

RESUMO

O objetivo da elaboração desta dissertação, assenta, essencialmente nas falhas existentes no mercado de segurança rodoviária, as quais são fundamentos para a regulação social, de modo a minimizar o risco de sinistros e bem assim, maximizar o bem-estar social.

De entre os vários fatores decisivos no que tange aos sinistros rodoviários, destaca-se o fator humano pela sua importância no controlo do risco de sinistros rodoviários.

A forma como são aplicadas as normas sobre a circulação rodoviária, quer pelas entidades administrativas quer pelas entidades judiciárias, deverá ter sempre em consideração os instrumentos de controlo do risco do sinistro rodoviário, ou seja, o instituto da responsabilidade civil, o meio físico, o meio cultural e a regulação quer do comportamento humano e do veículo quer do próprio instituto do seguro e das campanhas de sinistralidade rodoviária.

A utilização desses instrumentos é determinante para controlar ou diminuir, substancialmente, o risco de sinistros rodoviários, uma vez que leva os condutores, e todos os outros utilizadores das vias de rodagem, a desenvolverem um nível de cuidado denominado de ótimo.

No caso Português, sendo que este estudo poderá ser generalizado a qualquer outro país, quando a probabilidade efetiva de aplicação da lei é inferior à probabilidade umbral, mesmo que exista um aumento significativo do valor pecuniário das sanções legais, esse aumento tende a ser ineficaz, desde que o nível da sanção moral não seja determinante para evitar a atuação ilícita por parte do condutor.

ABSTRACT

The purpose of preparing this dissertation, based essentially on existing faults in the road safety market, which are foundations for social regulation in order to minimize the risk of accidents as well as maximizing social welfare.

Among the several deciding factors when it comes to road accidents, there is the human factor because of its importance in controlling the risk of road accidents.

The way the rules are applied on the road, or by administrative or judicial entities should always take into account the control tools in the risk of road accident, ie the institute of civil liability, the physical environment, the cultural environment and the regulation of human behavior and either the vehicle itself or from the Insurance Institute of campaigns and road accidents.

The use of these instruments is crucial to control or reduce substantially the risk of road accidents, since it takes the drivers, and all other users of the roads running, to develop a level of care called great.

In the Portuguese case, and this study can be generalized to any other country, when the probability of effective law enforcement is less than the probability threshold, even if there is a significant increase in the monetary value of legal sanctions, this increase tends to be ineffective, provided that the morality level of the penalty factor is not acting to prevent unlawful by the driver.

SUMÁRIO

Introdução	28
 CAPÍTULO I	
A EVOLUÇÃO EM PORTUGAL NO QUE TANGE ÀS MATÉRIAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA	30
 CAPÍTULO II	
O INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL E O SINISTRO RODOVIÁRIO	35
 CAPÍTULO III	
A RESPONSABILIDADE CRIMINAL NO SINISTRO RODOVIÁRIO.....	43
 CAPÍTULO IV	
QUANTO À AQUISIÇÃO DA PROVA NOS SINISTROS RODOVIÁRIOS	59
 CPÍTULO V	
PREVENÇÃO RODOVIÁRIA – A METODOLOGIA DAS CAMPANHAS RODOVIÁRIAS – A SUA EFICIÊNCIA NO COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	105
 CAPÍTULO VI	
AUMENTO DAS SANÇÕES OU AUMENTO DA PROBABILIDADE DE APLICAÇÃO DA LEI?	119
Conclusões	125
Referência Bibliográfica	128
Índice geral	130

LISTA DE QUADROS/GRÁFICOS

QUADRO

Quadro 1 Diferenciação entre o Marketing de Produto Padrão e Marketing-Social

GRÁFICOS

Gráfico 1 Medidas de segurança rodoviária e indicadores de sinistralidade: 1988 – 2007

Gráfico 2 Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária

LISTA DE FOTOGRAFIAS/ILUSTRAÇÕES

FOTOGRAFIAS

Fotografia 1	Estado da viatura
Fotografia 2	Posição dos veículos sinistrados
Fotografia 3	Constituição do troço viário do local do sinistro
Fotografia 4	Vestígios

ILUSTRAÇÃO

Ilustração 1	Exemplo de <i>croqui</i>
--------------	--------------------------

ABREVIATURAS (*Lista de acrónimos*)

CRP	- Constituição da República Portuguesa
CC	- Código Civil
CPP	- Código de Processo Penal
CP	- Código Penal
CPC	- Código de Processo Civil
Ccom	- Código Comercial
BT/GNR	- Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana
DT/GNR	- Destacamento de Trânsito da Guarda Nacional Republicana
PSP	- Polícia da Segurança Pública
ANSR	- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
IMTT	- Instituto da Mobilidade dos Transportes Terrestres
STA	- Supremo Tribunal de Justiça
TRel	- Tribunal da Relação
INS	- Instituto Nacional de Seguros
PRP	- Prevenção Rodoviária Portuguesa
UE	- União Europeia
CE	- Comissão Europeia
ISEC	- Instituto Superior de Educação e Ciência
OPC	- Órgãos de Polícia Criminal
MP	- Ministério Público
NICAV/GNR	- Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes Rodoviários da Guarda Nacional Republicana
DGV	- Direção Geral de Viação
PNPR	- Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
ENSR	- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

DEFINIÇÕES

DEFINIÇÕES LEGAIS

Via pública

Via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público.

Via equiparada a via pública

Via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público.

Autoestrada

Via pública destinada a trânsito rápido, com separação física de faixas de rodagem, sem a existência de cruzamentos ou entroncamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalização, própria, como tal.

Via reservada a automóveis e motociclos

Via pública onde vigoram as normas que disciplinam o trânsito em autoestradas e sinalização como tal.

Caminho

Via pública especialmente destinada ao trânsito local em zonas rurais.

Faixa de rodagem

Parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos.

Eixo da faixa de rodagem

Linha longitudinal, materializada ou não, que divide a faixa de rodagem em duas partes, cada uma delas, afeta a um sentido do trânsito.

Via de trânsito

Zona longitudinal da faixa de rodagem, destinada à circulação de uma única fila de veículos, no mesmo sentido de trânsito.

Via de sentido reversível

Via de trânsito afeta alternadamente, através de sinalização, a um ou outro dos sentidos de trânsito.

Via de aceleração

Via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de trânsito principal.

Via de abrandamento

Via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que abandonam a via pública possam diminuir a velocidade fora da corrente de trânsito principal.

Berma

Superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem.

Passeio

Superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem.

Corredor de circulação

Via de trânsito reservada a veículos de certa espécie ou afetos a determinados transportes.

Pista especial

Via pública ou via de trânsito especialmente destinada, de acordo com a sinalização, ao trânsito de peões, de animais ou de certas espécies de veículos.

Cruzamento

Zona de interseção de vias públicas ao mesmo nível.

Entroncamento

Zona de junção ou bifurcação de vias públicas.

Rotunda

Praça formada por cruzamento ou entroncamento, onde o trânsito se processa em sentido giratório, sempre no mesmo sentido de trânsito, e devidamente sinalizada como tal.

Parque de estacionamento

Local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos.

Localidade

Zona de edificações e cujos limites são assinalados com a sinalização regulamentar.

Zona de estacionamento

Local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos.

Ilhéu direcional

Zona restrita da via pública, interdita à circulação de veículos e delimitada por lancil ou marcação apropriada, destinada a orientar o trânsito.

DEFINIÇÕES NO ÂMBITO DA TERMINOLOGIA RODOVIÁRIA**Tipos de vias e seus elementos****Radial**

Via que liga diretamente a parte central de uma zona urbanizada às áreas exteriores.

Circular

Via que contorna uma zona ou região, destinada a desviar o tráfego, total ou parcialmente, do respetivo centro ou centros. As circulares cortam naturalmente as vias radiais segundo ângulos aproximadamente retos.

Subsidiária

Rua, avenida ou outra, utilizada no desdobramento do tráfego de uma via que existe nas proximidades e tem excesso de tráfego.

Desvio

Via que permite desviar o tráfego de passagem de determinada zona, ladeando-o de modo a facilitar o trânsito.

Via de sentido único

Via destinada a uma só corrente de tráfego.

Via de duplo sentido

Via destinada a duas correntes de tráfego com sentidos opostos.

Via com prioridade

Trecho da via, devidamente sinalizado, cujo tráfego tem prioridade de passagem em todos os cruzamentos com outras vias também sinalizadas.

Plataforma

Superfície final da terraplanagem ou via, compreendida entre as arestas superiores dos taludes de aterro ou as arestas internas das valetas laterais da via.

Guia

Elemento contínuo de betão, calçada ou outro material, implantado ao longo da faixa de rodagem, de nível com a sua superfície que delimita a faixa de rodagem.

Lancil

Elemento contínuo de cantaria, betão, calçada ou outro material, implantado ao longo da faixa de rodagem e sobrelevado em relação a esta.

Separador

Zona ou dispositivo (e não simples marca) destinado a separar tráfego do mesmo sentido ou de sentidos opostos. Os mais conhecidos são: o Separador New Jersey, o Separador portátil e Separador metálico.

Separador de sentidos

Separador de duas correntes de tráfego de sentidos opostos.

Separador de vias

Separador de duas vias de tráfego do mesmo sentido e da mesma natureza.

Separador lateral

Separador de duas vias de tráfego, das quais uma é de acesso livre e a outra é de acesso controlado ou de grande trânsito.

Guarda

Dispositivo de proteção colocado ao longo da via a fim de evitar as consequências do despiste do veículo.

Cruzamentos de níveis diferentes ou cruzamentos desnivelados

Cruzamento de duas ou mais vias, realizado por meio de uma obra “de arte” que permite a passagem das diversas correntes de tráfego a níveis diferentes, sem interferência.

Nó de ligação

Conjunto de vias, a níveis diferentes, na vizinhança de um cruzamento que assegura a ligação das vias que aí se cruzam.

Cruzamento em “T”

Cruzamento de nível de três vias em que uma delas está no prolongamento de outra e a terceira tem interseção em ângulo aproximadamente reto.

Cruzamento em “Y”

Cruzamento de nível de três vias em que uma delas está praticamente no prolongamento de outra e a terceira tem interseção em ângulo agudo ou obtuso.

Cruzamento múltiplo

Cruzamento de cinco ou mais vias.

Ramo

Porção de qualquer das faixas de rodagem que convergem num cruzamento de nível, situado fora dele.

Passagem para peões

Espaço destinado na faixa de rodagem à travessia de peões.

Passagem de nível

Interceção de uma via e de um caminho-de-ferro.

Tráfego**Tráfego**

Conjunto de pessoas, de veículos e de mercadorias que transitam numa via de comunicação considerados no conjunto ou separadamente, mas sempre em termos genéricos.

Trânsito

Movimento de pessoas, animais e veículos que utilizam uma via de comunicação.

Corrente de tráfego

Conjunto de veículos que transitam no mesmo sentido, em uma ou várias filas contínuas.

Volume de tráfego

Número de veículos que passam numa da secção da via durante um determinado período.

Densidade de tráfego

Número de veículos que, num dado instante, ocupa a unidade de comprimento de uma via de tráfego. Exprime-se, geralmente em veículos por quilómetro.

Capacidade de tráfego

Número de veículos que, por unidade de tempo, pode passar numa dada secção da via, em certas condições.

Tráfego de origem

Parte do tráfego com origem numa dada área e que sai dela por um ou mais pontos.

Tráfego de destino

Parte do tráfego que entra numa dada área por um ou mais pontos e tem nela o destino.

Tráfego local

Parte do tráfego que circula numa dada área e tem nela a origem e o seu destino.

Tráfego de entrada

Tráfego que entra numa dada área por um ou mais pontos.

Tráfego de saída

Tráfego que sai de uma área por um ou mais pontos.

Tráfego de passagem

Tráfego que circula numa dada área ou passa por um dos pontos e tem a origem e o destino fora dela.

Tráfego média diário (TMD)

Volume médio de tráfego durante 24 horas. Obtém-se somando várias contagens diárias e dividindo o seu total pelo número de dias.

Sinalização

É o conjunto de sinais ou gestos que se destinam a regularizar o trânsito, cujo objetivo visa a obtenção da segurança e da fluidez do trânsito.

Placas de sinalização

Painel no qual figuram símbolos regulamentares ou outras indicações de sinalização vertical. Podem ser fixas ou amovíveis.

Símbolo

É um desenho convencionado inscrito numa placa de sinalização para dar uma informação adicional.

Linha longitudinal

Marca longitudinal contínua ou descontínua que separa dois sentidos de tráfego.

