessoas, desconhecendo os limites que têm, apresentem defesas e recursos que depois encravam todo o procedimento administrativo.

No fundo temos uma espécie de pontos mas a verdade é que as pessoas não sabem e à mais pequena infracção, com medo da sanção acessória, vêm logo recorrer, apresentar defesa e complicar todo o processo na medida em que recebemos cerca de 700 a 800 documentos por dia relacionados com defesas e contestações. A coima em si pagam na hora.

Tudo isto acaba por ser uma sobrecarga administrativa que poderia ser eliminada com a carta por pontos e consulta ao RIC. Já temos a funcionar, numa fase experimental como nas finanças, um código de acesso para que o condutor vá consultar os seus dados no sítio da ANSR.

Quanto as contraordenações graves e muito graves que estão referenciadas nesse artigo são-no independentemente do tipo de infracção praticada. Desde que ela esteja tipificada como grave ou muito grave no código da estrada ela é considerada para efeitos do cúmulo que vem previsto na norma. Três contraordenações muito graves, que até podem ser próximas umas das outras como desrespeitar uma sinalização semafórica, transpor uma linha longitudinal contínua e ao mesmo tempo praticar uma infracção de velocidade, são três contraordenações muito graves e é o suficiente para ser instruído logo o processo de cassação. O falar ao telemóvel, um excesso de velocidade que seja grave, uma falta de seguro conta já para o número de contraordenações graves para ser determinada a cassação.

Para efeitos da cassação, há determinados tipos de contraordenações que essas só por si determinam a cassação, mas desde que sejam classificadas como graves e muito graves é logo iniciado o processo. A vontade do legislador não foi fazer essa valorização em termos das contraordenações; a ser assim dentro das

contraordenações graves e muito graves tínhamos que escolher efectivamente aquelas que são mais censuráveis, e como não existe essa valoração dentro de cada categoria o critério é o que está.

- **Em Portugal pelas duas principais Forças de Segurança (GNR e PSP) são detectados aproximadamente 40000 crimes rodoviários/ano (crime de condução perigosa de veículo rodoviário, crime de condução de veículo sem habilitação legal e crime de condução em estado de embriaguez), crimes esses que admitem penas acessórias (art.º 69º do CP) e medidas de segurança de natureza penal (art.º 101º do CP).**

**Atendendo aos valores acima referidos, julga que os tribunais estão a reportar, com a devida regularidade, quer as inibições quer as cassações dos títulos de condução?**

Chegam-nos cerca de 200 decisões de processos crime por dia, penas acessórias de proibição de conduzir, o que nos cria um problema de registo de sentenças, daí ser muito importante simplificar este procedimento. O que estamos a fazer é ao final do dia levar para casa cerca de 30 sentenças cada, a fim de registar as mesmas, para se tentar dar resposta aos pedidos que chegam diariamente das diversas entidades.

- **É nessa base de dados que é efectuada a consulta pelas Forças de segurança?**  
Exactamente, pelas Forças de Segurança e pelo próprio IMT para saber se o condutor está a cumprir ou não a proibição de conduzir ou inibição de conduzir.
- **È frequente surgirem autos de contra-ordenação relativos a infracções graves e muito graves praticadas no mesmo momento, ou seja mais do que 3 autos de contraordenação num espaço temporal de 5 a 10 minutos?**

Não fazemos esse controlo mas recordo-me de um caso que passou pelos serviços, de um condutor que no espaço de um quarto de hora praticou 3 contraordenações muito graves e que levou a instauração de um processo de cassação. Depois o condutor impugnou a decisão de cassação e o tribunal considerou o recurso procedente porque entendeu que a cassação não era para situações dessas, num tão curto espaço de tempo.

- **Esta minha pergunta surge porque, os elementos policiais perante uma situação que poderá configurar o crime de condução perigosa e perante a necessidade de uma ida ao tribunal, da elaboração de um auto de notícia e de toda tramitação processual penal, poderão querer solucionar a situação com recurso a autos de contraordenação.**

Sim ... em termos materiais o valor da coima até pode ser mais elevado que o da multa e há depois aquele pesar de ficar registado no registo criminal. Porque para o condutor ter um registo de infracções não é tão grave como ter um cadastro criminal. A sociedade penaliza mais quem tem crimes do que quem tem contraordenações.