Linha transversal

Linha contínua, em regra perpendicular ao eixo da via.

Linha lateral

Linha longitudinal que limita lateralmente a faixa de rodagem.

Marca rodoviária

Sinal rodoviário oposto na faixa de rodagem ou nas obras anexas tais como: lancis, passeios, bermas. As marcas nos pavimentos podem ser: marcas longitudinais, marcas transversais ou outras.

Outras marcas estão destinadas a regular a circulação e a advertir ou orientar os utentes das vias públicas.

Inscrição

Marca constituída por legenda ou símbolos.

Cravo

Marca constituída por um objeto rígido fixado no pavimento, ligeiramente saliente, e que, por norma, é refletorizante.

Semáforo (sinal luminoso)

Sinal de luz cuja cor e duração determina a paragem de tráfego e indicam via livre, interdita ou com precaução. Pode ser manual ou automático.

Intervalo

Tempo durante a qual se mantêm as indicações dadas ao tráfego por sinal luminoso.

Semáforo de comando manual

Semáforo acionado manualmente.

Semáforo comandado pelo tráfego

Semáforo de comando automático acionado em certas condições pelos próprios veículos ou pelos peões.

Semáforo de comando automático

Semáforo acionado por meio de mecanismo automático.

Semáforo de tempo fixo

Semáforo de comando automático funcionando com intervalos fixos.

Semáforo de comando independente

Semáforo que funciona sem coordenação com outros semáforos.

Semáforo de comando coordenado

Conjunto de semáforos cujas indicações estão relacionadas entre si de maneira a facilitar o trânsito num determinado percurso.

Diversos**Manobra**

Ação que altera a evolução ou posição anterior de um veículo.

Direção

É um eixo rodoviário que une duas localidades ou partes, independentemente do sentido em que é feita a deslocação.

Sentido

É uma orientação da deslocação feita ao longo de uma direção. Em cada direção existem dois sentidos.

Ultrapassagem

Manobra que permite a um veículo passar da retaguarda para a frente de outro veículo que se move na mesma via de trânsito.

Cruzamento de veículos

Passagem de um veículo por outro veículo que se move na mesma via, mas em sentido contrário.

Mudança de direção

Manobra executada por um veículo que circula em determinado sentido numa via, para passar a rodar noutra via de direção diferente.

Inversão do sentido de marcha

Manobra executada por um veículo que circula em determinado sentido ou numa direção ou via, para passar a circular na mesma via ou direção o sentido oposto do indicado.

Cedência de passagem

Direito conferido ao tráfego de uma via ter prioridade de passagem nos cruzamentos de nível com outras vias.

Distância de visibilidade

Extensão continua da via que, o condutor de um veículo pode ver de um dado ponto, quando a sua visão é intercetada por outros veículos ou obstáculos.

Visibilidade mínima

Mínima distância de visibilidade de que necessita o condutor de um veículo que se move a uma dada velocidade para fazê-lo parar antes de atingir o obstáculo visto na faixa de rodagem.

Por via legal o Código da Estrada¹ estabelece para uma visibilidade mínima a distância de 50 metros (artigo 19.º)².

Tempo de percepção – reação

Lapso de tempo necessário ao condutor de um veículo para se aperceber de uma nova situação e reagir a ela.

Distância de paragem

Distância percorrida por um veículo que se pretende parar o mais rapidamente possível, medida entre o ponto em que o condutor toma consciência da necessidade de parar e o ponto de paragem. A distância de paragem inclui, portanto, a distância que é percorrida durante o tempo de percepção/receção.

Distância de travagem ou extensão da travagem

Distância percorrida entre o ponto em que o condutor acionou o travão e este começar a produzir efeitos e o ponto de paragem.

Distância de segurança

Distância que o condutor deve manter em relação ao veículo que o procede, para evitar qualquer acidente em caso de súbita diminuição de velocidade ou de paragem daquele veículo. É influenciada pela capacidade do condutor, potência e estado do veículo e condições da via ou do tempo.

Eixo

Conjunto de rodas de um veículo, cujos centros se encontram num mesmo plano vertical, transversal a esse veículo.

¹ Aprovado pelo Decreto – Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado pelos Decretos – Leis n.ºs 214/96, de 20 de novembro, 2/98, de 3 de janeiro, que o republicou, 162/2001, de 22 de maio, 265 -A/2001, de 28 de setembro, que o republicou, pela Lei n.º 20/2002, de 21 de agosto, pelos Decretos -Leis n.ºs 44/2005, de 23 de fevereiro, que o republicou, 113/2008, de 1 de julho, e 113/2009, de 18 de maio, pelas Leis n.ºs 78/2009, de 13 de agosto, e 46/2010, de 7 de setembro, e pelos Decretos – Leis n.ºs 82/2011, de 20 de junho, e 138/2012, de 5 de julho e pela Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro, que o republicou.

² “Para efeitos deste Código e legislação complementar, considera-se que a visibilidade é reduzida ou insuficiente sempre que o condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 metros.”

Rodado

Conjunto de eixos a distância suficiente pequena uns dos outros para poderem, para determinado fim, ser considerados como um único eixo.

Brecagem (raio de viragem)

Perímetro da circunferência descrita por um automóvel ao efetuar uma curva.

Sobreviragem

Tendência de um automóvel, por construção e desenho de carroçaria, para descrever uma curva mais apertada do que a pretendida.

Sobviragem

O oposto de sobreviragem, isto é, tendência para um automóvel, descrever uma curva mais ampla do que a pretendida.

Força centrífuga

Força que impele qualquer objeto para o lado de fora numa trajetória curva. Um automóvel, ao descrever uma curva, tem tendência para ser impelido para o lado exterior e inclinando, inclusivamente, a carroçaria.

Aderência

Capacidade de fixação numa superfície sobre outra. À máxima aderência ou impossibilidade total de escorregamento, por as superfícies em contato serem excecionalmente rugosas, atribui-se o coeficiente 1 (um). Por isso, os coeficientes de aderência são sempre representados em valores decimais inferiores à unidade.

Capotagem

Uma ou várias voltas de um veículo sobre si mesmo (ficando ou não, posteriormente, na sua posição normal).

Derrapagem

Situação em que as rodas de um veículo deixam de aderir ao pavimento, pelo que em vez de rolarem, começam a escorregar lateralmente, podendo o veículo fazer “peão”. Pode haver apenas derrapagem das rodas traseiras ou dianteiras ou de ambas simultaneamente (o que é

menos frequente). A derrapagem mais perigosa é aquela que ocorre com as rodas traseiras de um veículo.

Hidroplanagem

É a perda de aderência de um pneu resultante da acumulação de água à superfície do solo/pavimento e que causa muitas vezes derrapagem.

Glissagem

É a perda de aderência de um veículo num pavimento coberto de gelo, geada ou neve.

Sinais de derrapagem e travagem

Vestígios deixados pelas rodas de um veículo no pavimento ao derrapar ou quando trava violentamente. Os sinais são, por vezes, muito semelhantes, mas os de derrapagem são sinuosos, enquanto os de travagem são quase sempre em reta e constituídos por traços paralelos.

Fading ou limite de eficiência dos travões

Perda total ou quase total da eficiência dos travões, devido ao aquecimento provocado por travagens sucessivas. Depende não só da utilização sucessiva do travão mas também da qualidade do material componente do próprio travão.

Shimmy ou shimmying

Vibração nas rodas dianteiras que se transmite ao volante da direção tornando a condução incómoda. É motivada pela má calibragem das rodas. Acontece, em regra, quando o veículo roda em pisos irregulares a velocidades de 80/90 Km/hora. Desaparece reduzindo a velocidade ou acelerando totalmente para velocidades altas.

Abrigo

Alpendre ou pequena construção edificada junto de uma via e destinada, em geral, a abrigar pessoas que aguardam transporte coletivo.

Paragem

Imobilização de um veículo na faixa de rodagem ou fora dela, apenas pelo tempo estritamente necessário para a entrada e saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, e deste que o seu condutor esteja pronto a retomar a marcha.

Estacionamento

Imobilização de um veículo na faixa de rodagem ou fora dela, por tempo superior ao necessário para a entrada e saída de passageiros e para carregar ou descarregar mercadoria, mesmo mantendo-se o seu condutor ao volante.

Parqueamento

Estacionamento em áreas para tal reservadas.

Outras definições**Trânsito muito reduzido**

Passagem de um ou outro veículo com intervalos de tempo muito grandes entre eles. (Não deve ser utilizado o termo trânsito nulo pois este termo só deverá ser aplicado para vias interditas ao trânsito).

Trânsito reduzido

Passagem de veículos com grandes intervalos de tempo entre eles, normalmente sem ligação à vista.

Trânsito pouco intenso

Passagem frequente de veículos isolados, embora por vezes com pequenos intervalos.

Trânsito intenso

Em coluna, com intervalos grandes entre viaturas ou grupo de viaturas, de velocidades médias de 60/70 Km/h.

Trânsito muito intenso

Em colunas cerradas sem paragens ou com paragens frequentes e com velocidades na ordem dos 40 Km/h.

Trânsito congestionado

Em coluna, com paragens muito frequentes e por vezes demoradas.

Acidente de viação

As definições sobre *acidente de viação* não são idênticas em todos os países. A título de exemplo apresentam-se de seguida as definições utilizadas em alguns países.

Em Portugal *acidente de viação* é uma ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais;

Os EUA apresentam a seguinte definição para acidente de viação: “uma ocorrência que produz danos humanos ou materiais, envolve um veículo motorizado em transporte de pessoas ou bens e ocorre numa via ou enquanto o veículo se encontra em movimento mesmo após sair da via de circulação.” (IRTAD³, 1998).

Em Espanha acidente é “o que ocorre numa via pública, envolvendo pelo menos um veículo motorizado e do qual resulta pelo menos uma pessoa com ferimentos ou morte” (IRTAD, 1998).

Em França não há uma definição oficial. Não sendo considerados acidentes de viação os que resultem em apenas danos materiais (IRTAD, 1998).

Na Grã-Bretanha acidentes de viação são os “acidentes que ocorrem na via pública envolvendo pelo menos um veículo e tendo como resultado a morte ou ferimento de pessoas. Não são contabilizados os acidentes dos quais resultem apenas danos materiais” (IRTAD, 1998).

Face à diversidade de situações existentes, que comprometem a comparabilidade internacional de dados sobre o tema, foi aprovada a seguinte definição oficial para acidente de viação :
“... o que ocorre ou tem origem numa via ou estrada aberta à circulação rodoviária pública; do qual resulta uma ou mais vítimas mortais ou com ferimentos e no qual pelo menos um veículo está envolvido. Estes acidentes incluem colisões entre veículos, veículos e peões, veículos e animais ou veículos e obstáculos fixos. Incluem ainda situações de acidente no qual apenas um veículo esteja envolvido não havendo o envolvimento de mais nenhum utilizador da via.” (IRTAD, 1998, pg 13).

³ In 1988, the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Road Transport Research Programme established the **International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)** as a mechanism for providing an aggregated database, in which international accident and victim as well as exposure data are collected on a continuous basis – in www.oecd.org

Acidentes com vítimas

Acidente do qual resulte pelo menos uma vítima.

Acidente mortal

Acidente do qual resulte pelo menos um morto.

Acidente com feridos graves

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte.

Acidente com feridos leves

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos ou feridos graves.

Vítima

Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Morto ou vítima mortal

Vítima de acidente cujo óbito ocorra no local do evento, no seu percurso para a unidade de saúde ou nos trinta dias subsequentes ao sinistro.

Ferido grave

Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas⁴.

Ferido leve

Vítima de acidente que não seja considerado ferido grave.

Condutor

Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

⁴ Para efeitos do preenchimento do BEAV (*Boletim Estatístico de Acidente Rodoviário*) – estes são os boletins que as Autoridades Policiais preenchem sempre que participam um sinistro rodoviário, o qual, posteriormente, será encaminhado à entidade administrativa competente, *in casu*, ANSR a fim desta proceder à realização de estatísticas.

Passageiro

Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Peão

Pessoa que transita na via pública apeada e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões, todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos.

Ponto negro

Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20.

Índice de gravidade

Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Indicador de gravidade

$$IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$$

M é o número de mortos; FG é o número de feridos graves; FL é o número feridos leves

Zona de acumulação de sinistros rodoviários

Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos 5 acidentes com vítimas.

INTRODUÇÃO

Em torno da temática básica do sinistro rodoviário, é abordado todo um conjunto de questões que com ela, direta ou indiretamente, se connexionam.

Os sinistros rodoviários constituem um enorme problema social, sendo que, muitos desses problemas podem ser evitados através da prevenção.

Assim, no capítulo primeiro apresentamos, de forma sucinta, a evolução em Portugal em matéria de prevenção rodoviária através da intervenção do Estado no âmbito da sinistralidade rodoviária, evidenciando-se as três medidas implementadas no que concerne ao combate e prevenção da sinistralidade rodoviária: A implementação do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, a alteração ao Código da Estrada em 2005 e a implementação em 2008 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária.

No capítulo segundo, referem-se os princípios basilares do instituto da responsabilidade civil, no que tange ao sinistro rodoviário, o qual nos refere que a sanção reconstitutiva é a regra, mas, que existem situações onde é impossível que esse tipo de sanção seja aplicada, ou seja, há eventos que não são passíveis de reconstrução na sua forma original, não sendo possível ao lesante reparar o bem ou entregar outro equivalente, ou mesmo quando se torna absolutamente desproporcional em face do sacrifício que importa exigir do lesante a reconstituição natural do dano, para estes casos, a lei estabelece que a indemnização pode ser realizada em dinheiro.

No capítulo terceiro, analisamos a responsabilidade criminal no que tange ao responsável ou responsáveis pelo ato ilícito praticado ao volante de um veículo automóvel. A responsabilidade criminal consiste na sujeição do agente de um tipo de ilícito, cometido culposamente, à aplicação da sanção jurídico-criminal (pena) estabelecida na respetiva norma penal, sendo que, a responsabilidade criminal anda de mão dada com a ilicitude e a culpa do facto típico praticado, estabelecendo a teoria da infração criminal ou doutrina geral do crime.

No capítulo quarto, fazemos uma análise profunda quanto à matéria relacionada com a aquisição da prova em sinistros rodoviários. Neste capítulo é estudada a competência dos Órgãos de Polícia Criminal (OPC) na recolha e tratamento dos vestígios e a metodologia da investigação dos sinistros rodoviários. É também analisada a competência do Ministério Público (MP) nesta matéria e do Juiz de Instrução Criminal (JIC) e apresentado um breve estudo sobre a relação existente entre o MP e os OPC no que tange à investigação e tratamento da matéria relacionada com a sinistralidade rodoviária. No desenrolar do citado estudo, foram realizadas visitas a várias comarcas (Vila Franca de Xira, Alenquer, Santarém e

Loures) onde foram trocadas ideias com os Procuradores do MP mais vocacionados para a área da sinistralidade rodoviária.

Analisa-se no capítulo quinto, a matéria relacionada com a prevenção rodoviária em Portugal e as metodologias utilizadas nas campanhas rodoviárias, no que concerne à sua eficácia ou falta dela. Nesta matéria verificámos que as campanhas rodoviárias estiveram sempre sobre a alçada da Prevenção Rodoviária Portuguesa, sendo que com a criação da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, a competência da criação e tratamento dessas campanhas passou para a alçada deste organismo. A fim de melhor ser entendido o assunto relativo à prevenção rodoviária, foi realizada uma entrevista ao presidente da PRP Engenheiro José Miguel Trigo, o qual nos explicou de forma incansável a metodologia das campanhas e as principais preocupações nesta matéria da sinistralidade rodoviária.

No capítulo sexto, realizámos um estudo sustentado na economia política do direito, o qual tem como objetivo evidenciar que não é o aumento pecuniário das sanções que, em regra, irão alterar os comportamentos dos condutores, de forma a diminuir a sinistralidade rodoviária, mas sim, o aumento da probabilidade objetiva da aplicação da lei por parte das entidades, quer administrativas quer judiciais. Até porque, quando a cultura dos sujeitos em relação a certas normas legais, nomeadamente no que tange à circulação rodoviária, é de não obediência, o aumento da probabilidade de fiscalização da lei será um dos instrumentos de controlo do risco, de sinistros rodoviários, mais eficaz, no curto prazo.

I. A EVOLUÇÃO EM PORTUGAL NO QUE TANGE ÀS MATÉRIAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

1. Intervenção do Estado no âmbito da sinistralidade rodoviária

Através dos tempos a mobilidade sempre foi, e continua a ser, um desejo do indivíduo.

Essa mobilidade permite que as pessoas se relacionem mais facilmente e que as transações de bens e serviços se efetuem, aumentando o nível e qualidade da vida humana, aspiração que traduz a essência do indivíduo na busca continua da realização permanente das suas pretensões.

A mobilidade rodoviária e o seu rápido crescimento permitiram à humanidade aumentar o seu ritmo de desenvolvimento, traduzido em elevados benefícios; mas resulta da evidência empírica e dos estudos teórico-empíricos que de todas as escolhas emergem benefícios e custos, sendo que um dos principais objetivos é minimizar esses custos, que o mesmo é dizer, obterem-se os benefícios com o mínimo de sacrifícios para alcançar a eficiência, ou seja, a maximização do bem-estar (ou utilidade) social.

A circulação rodoviária permite obter maior eficiência económica, reduzindo o tempo de transporte mas, simultaneamente, tem impacto negativo no ambiente e na segurança, havendo, por conseguinte, objetivos conflitantes, pelo que só da ponderação entre custos e benefícios se poderá, tendencialmente, encontrar o equilíbrio, o qual se consubstancia na minimização dos custos sociais dos acidentes.

«Assim, o indivíduo, ao tomar a decisão de fazer uma viagem, o modo de a fazer, em que tempo e por quanto tempo, tem em consideração os benefícios esperados e os custos que espera suportar, procurando maximizar a diferença entre os benefícios e os custos privados esperados. Na sua escolha o indivíduo avalia as alternativas marginalmente⁵. Por norma, a sua decisão não toma em conta os custos e benefícios externos designados, respetivamente, por externalidades negativas e positivas⁶».

Pelo exposto, o mercado de segurança rodoviária falha no que concerne à eficiência, pelo que, torna-se necessária a intervenção do Estado, através de políticas de várias naturezas,

⁵ «O termo “marginal” refere-se à variação do custo total ou do benefício total devidos a uma nova viagem», in Donário, Arlindo Alegre; Santos, Ricardo Borges dos – Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal; EDIUAL, 2012. p 19

⁶ Donário, Arlindo Alegre; Santos, Ricardo Borges dos – Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal; EDIUAL, 2012. p 19

de modo a que os indivíduos internalizem os custos externos que provocam, pois só através dessa internalização se obterão comportamentos eficientes.

«A citada intervenção por parte do Estado fundamenta-se ainda na existência de outras falhas neste mercado, entre as quais se destacam⁷:

- ❖ As externalidades de vários tipos, incluindo danos patrimoniais e morais provocados a terceiros e a poluição do ambiente;
- ❖ A existência de falhas de informação;
- ❖ A existência de bens com características de bens públicos (estradas);
- ❖ Mercados incompletos (consubstanciados na ausência de mercado para certos bens patrimoniais) e o próprio risco gerado na condução de veículos».

2. Intervenção do Estado no que concerne à prevenção da sinistralidade rodoviária em Portugal entre 1989 e 2008

Os sinistros rodoviários, *in casu* em Portugal, constituem um verdadeiro dilema social.

Muitos dos problemas sociais causados pela sinistralidade rodoviária podem ser evitados, através da denominada “prevenção”.

Ora, a intervenção do Estado, no que à prevenção da sinistralidade diz respeito, surge, primordialmente através do “sistema legal”, ou seja, através da criação de normas jurídicas que sejam capazes de influenciar os comportamentos dos condutores através dos custos esperados (efeito prevenção).

Assim, em Portugal, e em nome da prevenção, desde 1989 que têm sido realizadas diversas alterações legislativas no ramo do direito rodoviário e criados planos e estratégias sempre com a finalidade de se conseguir diminuir significativamente os efeitos drásticos da sinistralidade rodoviária em Portugal, conforme se pode verificar nos gráficos seguintes:

⁷ Donário, Arlindo Alegre; Santos, Ricardo Borges dos – Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal; EDIUAL, 2012. p 21

Medidas de segurança rodoviária e Indicadores de sinistralidade: 1988-2007

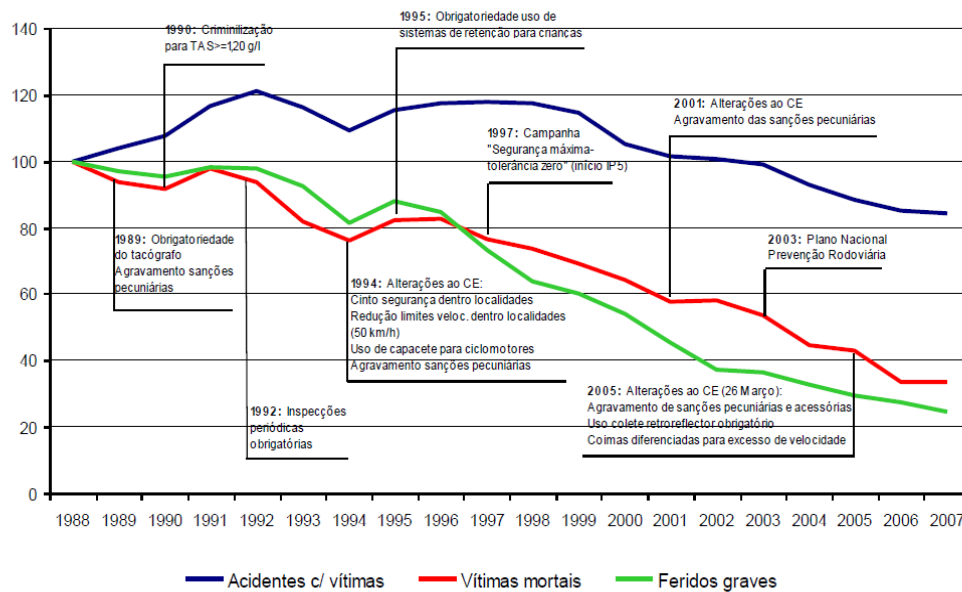


Gráfico 1 (Fonte da ANSR)

Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária

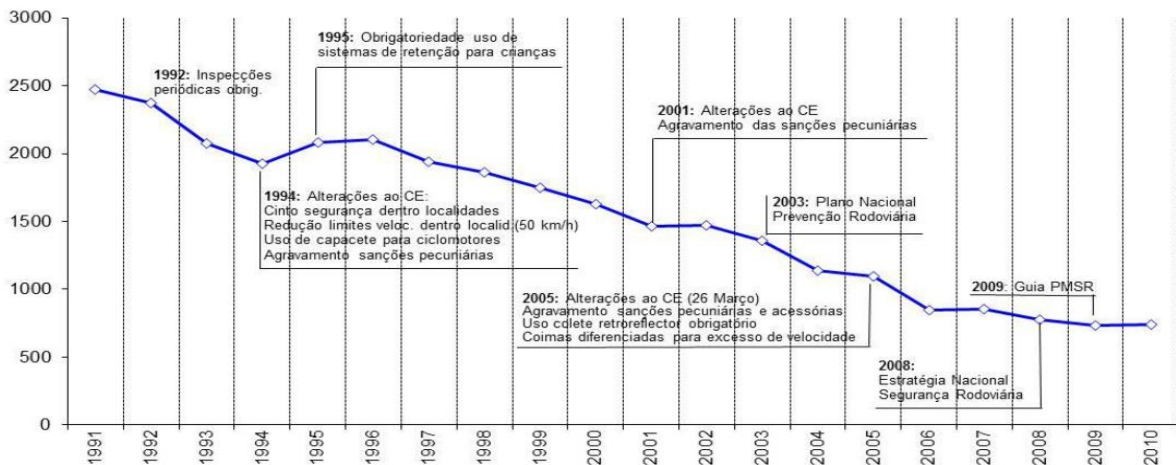


Gráfico 2 (Fonte da ANSR)

Das medidas implantadas, salientamos três, a primeira é a implantação do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, em Março de 2003 com o objetivo de criar as necessárias condições para uma atuação consistente e tecnicamente fundamentada no sentido de uma substancial melhoria da situação do País em termos de segurança rodoviária, visando concretamente uma redução de 50% do número de mortos e feridos graves até ao ano 2010, a partir das mesmas bases propostas pela Comissão Europeia, ou seja, com referência à média de sinistralidade dos anos de 1998 a 2000.