Mas também temos o oposto em que se elaboram participação crime e depois o Ministério Público remete para a ANSR porque falta lá o preenchimento de um elemento subjectivo da norma. Nestes casos enviam para a ANSR a fim de serem elaborados os autos de contraordenação.

- **Nos casos em que MP arquiva o processo criminal mas entende que subsiste por parte do condutor responsabilidade contraordenacional, qual tem sido a conduta dos tribunais nesses casos?**

Mandam para a ANSR e depois é a própria ANSR que remete para o OPC. Temos feito um esforço junto dos Juízes e do Ministério Público para, em vez de mandarem para a ANSR, mandarem directamente para as Forças de Segurança. Com esta metodologia atual surgem situações em que o procedimento contraordenacional está quase prescrito ou seja quando nos chega a sentença com a informação de que foi absolvido do crime mas que deve ser levantado o auto de contraordenação, os factos já decorreram há mais de dois anos e aí não é possível o levantamento do auto de contraordenação.

- **É usual por parte da ANSR remeter, nos termos do art.º 40 do Regime Geral das Contraordenações algum processo/conjunto de autos ao MP por considerar que estes constituem ilícito criminal?**

Não, não temos tido esse procedimento.

- **A base de dados que compila todas as inibições de conduzir, sejam elas provenientes de penas ou sanções acessórias e que é gerida pela ANSR, está devidamente actualizada? Podem existir condutores a quem tenha sido aplicada uma inibição de conduzir pelo tribunal (Art.º 69º do CP) e a mesma não tenha sido carregada na base de dados?**

Há um esforço muito grande para actualizar as penas acessórias relativas aos crimes, porque quando se trata de sanções acessórias o sistema alimenta-se a ele próprio. As sanções acessórias que surgem via administrativa são automáticas, agora penas acessórias tem que ser inseridas e como disse há um esforço grande nesse sentido. São cerca de 200 penas acessórias por dia e isso implica pelo menos duas pessoas permanentemente a registar sentenças. Depois para dificultar o trabalho nem todos os tribunais utilizam o formulário por nós adoptado, que possui o essencial para o registo. Há tribunais que nos enviam toda a sentença e depois falta o essencial que são os dados do infractor uma vez que apenas temos o nome e isso é insuficiente para proceder a um registo eficiente. Temos casos em que temos o nome e não vem a data em que praticou o crime. Tudo isso leva a um trabalho administrativo que nos leva a pedir ao tribunal novamente os dados.

Em contrapartida temos tribunais que identificam qual é o processo, a data em que foi proferida a decisão, os dados do infractor, o crime e a data em que foi praticado e o conteúdo da decisão numa só folha e até acrescentam se a carta já foi entregue para iniciar o período de inibição.

- **Não sendo da competência da ANSR a emissão/renovação dos títulos de condução mas considerando que 1/3 dos condutores visados, na minha amostra nos autos de notícia por crime de condução perigosa de veículo rodoviários, possuem mais de 65 anos de idade, julga que legislação que regula as renovações dos títulos de condução deveria ser revista?**

O diploma sobre a renovação/revalidação dos títulos de condução já foi alterado e passou dos 65 anos e agora está nos 50 anos. Julgo que veio ao encontro dessa necessidade de avaliar, de verificar se aos 50 anos o condutor ainda mantém as condições que tinha. Entra aqui a proximidade entre o médico e o utente, não

querendo o médico fazer com que a pessoa ficasse deprimida era-lhe passado o atestado. Eu acho que tem de haver por parte dos médicos essa sensibilidade para esta questão, na avaliação física e psíquica do utente.

- **Há precisamente, na amostra que seleccionei, um número significativo de situações de contramão em auto-estrada.**

Devia haver reciclagem porque muitas pessoas não têm a noção do que é a condução em auto-estrada e depois há problemas de sinalização, ligados a infra-estrutura da via que tem de ser resolvidos de outra maneira, mas julgo que a reciclagem devia ser obrigatória.

Essa situação dos cursos de actualização foi colocada em 2003/2004, na altura em que foi publicado o regulamento de habilitação legal para conduzir, e uma questão que se colocou foi precisamente que consequência se deveria retirar se o condutor viesse a demonstrar, nesse curso de actualização, que não reunia os conhecimentos para o exercício da condução.

A opção que se poderia tomar seria a de considera-lo não habilitado para o exercício da condução, mas tal foi uma decisão que na altura da Direcção Geral de viação, não quis assumir.