A fim de serem atingidos os objetivos propostos pelo PNPR, foram idealizados, na altura, dois grandes níveis de atuação:

- **Um nível de carácter estrutural** com três áreas essenciais para a atuação eficaz na persecução dos objetivos prioritários, a saber:
 - Educação contínua do utente;
 - Ambiente rodoviário seguro;
 - Quadro legal e sua aplicação.
- **Um nível de carácter operacional** em torno de nove objetivos identificados como prioritários, a saber:
 - Velocidades praticadas mais seguras;
 - Maior segurança para os peões;
 - Maior segurança para os utentes de veículos de duas rodas;
 - Combate à condução sob a influência do álcool e drogas;
 - Combate à fadiga na condução;
 - Mais e melhor utilização de dispositivos de segurança;
 - Menor sinistralidade envolvendo veículos pesados;
 - Infraestrutura rodoviária mais segura;
 - Melhor socorro às vítimas de acidente.

A **segunda** é a alteração que o Código da Estrada sofreu em 2005, no qual foram agravadas as sanções pecuniárias e acessórias das contraordenações estradais e por sua vez implantada, por esse diploma, a obrigatoriedade de pagamento das coimas no momento da infração.

A **terceira** é a implementação, em 2008, da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária⁸, a qual assentou em objetivos específicos, claros e quantificáveis que pudessem permitir a Portugal ser um exemplo, sustentável no tempo, em matéria de combate à sinistralidade rodoviária. Destarte, a ENSR, qualitativamente, propôs-se a colocar, no final da sua vigência (2015), Portugal com indicadores de sinistralidade ao nível da *Áustria* e do *Luxemburgo*, sendo que, esses países integravam em 1975, conjuntamente com Portugal e Eslovénia, o conjunto daqueles que ultrapassavam os 300 mortos por milhão de habitantes, mas, atualmente esses países situam-se abaixo da média europeia, tendo esse feito sido realizado de uma forma muito mais equilibrada do que em Portugal, em suma, o desafio da ENSR é colocar Portugal entre os dez países da UE com a menor taxa de sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes.

⁸ Veio criar, por força das Grandes Opções do Plano (Lei n.º 31/2007, de 10 de Agosto) objetivos estratégicos para os períodos 2008 – 2015 e 2008 – 2011, no que refere à matéria de sinistralidade rodoviária, sendo este último considerado para efeitos de monitorização e avaliação das ações a implementar no futuro.

Assim, e conforme se comprova através da análise dos gráficos apresentados, a implementação dessas diversas medidas, veio contribuir para um decréscimo significativo da sinistralidade rodoviária nos últimos anos.

Ora, como já referimos, a maioria destas normas provêm do *Estado-legislador*, o qual assume a função de estabelecer as regras de utilização das vias de comunicação. O *Estado-administração* e o *Estado-jurisdicional* intervêm na aplicação direta dessas normas através das forças de segurança e do sistema judicial.

Destarte, o Estado com a criação de normas jurídico-penalizadoras das infrações estradais, possui como objeto que essas normas produzam um efeito *ex-ante* ao evento danoso. Ou seja, a infração passa a ser associada a uma sanção, independentemente de vir a ocorrer um sinistro rodoviário ou não. As normas legais fundamentam-se na ideia de que o risco que a condução envolve deve situar-se dentro de determinados limites para que seja socialmente aceite que, desta forma, contribui para a minimização dos custos sociais dos sinistros rodoviários.

As sanções previstas no citado sistema legal, no âmbito da condução rodoviária, associadas à probabilidade da sua aplicação, constituem incentivos que induzem os indivíduos a desenvolver um comportamento que tende para o nível de cuidado ótimo, diminuindo o número de sinistros rodoviários e suas consequências. Conjuntamente com o sistema de responsabilidade civil, o sistema legal constitui um conjunto de modificadores do comportamento dos indivíduos que, para além da eficácia singular de cada um, recebe os efeitos sinérgicos existentes da sua aplicação conjunta.

Perante o exposto, quer os institutos da responsabilidade civil quer da responsabilidade criminal, assumem um papel primordial na prevenção da sinistralidade rodoviária, dado que influenciam, de forma indireta, o comportamento dos indivíduos no ato da condução (efeito prevenção). Sendo que a sua aplicação verifica-se *ex-post* em relação à ocorrência do sinistro rodoviário.

Assim, nos capítulos seguintes iremos aprofundar a base jurídica destes dois institutos jurídicos, por forma a termos uma melhor perceção da sua aplicação em matéria de sinistralidade rodoviária.

II. O INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL E O SINISTRO RODOVIÁRIO

Os sinistros rodoviários têm sempre agregado um tipo de custo para aqueles que direta ou indiretamente intervieram nele, seja devido à perda da vida humana, de saúde, de incapacidade permanente ou temporária, parcial ou total ou os danos materiais agregados à perda ou danificação de património, sendo que, em regra, esses custos são objeto de indemnização por parte daquele que foi o culpado da ocorrência. Mas, outros há «que não são assumidos integralmente pelos causadores dos acidentes; por exemplo, o gasto público com a justiça no que respeita às demandas de responsabilidade civil e penal, o gasto público pela assistência médica às vítimas e também o custo de prevenção de acidentes (aplicação da lei, sinalização, construção e melhoria das estradas, ...)»⁹.

Assim, e no que ao plano dogmático concerne, fora dos tomos da doutrina geral das obrigações e da teoria da infração criminal, o conceito de responsabilidade, no polimorfismo das situações factuais a que se aplica e na variedade dos aspetos conceptuais jurídicos de que se reveste, não estando contemplado no património exclusivo da investigação académica, a verdade é que, esse é um tema que interessa a todos em geral¹⁰, quer sejam ou não profissionais do direito, sobretudo, e por ser uma matéria que roça a todos, quer seja de forma imediata ou mediata, no que tange ao direito rodoviário ou estradal.

Quando nos referimos à responsabilidade jurídica, nas palavras do Juiz Desembargador Álvaro da Cunha Gomes Rodrigues¹¹, é consabido que são três os planos ou esferas em que tal instituto pode ser tratado:

- A responsabilidade civil;
- A responsabilidade criminal;
- A responsabilidade disciplinar.

Das três esferas que contemplam o instituto da responsabilidade jurídica, vamos debruçar-nos essencialmente sobre a **responsabilidade civil** e a **responsabilidade criminal** por serem esses os tipos de responsabilidade mais comuns no que tange à responsabilização

⁹ Donário, Arlindo Alegre – Análise Económica da Regulação Social – Causas, Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação, 2007, p. 101

¹⁰ Aos utentes das vias públicas; às empresas ligadas à construção e manutenção das vias públicas; às entidades tutelares públicas e políticas em matéria rodoviária e de transportes; às autoridades e agentes policias; às seguradoras; e naturalmente aos juristas em geral.

¹¹ In **Acidentes de Viação** – Responsabilidade civil e criminal por defeitos de construção e manutenção das estradas, 2007, Dislivro, p. 15.

dos condutores intervenientes em sinistros rodoviários¹². Sendo que, neste capítulo, vamos cingir-nos exclusivamente à responsabilidade civil, deixando a responsabilidade criminal para o capítulo seguinte.

Assim, sendo a responsabilidade civil «uma fonte das obrigações, pode ser denominada como o conjunto de factos que dão origem à obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem. A responsabilidade civil consiste, por isso, numa fonte de obrigações baseada no princípio do ressarcimento por danos»¹³.

No instituto da responsabilidade civil, encontramos duas vertentes distintas, a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual também denominada de delitual ou aquiliana. Quanto à primeira, verificamos a sua presença quando nos defrontamos com uma preexistência de uma relação jurídica obrigacional, e uma das partes não cumpra pontualmente a obrigação. A segunda, verifica-se mesmo não existindo previamente uma relação jurídica obrigacional entre as partes, e venha a ocorrer na esfera jurídica daquele que a partir daí será considerado credor, ou seja, nestes casos defrontamo-nos com a violação do dever genérico de respeito, de normas gerais destinadas à proteção doutrem.

Em matéria de distinção entre a responsabilidade contratual e a delitual, a nossa doutrina diverge, assim, Gomes da Silva¹⁴ refere-nos:

“No nosso direito não se distingue a responsabilidade contratual da aquiliana: os regimes das duas são, pelo menos em princípio idênticos”

Por sua vez, José Alberto González¹⁵, salienta:

“Trata-se de uma distinção com remotíssima, longa e profunda história a qual, todavia, hodiernamente, se esbateu ao ponto de a diferença entre ambas residir em pormenores de regime (o ónus da prova da culpa), que não são suficientes para impedir a unificação que aqui se sustenta.

Mesmo o nosso Código Civil, apesar de manter a dicotomia tradicional (artigos 483.º e segs. e 790.º e segs), acaba por implicitamente aceitar, para o essencial, a similitude entre

¹² Pese embora a responsabilidade civil e criminal, sejam o tipo de responsabilização mais visível, a verdade é que existem casos em que paralelamente à responsabilização civil e criminal do responsável pelo sinistro rodoviário, pode existir também a responsabilização disciplinar, como é o caso dos agentes da administração pública, que quando são intervenientes num sinistro rodoviário aos comandos de um veículo propriedade do Estado, é iniciado um processo de averiguações com o objetivo de poder haver ou não procedimento disciplinar.

¹³ Menezes Leitão, *in* Direito das Obrigações – introdução da constituição das obrigações, volume I, pag. 285.

¹⁴ *In* O dever de prestar e o dever de indemnizar, pag. 390, citado por José Alberto González, *in*, Responsabilidade Civil, 2.ª ed., 13

¹⁵ *In* Responsabilidade civil, 2.ª ed., pag. 12 e 13

responsabilidade contratual e extracontratual, pois o efeito básico associado a ambas as espécies de responsabilidade – a saber, a obrigação de indemnizar – está disciplinado de forma unitária nos seus artigos 562.º a 572.º.”

Por seu turno, «existem diversos autores que defendem que a doutrina Portuguesa distingue a responsabilidade delitual da obrigacional como tendo não apenas por fonte situações jurídicas diferentes, mas também uma diferente natureza»¹⁶.

Nesta matéria, acompanhamos Menezes Leitão ao discordarmos desse pensamento, ou seja, a responsabilidade obrigacional possui todas as características para que possa ser considerada como sendo uma fonte das obrigações, a par da responsabilidade delitual, e não ser encarada como uma simples modificação da obrigação inicialmente constituída.

Destarte, acolhemos na sua plenitude as palavras de Menezes Leitão, quando refere: *“A diferença entre responsabilidade delitual e a responsabilidade obrigacional é que, enquanto a responsabilidade delitual surge como consequência da violação de direitos absolutos, que aparecem assim desligados de qualquer relação inter-subjetiva previamente existente entre lesante e lesado, a responsabilidade obrigacional pressupõe a existência de uma relação inter-subjetiva, que primariamente atribuída ao lesado um direito à prestação, surgindo como consequência da violação de um dever emergente dessa relação específica”*

Não constituindo um consenso pacífico no nosso ordenamento jurídico, a verdade é que poderemos falar da existência de uma “terceira-via” da responsabilidade civil, a qual poderá ser encaixada entre a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual. Ora, *in casu*, referimo-nos à denominada responsabilidade pré-contratual ou por culpa *in contrahendo*.

Não sendo um instituto de índole pacífica, a verdade é que o mesmo, atualmente, e uma vez que a evolução da sociedade tornou cada vez mais complexo o processo de formação dos contratos, torna-se imprescindível.

A figura deste tipo de responsabilidade civil pode ser extraída do artigo 227.º, do CC – Culpa na formação dos contratos – que nos refere

1. *“Quem negoceie com outrem para a conclusão de um contrato deve, tanto nos preliminares como na formação dele, proceder segundo regras da boa-fé, sob pena de responder pelos danos que culposamente causar à outra parte.*
2. *A responsabilidade prescreve nos termos do artigo 498.º”*

¹⁶ Guilherme Moreira, *Instituições*, II, pp. 117 e ss., Manuel de Andrade, *Teoria Geral da Relação Jurídica*, II – *Facto jurídico*, reimp., Coimbra, Almedina, pag. 21, Galvão Teles, *Obrigações*, pp. 58 e 211. Citados por Menezes Leitão, *In Direito das obrigações*, volume I, pag. 287

Antes do aparecimento deste instituto de responsabilidade civil, era entendimento que antes da celebração efetiva do contrato, as partes intervenientes não podiam arrogar-se detentoras de quaisquer direitos, ou seja, ainda não se tinha concretizado verdadeiramente o exercício da autonomia privada. Destarte, enquanto as partes não tivessem acordado em todo o clausurado do negócio jurídico e unicamente tivessem iniciado negociações, não lhes era admissível invocar o regime da responsabilidade caso o contrato não se viesse a realizar efetivamente, uma vez que esse negócio só se encontra terminado com o consenso de todas as cláusulas, conforme o vertido no artigo 232.º, do CC.

José Alberto González¹⁷ defende que «a grande diferença, no instituto da responsabilidade civil por culpa *in contrahendo*, estará na definição do conceito de ilicitude para um e para outro efeito»¹⁸.

A responsabilidade civil pode ainda ser classificada em responsabilidade por culpa, pelo risco ou pelo sacrifício.

A regra geral do nosso ordenamento jurídico é a responsabilidade subjetiva, ou seja, pela culpa, a qual se encontra estipulada no artigo 483.º, n.º 1 do CC.

Poderemos classificar a culpa como sendo um juízo de censurabilidade de que a conduta de certa pessoa é suscetível por, na realização da mesma, ter revelado certa atitude comportamental quando podia e devia ter revelado outra, sendo que, o nosso Código Civil adotou, nesta matéria, a perspetiva, tradicional, segundo a qual a responsabilização de alguém por danos provocados na esfera jurídica de outrem exige a demonstração da respetiva culpa.

Por outro lado encontramos a responsabilidade objetiva, a qual compreende a responsabilidade pelo risco e a responsabilidade por factos ilícitos (ou pelo sacrifício).

¹⁷ In Responsabilidade civil, 2.ª ed., pag. 14

¹⁸ Mas, a contrapor estas posições, por exemplo, aparece o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 21 de dezembro de 2005: I – A responsabilidade pré-contratual e a consequente obrigação de indemnizar com fundamento no artigo 227.º, n.º 1, do Código Civil, contemplando o denominado interesse contratual negativo, exige, além da produção dos danos e dos demais pressupostos da responsabilidade civil, que, desenvolvendo-se negociações de modo a criarem uma confiança razoável na conclusão de um contrato válido, se tenha verificado a rutura das mesmas de forma arbitrária, ilegítima, sem motivo justificado, mercê de uma conduta fortemente censurável da parte inadimplente; II – Os tópicos a que vem de se aludir emergem da concreta fundamentação da ação sub judice, pois que, tornando-se mister reconhecer à culpa *in contrahendo* uma multiplicidade de desempenhos, a tipificação das situações de responsabilidade pré-contratual deverá orientar-se pela identidade do problema jurídico a resolver; III- A responsabilidade pré-contratual é predominantemente qualificada como tendo a natureza de responsabilidade contratual e sujeita ao regime desta, conforme o qual, presumindo-se a culpa (artigo 799.º, n.º 1, do Código Civil), compete, todavia, ao credor lesado a prova do facto ilícito do incumprimento ou cumprimento defeituoso (artigo 342.º, n.º 1). Nestas condições, não tendo os autores lesados na presente ação logrado provar, como lhes competia, que os contactos com o Município réu fossem geradores daquela situação de confiança razoável no sentido da concretização do contrato nem qualquer comportamento do mesmo, dos seus órgãos ou agentes, violador dos ditames da boa fé consignados no artigo 227.º, n.º 1, não é possível responsabilizar o demandado pelos danos ou prejuízos que os demandantes atribuem aos contactos negociais havidos.

Mas, não existe responsabilidade de indemnizar o lesado, mesmo que o lesante tenha agido com culpa, se não existir dano, isto é, por muito censurável que possa ser a conduta do lesante, se essa conduta não causou danos no lesado, este não poderá beneficiar do instituto da responsabilidade civil.

Assim, poderemos afirmar que, nunca existe obrigação de indemnizar, mesmo que o lesante pratique um facto culposos, se o lesado não sofrer qualquer dano.

Nesta matéria, encontramos dois tipos de dano¹⁹, o dano em sentido real e o dano em sentido patrimonial, assim, como estamos em sede de sinistralidade rodoviária, damos o seguinte exemplo «Se alguém embate no carro de outra pessoa, o dano em sentido real consistirá na perda ou na deterioração do automóvel. Já o dano em sentido patrimonial corresponderá às alterações que se verificam no património do lesado em consequência dessa perda ou deterioração, designadamente as despesas do conserto e as importâncias que deixou de auferir em consequência da não utilização do automóvel»²⁰.

O artigo 562.º do CC, estabelece-nos o **princípio do ressarcimento dos danos**, sendo que a lei privilegia, *in casu*, a sanção reconstitutiva, ou seja, o citado artigo refere-nos: “*Quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstruir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação*”.

Se é verdade que a sanção reconstitutiva é a regra, não é menos verdade que existem situações onde é impossível que esse tipo de sanção seja aplicada, ou seja, há eventos que não são possíveis de ser reconstruídos na sua forma original, não sendo possível ao lesante reparar o bem ou entregar outro equivalente, ou mesmo quando se torna absolutamente desproporcional em face do sacrifício que importa exigir do lesante a reconstituição natural do dano, para estes casos, a lei estabelece que a indemnização pode ser realizada em dinheiro, conforme o contemplado no artigo 566.º, do CC, que nos refere:

1. *A indemnização é fixada em dinheiro, sempre que a reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosa para o devedor.*
2. *Sem prejuízo do preceituado noutras disposições, a indemnização em dinheiro tem como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado, na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal, e a que teria nessa data se não existissem danos.*
3. *Se puder ser averiguado o valor exato dos danos, o tribunal julgará equitativamente dentro dos limites que tiver por provados.*

¹⁹ Adotamos aqui a terminologia de Menezes Leitão

²⁰ Leitão, Luís Manuel Teles de Menezes – Direito das Obrigações – Vol. I, 7.ª ed., pag. 336

O princípio do ressarcimento dos danos, compreende os danos emergentes e os lucros cessantes, conforme nos indica o vertido no artigo 564.º, n.º 1, do CC “*O dever de indemnizar compreende não só o prejuízo causado, como os benefícios que o lesado deixou de obter em consequência da lesão*”.

Destarte, o prejuízo emergente pode dizer-se que é aquele que contempla os casos em que um sujeito se depara, em consequência de lesão, com a frustração da utilidade que já tinha adquirido. O lucro cessante é aquele que o sujeito irá deixar de adquirir em virtude da lesão sofrida.

Por outro lado, o princípio em crise, estabelece também os denominados danos presentes e danos futuros. A lei estabelece no artigo 564.º, n.º 2, do CC “*Na fixação da indemnização pode o tribunal atender aos danos futuros desde que sejam previsíveis; se não forem determináveis, a fixação da indemnização correspondente será remetida para decisão ulterior*”. O que significa que os danos são considerados presentes, se já se verificarem no momento em que é fixada a indemnização, todos os outros serão considerados danos futuros, assim, conclui-se «que o facto de o dano ainda não se ter verificado não é fundamento para excluir a indemnização, bastando-se o tribunal com a previsibilidade da verificação do dano para a fixar»²¹.

Por fim, temos de sublinhar que a lei determina que na fixação da indemnização, sejam levados em conta, para além dos danos patrimoniais, os danos não patrimoniais ou morais, conforme o estipulado no artigo 496.º, n.º 1, do CC.

Os primeiros correspondem à frustração de uso de coisas sujeitas a uma avaliação pecuniária, os segundos são aqueles danos que não são suscetíveis de uma quantificação pecuniária, como por exemplo uma pessoa que tem como profissão o uso da sua imagem, e num sinistro rodoviário fica definitivamente com uma marca na cara.

Em suma, para melhor explanarmos a nossa ideia quanto à diferença entre estes dois tipos de danos, citamos aqui o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 17 de janeiro de 2013 “*Em caso de acidente imputável a terceiro de que resultou a inutilidade e perda total do veículo ou danos cuja reparação é viável, o dono deste tem o direito, não só à substituição do veículo, à indemnização pelo respetivo valor, à indemnização pelas despesas ocorridas (danos patrimoniais), mas também a ser indemnizado pelo uso de que foi privado, transtornos, incómodos no período compreendido entre o acidente e a data da entrega de*

²¹ Leitão, Luís Manuel Teles de Menezes – Direito das Obrigações – Vol. I, 7.ª ed., pag. 338

veículo de substituição, pagamento daquela indemnização ou reparação do veículo (danos não patrimoniais) ”

Outra matéria que nos parece pertinente em relação à responsabilidade civil, é no que concerne à prescrição da indemnização e do direito de regresso em sinistro rodoviário (artigo 498.º CC).

Assim, e no que tange ao estipulado no artigo 498.º, n.º 1 do CC “*o direito de indemnização prescreve no prazo de três anos, a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete, embora com desconhecimento da pessoa do responsável e da extensão integral dos danos, sem prejuízo da prescrição ordinária se tiver decorrido o respetivo prazo a contar do facto danoso*”, ou seja, a prescrição da obrigação de indemnizar está sempre dependente de que sejam ultrapassados dois prazos. Por um lado a prescrição do prazo ordinário²² que conta a partir da ocorrência do facto que causou o dano, por outro, um prazo de três anos que é contado a partir do momento que o lesado tem conhecimento do direito que lhe aproveita.

Existindo vários responsáveis pelo dano, como é do conhecimento, o regime aplicável *in casu* é o da solidariedade, sendo que, o Código Civil estabelece que o prazo de prescrição para que os responsáveis possam requerer o direito de regresso, é igualmente de três anos (artigo 498.º, n.º 2, do CC).

No que tange especificamente à responsabilidade civil automóvel, é do senso comum que qualquer veículo para poder circular (ou mesmo só estar estacionado) na via pública, necessita da pré-existência de um contrato de seguro de responsabilidade civil válido²³, conforme nos refere o vertido no artigo 4.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto²⁴ “*Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros por veículo terrestres a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques, com estacionamento habitual em Portugal, deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se coberta por seguro que garanta tal responsabilidade, nos termos do presente decreto-lei*”.

O citado seguro de responsabilidade civil, abrange a obrigação de indemnizar estabelecida na lei civil, ou seja, nos casos em que exista seguro válido e eficaz, se ocorrer um sinistro rodoviário que imponha ao segurado (proprietário ou condutor do veículo)

²² Artigo 309.º, do CC “*O prazo ordinário da prescrição ordinária é de vinte anos*”

²³ Deste princípio excluem-se alguns veículos (por exemplo, os pertencentes ao Estado)

²⁴ Regime geral de Seguro de Responsabilidade Civil Automóvel (RGS RCA)- Retificado pela Declaração de retificação n.º 96/2007, de 19 de outubro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2008, de 06 de agosto

responsabilidade civil, cabe ao segurador ser chamado, em substituição, a reparar os danos causados a terceiros, até ao limite do capital seguro²⁵.

Ora, se é verdade que o segurado tem a obrigação de indemnizar terceiros lesados em virtude de sinistro automóvel, causado pelo seu segurado, não é menos verdade que existem situações em que o segurador, satisfeita a indemnização, tem direito de regresso contra o segurado²⁶, conforme se retira do artigo 27.º, do RGSRC.

²⁵ Os seguradores podem recusar-se a celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil. Mas, em relação ao seguro de responsabilidade civil automóvel, este é obrigatório por lei, assim, e sempre que exista recusa, pelo menos, de três seguradores (em virtude do número de sinistros rodoviários em que o proponente já foi interveniente), a lei contempla uma maneira de resolver estas situações – artigo 18.º, da RGSRC –

“1 - Sempre que a aceitação do seguro seja recusado, pelo menos por três empresas de seguros, o proponente de seguros pode recorrer ao Instituto de Seguros de Portugal para que este defina as condições especiais de aceitação; 2 – A empresa de seguros indicada pelo Instituto de Seguros de Portugal, nos casos previstos no número anterior, fica obrigada a aceitar o referido seguro nas condições definidas pelo Instituto de Seguros de Portugal, sob pena de lhe ser suspensa a exploração do ramo «responsabilidade civil de veículos terrestres a motor» durante o período de seis meses a três anos”

²⁶ Por ex. *“Contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente”; “Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos”; “Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado, ou quando haja abandonado o sinistrado”; “Contra o condutor que não haja submetido o veículo, dentro do prazo legal, à inspeção periódica obrigatória”*

III. A RESPONSABILIDADE CRIMINAL NO SINISTRO RODOVIÁRIO

A responsabilidade criminal consiste, nas palavras do Prof. Taipa de Carvalho²⁷, «na sujeição do agente de um tipo de ilícito, cometido culposamente, à aplicação da sanção jurídico-criminal (pena) estabelecida na respetiva norma penal».

«A responsabilidade criminal anda de mão dada com a ilicitude e a culpa do facto típico praticado, estabelecendo a teoria da infração criminal ou doutrina geral do crime, como elementos integrantes ou constitutivos do crime, de acordo com o método categorial-classificatório e sequencial, a ação, a tipicidade, a ilicitude, a culpa e a punibilidade, embora modernamente, por força da conceção teleológico-funcional e racional da doutrina penal, o conceito sistemático-dogmático de ação esteja em declínio, sendo substituído pelo da realização do tipo de ilícito, visto que a antijuridicidade criminal é sempre a ilicitude tipicamente cunhada, considerando-se o conceito de ação, como um conceito de natureza ontológica e pré-jurídica, a que caberá hoje, quando muito, uma função delimitadora de outros comportamentos que não chegam a constituir ação criminalmente relevante, como os atos reflexos, os inconscientes e outros que não sejam voluntariamente controláveis, como os cometidos em estado de narcolepsia, hipnose, sonambúlicos ou similares»²⁸.

É sabido que os crimes poderão ser cometidos por ação ou por omissão, sendo que esta omissão pode ser pura ou própria, ou seja, quando o elemento material ou resultado não é elemento do tipo, por outro pode ser omissão impura ou imprópria, quando interessa o resultado ou evento material, para própria existência do crime, nos crimes de resultado como o são os de homicídio e de ofensas à integridade física, pois esta é, justamente, a lesão social mais relevante emergente da sinistralidade rodoviária.

Neste trabalho, e por o homicídio ser a situação mais gravosa de qualquer sinistro rodoviário, vamos centrar-nos primordialmente na sua contextualização jurídico-penal.

Assim, e no que tange ao homicídio, este verifica-se sempre que num sinistro rodoviário, onde exista mais de um interveniente, ocorra o falecimento de alguém, em consequência da conduta típica praticada por um ou todos os condutores intervenientes.

²⁷ Taipa de Carvalho, Polis, Verbo, vol. 5, pg. 474 e ss. Citado pelo Juiz Desembargador Álvaro da Cunha Gomes Rodrigues, *in* Acidentes de Viação – responsabilidade civil e criminal por defeitos de construção e manutenção das estradas. Lisboa: Livraria Petrony. 2006. P. 18

²⁸ Juiz Desembargador Álvaro da Cunha Gomes Rodrigues, *in* Acidentes de Viação – responsabilidade civil e criminal por defeitos de construção e manutenção das estradas. Lisboa: Livraria Petrony. 2006. P. 18

Nesta matéria é importante referir o que se entende por sinistro rodoviário «*É um acontecimento de natureza fortuita, súbita e imprevisível, exterior à vontade da vítima ou ao funcionamento do veículo*».

Na definição de sinistro rodoviário, sublinhamos na íntegra o conceito vertido no acórdão do Supremo Tribunal de Justiça – processo n.º 344/07.0TBCPV.P2.S1, de 25 de outubro de 2012 “II - ***Considera-se acidente de viação o acontecimento não intencionalmente provocado de carácter anormal e inesperado, gerador de consequências danosas, causado por veículo ou animal em trânsito, repercutindo-se mesmo em veículos parados***”

Ou seja, as mortes em consequência de sinistro rodoviário, em regra, acontecem sem que exista intenção de matar por parte do causador da lesão, isto é, essa morte ocorre porque o lesante não procedeu com o cuidado devido que era obrigado em determinadas circunstâncias, *in casu*, no ato da condução.

Assim, refere-nos o artigo 15.º do CP – Negligência:

“*Age com negligência quem, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz:*

- a) *Representar como possível a realização de um facto que preenche um tipo de crime mas atuar sem se conformar com essa realização; ou*
- b) *Não chegar sequer a representar a possibilidade de realização do facto”.*

O condutor que, por negligência, tira a vida a uma outra pessoa, agiu com displicência, com relaxamento, com falta de atenção devida, tendo como consequência a lesão do bem jurídico de terceiros, *in casu*, o bem jurídico supremo “o direito à vida”.

Nesta matéria, ensina-nos o Professor Jorge de Figueiredo Dias²⁹ «Sendo a função do princípio da culpa indicar um máximo de pena que em nenhum caso pode ser ultrapassado, e prevendo a lei diferentes molduras penais para o mesmo facto, consoante ele tenha sido cometido com dolo ou negligência, importa reconhecer que no dolo e na negligência se trata de entidades que já em si mesmas revelam diferentes conteúdos materiais de culpa que o direito penal entende graduar ou tipificar».

Nos quadros da conceção acabada de apresentar a exigência de dolo ou de negligência quer significar que, fora destes, não se torna possível considerar documentada no facto uma personalidade censurável, isto é, desconforme, na sua atuação, com a suposta pela ordem jurídica. O problema será então o de determinar como se traduzem o dolo e a negligência em

²⁹ In Direito Penal, Parte Geral, Tomo I. 2.ª ed – Questões Fundamentais. A Doutrina Geral do Crime. Coimbra Editora. p. 277

termos de uma atitude pessoal censurável, se tanto o dolo – enquanto previsão e vontade de realização do tipo objetivo de ilícito -, como a negligência – enquanto falta de previsão ou de correta previsão da realização típica – parecem relacionados só com realidades puramente psicológicas, como tais irrelevantes para caracterizar a pessoa do agente, em suma, se relacionarmos a conduta do agente com a sua atitude pessoal ou posição íntima, perante o dever-ser jurídico-penal, daí deverá a sua ação receber a sua determinação decisiva em termos de culpa.

1. O Dolo

Sem dúvida, o dolo é conhecimento e vontade de realização do tipo objetivo, sendo, desta feita, elemento constitutivo do tipo de ilícito. Mas, o dolo é também expressão de uma atitude pessoal de contrariedade ou indiferença, o que o faz ser, nesta parte, elemento constitutivo do tipo de culpa dolosa.

No tipo de culpa dolosa, o elemento predominante é o dolo, no conjunto dos seus elementos que pertencem, segundo a sua estrutura e função, ao *tipo de ilícito*. Conjunto esse que é denominado de dolo do tipo.

Mesmo não se encontrando, no nosso CP, uma definição de dolo do tipo, uma vez que o artigo 14.º unicamente nos demonstra as formas em que ele se examina, a verdade é que a doutrina predominante, caracteriza o dolo do tipo como sendo «conhecimento e vontade de realização do tipo objetivo de ilícito»³⁰.

O dolo do tipo só é conceitualizado quando o agente no momento da sua conduta, detém o *conhecimento* (momento intelectual) e a *vontade* (momento volitivo) de realização do facto típico.

De um ponto de vista funcional, poderemos afirmar que esses dois elementos (intelectual e volitivo) não se situam no mesmo nível, ou seja, no elemento intelectual do dolo, para que exista dolo, é necessário que o agente *conheça, saiba e tenha consciência*³¹ que a sua ação preenche um tipo de ilícito objetivo.

Assim, «o chamado elemento intelectual do dolo do tipo não pode, por si mesmo, considerar-se decisivo da distinção dos tipos de ilícito doloso e dos negligentes, uma vez que também estes últimos podem conter a representação pelo agente de um facto que preenche um tipo de ilícito (a chamada negligência consciente). É pois o elemento volitivo, quando ligado

³⁰ Figueiredo Dias, Jorge de – Direito Penal, Parte Geral. 2.ª ed: Tomo I. Coimbra; Coimbra Editora; 2007. P.349.

³¹ Esta trata-se de uma consciência psicológica ou consciência intencional das circunstâncias do facto e não de facto (uma vez que tanto podem ser de facto como de direito)

ao elemento intelectual requerido, que verdadeiramente serve para indicar (embora ainda não para fundamentar) uma posição ou atitude do agente contrária ou indiferente à norma de comportamento, numa palavra, uma *culpa dolosa* e a consequente possibilidade de o agente ser punido a título de dolo»³².

1.1 Elemento intelectual do dolo

Como já referimos, neste elemento, e para que o dolo do tipo exista, é essencial que o sujeito *conheça, saiba e tenha consciência* que com a sua ação está a praticar um tipo de ilícito objetivo. O que se pretende com este elemento é que «ao atuar, o agente conheça tudo quanto é necessário a uma correta orientação da sua consciência ética para o desvalor jurídico que concretamente se liga à ação intentada, para o seu carácter ilícito»³³. Até porque, a consciência faz parte integrante do cérebro, o qual serve de mediador de todas as interações com o corpo, assim, Popper³⁴, fala-nos em três mundos que englobam todas as formas de existência do ser humano, bem como todas as suas experiências, dos quais, salientamos o denominado MUNDO 2 – ESTADOS DE CONSCIÊNCIA – ou seja conhecimentos subjetivos, com base em experiências na perceção, pensamento, emoções, intenções, memórias, sonhos e imaginação criativa de qualquer sujeito.

Perante o exposto, concluímos que não estando reunido um qualquer dos elementos do tipo de ilícito objetivo, o dolo, deve ser, desde logo afastado, com base no artigo 16.º, n.º 1, do CP “*O erro sobre elementos de facto ou de direito de um tipo de crime, ou sobre proibições cujo conhecimento for razoavelmente indispensável para que o agente possa tomar consciência da ilicitude do facto, exclui o dolo*”.

Em suma, para que o dolo do tipo possa existir, é necessário que o agente possua um total conhecimento da *factualidade típica* e que exista uma consciência psicológica ou intencional da prática da ação, isto é, é necessário que exista uma **vontade consciente** em praticar o facto. Esta vontade existe quanto entre o cérebro e o mundo exterior subsiste uma correlação direta, ou seja, os três componentes do já citado MUNDO 2, são as *percepções exteriores*, as *percepções interiores* e o *ego* ou *consciência*³⁵, assim, quando o agente se depara com a perceção exterior (meio físico que o rodeia) e com a perceção interior (o seu pensamento, sentimentos, etc.), seu ego (consciência) é que irá comandar a ação por ele

³² Figueiredo Dias, Jorge de – Direito Penal, Parte Geral. 2.ª ed: Tomo I. Coimbra; Coimbra Editora; 2007. P.350.

³³ Figueiredo Dias, Jorge de – Direito Penal, Parte Geral. 2.ª ed: Tomo I. Coimbra; Coimbra Editora; 2007. P.351.

³⁴ Karl Raimund Popper – Filósofo da Ciência, considerado por muitos como o filósofo mais influente do século XX, citado por John C. Eccles *in* Cérebro e Consciência – o self e o cérebro; instituto Piaget, 2000, p. 19

³⁵ Popper, citado por John C. Eccles, *in*, Cérebro e Consciência

praticada, sendo que, essa ação poderá ser intencional ou provocada. Destarte, quando a consciência do sujeito opta por comandar o mesmo a praticar o facto típico de forma intencional, estamos diante do dolo do tipo.

In fine, importa referir que, para existir dolo do tipo é necessário que o agente que praticou a ação tenha conhecimento da proibição legal, ou seja, é necessário que o agente saiba que o facto que vai praticar está sujeito a uma proibição legal e não a uma mera censurabilidade. Numa primeira abordagem poderíamos dizer que a relevância do erro sobre proibições legais só poderá ser tido em conta em *ilícitos de mera ordenação social* e não no ilícito penal. Mas, a verdade é que existem crimes, como é o caso dos crimes de perigo abstrato «em que a conduta em si mesma, divorciada da proibição, não orienta suficientemente a consciência ética do agente para desvalor da ilicitude»³⁶.

1.2 Elemento volitivo do dolo

Para que a ação praticada pelo agente possa vir a ser classificada e punida como dolo do tipo, não chega que o mesmo detenha um conhecimento das circunstâncias de facto (elemento intelectual), as quais, só por si, não podem indicar a contrariedade ou indiferença ao dever-ser jurídico-penal, a fim de condenar o agente a título de dolo. Assim, para que o dolo do tipo possa estar reunido na sua plenitude, é necessário que o agente atue com uma vontade dirigida à sua realização. Sendo este o momento volitivo do dolo do tipo.

Essa vontade, umas vezes é claramente manifestada, o que se traduz no denominado **dolo direto**, outras vezes a vontade do agente não é assim tão nitidamente manifestada, sendo que, aquela parte para a realização da ação com a mera possibilidade do facto se concretizar, estamos assim diante do denominado **dolo eventual**.

1.3 Dolo direto

No que tange ao dolo direto ou de primeiro grau, a doutrina é pacífica, ou seja, não existem dúvidas quanto ao momento da sua aplicabilidade.

O dolo direto é constituído pelos casos em que a realização do tipo objetivo de ilícito surge como o *verdadeiro fim da conduta*, isto é, o agente tem plena consciência que a sua vontade é o resultado final da sua ação.

³⁶ In, Jorge de Figueiredo Dias – “A condução de veículo automóvel com taxa de álcool no sangue de 1,2 g/l, considerada pelo legislador como indício irrefutável de que o condutor se encontra em estado de embriaguez e comete, por conseguinte, não uma contraordenação, mas um crime”

Assim, encontramos a tipificação da figura do dolo direto no n.º 1, do artigo 14.º do CP “*Age com dolo quem, representando um facto que preenche um tipo de crime, atuar com intenção de o realizar*”.

Mas, existem situações em que o resultado final da ação, não é o facto praticado, mas mesmo assim estarmos diante de um dolo direto, ou seja, o agente pratica o facto como pressuposto ou estágio intermédio necessário, sendo que, o agente para conseguir alcançar o resultado final necessita de praticar uma ação intermédia; v. g., **A** furta um veículo automóvel a **B**, mas quando tenta fugir na posse do veículo **B** coloca-se à sua frente, **A** para conseguir fugir tem de atropelar **B**, matando-o: aqui o atropelamento (homicídio) é praticado sob a forma de **dolo necessário** ou de segundo grau, ou seja, na consciência do agente ele conhece o facto típico (homicídio) sabe que se atropelar o sujeito ele vai realizar-se, não é essa a sua intenção, mas atua necessariamente para poder fugir.

Esta figura encontra o seu sustento legal no n.º 2, do artigo 14.º do CP “*Age ainda com dolo quem represente a realização de um facto que preenche um tipo de crime como consequência necessária da sua conduta*”.

1.4 Dolo eventual

O dolo eventual ou condicional, é sem dúvida, a modalidade mais problemática de caracterizar, mas com o maior alcance prático, ou seja, encontra-se na fronteira da negligência consciente, mas, as consequências práticas derivam de se tratar de dolo e não de negligência, assim sendo, o agente conhece o facto, sabe que vai realizar-se, sabe que vai acontecer necessariamente, não o quer, mas atua na mesma.

Assim, refere-nos o n.º 3, do artigo 14.º do CP “*Quando a realização de um facto que preenche um tipo de crime, for representada como consequência possível da conduta, há dolo se o agente atuar conformando-se com aquela realização*”.

Esta modalidade de dolo do tipo, caracteriza-se, essencialmente, pela circunstância de a realização do tipo objetivo de ilícito ser representada pelo agente apenas como consequência possível da conduta.

Neste ponto temos de chamar à colação a infundável discussão doutrinal quanto à distinção concreta entre a figura do dolo eventual e da negligência consciente, uma vez que esta também supõe a representação da realização típica como consequência possível da conduta, conforme se retira do vertido na ali. a), do artigo 15.º do CP.

1.4.1 *A possível distinção entre dolo eventual e negligência consciente*

Nesta matéria encontramos uma enorme pluralidade de critérios na nossa doutrina, sendo que, na maioria dos casos, esses pensamentos doutrinários podem criar na consciência de quem os lê um pensamento enganoso quanto às diferenças materiais e aos resultados práticos dessas duas modalidades de aplicação da pena.

A doutrina alicerça-se em três teorias fundamentais, a fim de solucionar o problema em crise, a saber: as **teorias da probabilidade**, as **da aceitação** e as **da conformação**.

No que tange ao nosso ordenamento jurídico, a doutrina adotou primordialmente a teoria da conformação e é ela que se encontra expressamente vertida no n.º 3, do artigo 14.º do CP “... *há dolo, se o agente atuar **conformando-se** com aquela realização*”.

Esta teoria parte da concepção de que a atuação dolosa pressupõe mais do que o mero conhecimento do perigo de realização típica.

A atuação com dolo ou com mera negligência são dados íntimos da psicologia dos sujeitos, os quais não poderão ser apreendidos diretamente, mas unicamente deduzidos através das circunstâncias do facto, assim, o dolo eventual diferencia-se da negligência consciente, ou seja, nesta o agente não quer o resultado, não assume o risco não o tolera e não lhe é indiferente sendo que, prevê o resultado, mas confia que o mesmo não se irá realizar. No dolo eventual, o agente tolera a produção do resultado, uma vez que esse lhe é indiferente, ou seja, tanto faz que esse resultado se verifique ou não, assumindo plenamente o risco de produzir tal facto típico.

Se o agente, prevendo, embora, o resultado, espera sinceramente que este não ocorra, não se pode falar de dolo, mas só de negligência. É a denominada culpa com previsão ou negligência consciente.

Assim, citemos aqui o exemplo pertinente do jurista e filósofo do direito alemão Hans Welzel, «um empregado de fazenda provoca involuntariamente o incêndio de um celeiro cheio de feno, onde, ao fim do dia, tinha ido fumar o seu cachimbo, prevendo, embora, que daí resultasse o fogo. Se ele esperou sinceramente que tal resultado não ocorresse e por isso aventurou-se ao ato imprudente, o seu caso é suscetível de punição a título de negligência consciente. Se porém, por causa de um atrito com o patrão, por exemplo, tanto se lhe dava que o resultado previsto (incêndio) ocorresse ou não, o que se configura, *in casu*, é a punição a título de dolo eventual».

Na senda da doutrina adotada refere-nos Roxin que «**o agente tome a sério o risco de (possível) lesão do bem jurídico, que entre com ele em contas e que, não obstante, se**

decida pela realização do fato». Ou seja, se o agente levou a sério o risco de (possível) produção do resultado típico e se, não obstante, não omitiu a conduta, poderá com razoável segurança jurídica concluir-se que o propósito que move a sua atuação vale bem, aos seus olhos, o “preço” da realização do tipo, ficando deste modo indiciado que o agente está intimamente disposto a arcar com o seu desvalor.

Em suma, nas circunstâncias de, não obstante os riscos de lesão do bem jurídico, o agente levar a sua ação avante, revela, sem margem para dúvidas, uma decisão, da sua parte, contra a norma jurídica de comportamento, para tanto não interessando saber se as consequências negativas do facto lhe são ou não indesejáveis, se ele confia ou não temerariamente que ainda as poderá evitar. Pelo que, encontramos-nos perante dolo eventual sempre que as circunstâncias e consequências com que o agente, em vista da autêntica finalidade da sua ação, se **conforma** ou com a verificação das quais se **resigna**.

Saber se a ação levada a cabo pelo agente, no momento da sua prática em desacordo com os preceitos legais, foi impulsionada por dolo ou mera negligência, é de extrema importância para o Direito Penal, ou seja, a decisão que impute ao agente dolo ou negligência, estará a decidir também, de forma mediata, se a conduta do agente merece maior ou menor punição por parte do *jus puniendi*. Assim, no nosso ordenamento jurídico, a pena para homicídio praticado a título de dolo pode ir de oito a 25 anos de prisão (artigo 131.º e 132.º do CP), já para o homicídio praticado a título de negligência a pena poderá ser até três anos de prisão ou pena de multa e no caso dessa negligência ser grosseira, a dita pena poderá ir até cinco anos (artigo 137.º do CP).

Perante tudo o exposto, a diferença entre dolo eventual e negligência consciente, subsiste no seguinte:

No dolo eventual o agente do facto prevê o resultado, não se importando se o mesmo ocorre ou não, isto é, conscientemente o agente aceita que o resultado típico pode vir a acontecer mas em nada altera o seu comportamento para o evitar.

Na negligência consciente, o agente, embora prevendo o que possa vir a acontecer (o facto típico), o mesmo agente repudia essa possibilidade, ou seja, não admite que o resultado possa acontecer.

Assim, o traço distintivo entre ambos é que no dolo eventual, o agente, conscientemente afirma: “não importa que o facto típico aconteça”, enquanto na negligência consciente o agente supõe, isto é, pode ser possível a ocorrência do facto típico, mas intrinsecamente o agente não admite que o mesmo vá acontecer de forma alguma.

2. A Negligência

Por sua vez, a negligência é a violação de um dever de cuidado e a criação de um risco não permitido, sendo desta feita elemento constitutivo do tipo de ilícito. Mas, a negligência é ainda expressão de uma atitude pessoal de descuido ou imprudência perante o dever-ser jurídico-penal, sendo, nesta parte, elemento constitutivo do tipo de culpa negligente.

Assim, a negligência, numa consideração dogmática e político-criminal, não poderá, atualmente, ser encarada como uma mera forma especial de aparecimento do facto punível, mas antes como uma das formas básicas, tipicamente cunhadas, de aparecimento do crime, ao mesmo nível do facto doloso.

Em matéria de decisão político-criminal, no que tange à punibilidade da negligência relativamente a um determinado número de tipos de crime, acompanhamos na íntegra o pensamento de Figueiredo Dias «De um duplo ponto de vista: do da *dignidade penal*, sempre que estão em causa bens jurídicos, individuais ou coletivos, que se contem entre os mais importantes da ordem legal dos bens jurídicos; e do da *carência de pena*, sobretudo quando se trata da contenção de fontes de perigo grave para a existência das pessoas em comunidade, ainda mais se for frequente que delas derivem resultados lesivos por falta de cuidado na sua manipulação (...) Bem se compreende, deste ponto de vista, o atual requisitório em favor de um tratamento jurídico-penal cada vez mais severo de certos factos negligentes; a ponto de não faltar mesmo já quem entenda não dever excluir-se a possibilidade de a tais factos virem a ser aplicáveis molduras penais cujo máximo exceda o limite mínimo do correspondente facto doloso. A esta severidade tem de corresponder um maior esforço e cuidado no esclarecimento da dogmática do crime negligente».

Assim, o facto doloso e o facto negligente, ao contrário de quando o dolo e a negligência eram considerados apenas como graus de culpa relativamente a um tipo de ilícito comum, têm, cada um deles, o seu tipo de ilícito e o seu tipo de culpa próprios e distintos entre si. Em suma, o facto negligente é um *aliud* relativamente ao facto doloso correspondente.

O desfecho do pensamento exposto, encontra a sua sustentabilidade no artigo 15.º do CP. O citado normativo refere-nos primeiramente um conceito unitário de negligência “*Age com negligência quem, por não proceder com cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz*”, sendo que, só em segundo plano nos demonstra a existência de duas formas, distintas, *per se*, de negligência: negligência consciente e negligência inconsciente, as quais se encontram, respetivamente, na ali. a) “*representar como possível a*

realização de um facto que preencha um tipo de crime mas atuar sem se conformar com essa realização” e na ali. b) “não chegar sequer a representar a possibilidade de realização do facto”.

Pese embora, o citado normativo nos refira dois tipos distintos de negligência, a verdade é que o básico da sua definição encontra-se vertido no preâmbulo do conceito unitário, ou seja, é aí que encontramos o **tipo de ilícito** (não proceder com cuidado, isto é, a violação do dever de cuidado a que o agente está vinculado em determinadas circunstâncias) e o **tipo de culpa** (violação do cuidado a que o agente, em virtude dos seus conhecimentos e capacidades pessoais, está em condições de prestar).

De qualquer modo, estamos certos de que a distinção entre negligência consciente e inconsciente se cinge estritamente a estabelecer os requisitos puramente psicológicos (positivos ou negativos) que a negligência pode assumir no seu conceito unitário: representação do resultado típico na negligência consciente, ausência dessa representação inconsciente, bem como sublinhar o critério vertido no já citado artigo 14.º do CP, nomeadamente do seu n.º 3, de distinção entre dolo eventual e negligência consciente.

Para que possamos aferir o tipo de ilícito do facto negligente, teremos de nos socorrer do padrão do “*homem médio*”, isto é, considera-se sempre que tenha ocorrido a violação, por parte do agente, de um dever de cuidado que sobre ele recai e que levou à concretização do resultado típico; e, conseqüentemente, que esse resultado fosse previsível e evitável para o homem prudente, dotado de capacidades que detém o já referido “*homem médio*” pertencente ao círculo de vida do agente.

Podemos dizer que a característica que mais se evidencia nos tipos de ilícitos negligentes, em contraposição aos tipos de ilícitos dolosos, subsiste na ligação que medeia entre ação e resultado, ou seja, pese embora a maioria dos crimes do tipo negligentes se concentrem na forma de crimes de resultado, a verdade é que a negligência também pode ser aplicada a crimes de mera atividade. Assim, entendemos que o resultado não possui uma função somente limitadora, mas constitutiva do desvalor unitário do ilícito negligente: é a partir deste desvalor que se compreende a finalidade da norma, como é a partir dele que se determina a medida do cuidado devido.

2.1 Violação do dever de cuidado/criação ou potenciação pelo agente de um risco não permitido e imputação objetiva. Crimes de resultado e de mera atividade.

Como já referimos, o facto típico de ilícito negligente é aferido à luz da violação, por parte do agente, de um dever de cuidado ao qual está juridicamente adstrito, sendo essa violação o desvalor da ação.

Atualmente encontra-mos alguns autores que pretendem substituir a expressão “violação de um dever de cuidado”, pela categoria “criação ou potenciação, do agente, de um risco não permitido”. Quanto a esta matéria não nos iremos pronunciar, uma vez que concordamos mais com a expressão primitiva.

Quando nos referimos ao dever de cuidado, estamos a referir-nos ao dever de cuidado como elemento do tipo de ilícito que possui, ele próprio, os seus próprios elementos típicos, ou seja, o não cumprimento do dever de cuidado, por parte do agente, traduz-se, verdadeiramente na violação de normas de cuidado que servem concreta e especificamente o tipo de ilícito respetivo e não da observância, de uma forma geral, do cuidado a que todo o sujeito se encontra amarrado a observar.

A concretização dessas regras de cuidado possuem a função primordial e o significado de precisar a medida do risco aqui permitido, destarte, sublinhamos a ideia de que não poderão ser proibidos riscos atinentes a resultados típicos que, segundo a experiência geral ou o especial conhecimento do agente, sejam imprevisíveis ou inevitáveis.

Por tudo o exposto, e como já referimos, os ilícitos negligentes são na sua maioria **crimes de resultado**, mas, e não obstante os ilícitos negligentes serem quase sempre crimes de resultado, a verdade é que aqueles surgem por vezes como **crimes de mera atividade**, como é o caso do facto típico vertido no artigo 292.º, do CP “*Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*”.

3. A condução de veículos automóveis enquanto atividade perigosa

Depois de termos realizado uma breve reflexão sobre a imputação subjetiva - dolo e negligência – importa agora fazermos a sua aplicação à problemática dos crimes rodoviários.

Em matéria rodoviária, e dado o enorme perigo que envolve a utilização do veículo automóvel, achamos pertinente referir que, a infração estradal das normas rodoviárias, por parte dos condutores, constitui presunção, bastante, de que não foi cumprido o dever de

cuidado específico imposto pela norma violada, desde que o resultado seja daqueles que a lei ou regulamento quis evitar.

A infração das normas rodoviárias, só acontece mediante a conduta do condutor, ou seja, é através da conduta praticada pelo condutor que cabe determinar se a ação praticada é penalmente relevante ou irrelevante, de acordo com a função de delimitação ou função negativa de excluir da tipicidade comportamentos jurídico-penalmente relevantes. A conduta do agente, para se poder aferir a sua relevância ou irrelevância penal, contém a exigência geral de que a ação seja praticada por comportamento humano. Exige-se ainda, que esse comportamento humano seja voluntário, isto é, presidido por uma vontade por parte do condutor, excluindo-se assim as condutas praticadas através de meros atos de reflexos (caso em que o condutor perde o controlo da viatura por se ter desviado de um obstáculo imprevisto).

Assim, e atentos à forma como o bem jurídico é posto em causa, a conduta típica do condutor poderá terminar na execução de diversos crimes: “crimes de perigo”, “crimes de dano”; “crimes de mera atividade”, “crimes de resultado”; “crimes simples” e “crimes complexos”.

3.1 Crimes de dano e crimes de perigo

Para haver perigo, é necessário que haja possibilidade ou probabilidade de produção de um certo evento e que esse evento tenha um carácter danoso.

A noção de perigo é de veras importante a vários níveis, ou seja, no domínio da tentativa, da imputação objetiva ou causalidade e da própria comparticipação criminosa

- ❖ *Crimes de dano* – nestes crimes, a incriminação do agente está dependente da efectiva lesão do bem jurídico, ou seja, não basta pressupor a lesão essa lesão terá de operar realmente.

Exemplo: O condutor que por falta de perícia, embate noutro veículo provocando ofensas à integridade física no seu condutor.

- ❖ *Crimes de perigo* – a realização deste tipo de crime, não pressupõe que exista lesão, ou seja, basta que o bem jurídico seja colocado em perigo, para que estejamos perante a sua consumação.

Exemplo: o condutor que se coloca aos comandos de um veículo a motor, não estando habilitado legalmente para o efeito, por não possuir os conhecimentos técnicos para

dominar a máquina, está desde logo a criar um perigo para o bem jurídico próprio como de terceiros.

No que concerne aos crimes de perigo, estes podem ser considerados *crimes de perigo concreto*, *crimes de perigo abstrato* e *crimes de perigo abstrato-concreto*.

- *Crimes de perigo concreto* – neste tipo de crimes, o perigo, para além de ser o motivo ou fundamento de incriminação, é também elemento próprio do tipo, ou seja, o tipo só é preenchido quando o bem jurídico tenha efetivamente sido posto em perigo.

Exemplo: o condutor que ao praticar uma condução perigosa (artigo 291.º do CP) “*criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem*”, assim, só haverá crime de condução perigosa, se da conduta do agente resultar perigo efetivo para o bem jurídico.

- *Crimes de perigo abstrato* – aqui o perigo não é o elemento do tipo, é simplesmente elemento da proibição, ou seja, o perigo funciona como simples pressuposto ou motivo da incriminação. O que quer dizer que neste tipo de crimes, a conduta do agente é punida independentemente de ter criado ou não perigo efetivo para o bem jurídico.

Exemplo: a “condução de veículo automóvel em estado de embriaguez” (artigo 292.º do CP), ou seja, aqui o condutor é punido por causar um potencial perigo para a segurança rodoviária e não por ter causado um perigo efetivo para o bem jurídico.

- *Crimes de perigo abstrato-concreto* – estes crimes, por um lado, não são o resultado de um evento típico, por outro, o perigo não se limita a ser um mero motivo, ou fundamento de incriminação, ou seja, o perigo é referido no próprio tipo a propósito do modo de ser da ação típica. Por outras palavras, nos crimes de perigo abstrato-concreto, «o perigo abstrato não é só critério interpretativo e de aplicação, mas deve, também ser momento referencial da culpa e, por isso, admitem a possibilidade de a perigosidade ser objeto de um juízo negativo»³⁷.

3.2 Crimes de mera atividade e de resultado

Neste ponto, e uma vez que estamos em sede estrita de tipo de ilícitos do fórum da criminalidade rodoviária, vamos cingir-nos aos crimes de resultado.

³⁷ Figueiredo Dias, Jorge de – Direito Penal, Parte Geral. 2.ª ed: Tomo I. Coimbra; Coimbra Editora; 2007.

Assim, importa referir que neste tipo de crimes é necessário, para que os mesmos se concretizem, que a ação do agente produza efetivamente um resultado, ou seja, não é suficiente a mera ação. «Nestes tipos de crimes só se dá a consumação quando se verifica uma alteração externa espaço-temporalmente distinta da conduta»³⁸.

Exemplos quanto a estes tipos de crime, no que tange à criminalidade estradal, são o homicídio (artigo 131.º do CP), ofensas à integridade física (artigo 143.º do CP) e dano (artigo 212.º do CP).

3.3 Crimes simples e crimes complexos

Neste tipo de crimes, podemos dizer que subjaz, a fim de diferenciar ambos, o bem jurídico que é protegido, pela norma incriminadora, conforme o tipo de ilícito vise a proteção de um ou vários bens jurídicos.

- ❖ *Crimes simples* – Neste tipo de crimes, a intenção é a proteção de um único bem jurídico.

Exemplo: o crime de furto de uso de veículo (artigo 212.º do CP), em que o bem jurídico protegido é exclusivamente o direito de propriedade.

- ❖ *Crimes complexos ou compostos* – com este tipo de crimes, a pretensão primordial é a proteção de vários bens jurídicos.

Exemplo: o crime de condução perigosa de veículo rodoviário (artigo 291.º do CP), ou seja, aqui, é tutelado, para além do direito à vida, também a integridade física e o direito de não sofrer danos na sua propriedade.

Pese embora no ato da condução, quando o agente assume uma conduta do tipo ilícita, possam ocorrer todos os tipos de crimes supra expostos, *in casu*, vamos cingir-nos à aplicabilidade dos *crimes de resultado* e de *dano*, para efeitos da sinistralidade rodoviária.

Nos crimes de resultado, entre a ação e o resultado deve mediar uma relação de causalidade, isto é, uma relação que permita, no âmbito objetivo, a imputação do resultado produzido ao agente da conduta que o causou, uma vez que, a conduta do agente, ainda que violadora de normas de cuidado, pode não ser causal relativamente ao resultado, se se interpuser uma outra conduta ou um outro facto, esses sim causadores diretos do resultado.

Assim, num sinistro rodoviário, com vítimas mortais, colocam-se sempre duas perguntas essenciais:

³⁸ Figueiredo Dias, Jorge de – Direito Penal, Parte Geral. 2.ª ed: Tomo I. Coimbra; Coimbra Editora; 2007.

“Foi a conduta, mesmo que ilícita, do agente, a causa final do resultado (homicídio)?”

“A que título deve ser punida a conduta do agente – dolo eventual ou mera negligência?”

Na maioria dos sinistros rodoviários, é a conduta inapropriada do agente a causadora do resultado do sinistro.

O tipo de sinistros rodoviários mais frequentes e que mais vítimas provocam, são a colisão entre veículos, sendo que, dentro da colisão a que mais vezes ocorre é a colisão lateral entre viaturas³⁹, ou seja, para que esses tipos de sinistros possam ocorrer, é necessário que exista uma ação/conduta, em regra ilícita, por parte de pelo menos um dos intervenientes.

Na resolução dos sinistros rodoviários, o intuito do julgador, não pode cingir-se à procura de uma verdade ontológica e absoluta, mas só e apenas a uma verdade judicial prática, mas essa verdade não poderá ser obtida a qualquer preço mas apenas a que assenta em meios de prova legais. É nesta matéria que reforçamos a ideia, de que, o papel, num primeiro estágio, dos OPC é deveras fundamental na recolha dos factos e análise do cenário do sinistro (de forma a recolher e interpretar todos os vestígios presentes no local, a fim de elaborar minuciosamente a respetiva participação do sinistro) e num segundo estágio, o papel do MP no que tange à tutela da fase de investigação/inquérito.

Destarte, para que possa existir uma verdadeira e justa punição dos prevaricadores, terá, essencialmente, de existir uma força policial devidamente treinada e exclusivamente direcionada para a problemática da circulação rodoviária, em que os seus elementos sejam detentores dos maiores e melhores conhecimentos e sensibilidade nessa área.

Isto é, sendo a circulação rodoviária, em caso de prevaricação das regras estradais por parte de todos os seus intervenientes, uma fonte de perigo grave para a existência das pessoas em comunidade, ainda mais porque é frequente, dessa circulação, derivarem resultados lesivos por falta de cuidado na sua utilização, deverá existir um tratamento jurídico-penal cada vez mais severo das supostas condutas negligentes, praticadas pelos intervenientes em sinistros rodoviários que, com a sua conduta ilícita, cometam homicídios.

Assim, e por não existir, atualmente, uma força policial com as características indicadas⁴⁰, em sede de julgamento existe uma verdadeira carência de pena no que tange às

³⁹ Informação prestada pela ANSR, in www.ansr.pt

⁴⁰ O mais parecido que tínhamos com essa força, era a extinta Brigada de Trânsito da GNR, a qual se encontrava exclusivamente vocacionada para a vertente rodoviária, sendo que atualmente deixou de existir nos moldes de comando único, passando a estar sobre a alçada de comandos que não detêm os conhecimentos nem a sensibilidade para que possa existir uma intervenção devidamente pertinente por parte dos elementos que se

situações de sinistralidade com vítimas mortais. Ou seja, por não existir um trabalho eficaz por parte dos OPC⁴¹, o julgador muitas das vezes, não consegue aplicar a pena mais justa, existindo desta feita uma carência de pena, no que tange aos homicídios estradais.

Outra matéria importante da verdade judicial prática, é a tipificação da conduta daquele que pratica um homicídio estradal, ou seja, como já referimos existe uma linha muito ténue entre a conduta praticada com dolo eventual e com negligência consciente. Assim, e não obstante as decisões dos tribunais, no que tange às decisões quanto a homicídios estradais, se inclinarem sempre para a negligência, em alguns casos, consciente, a verdade é que, desses homicídios punidos a título de negligência consciente, se a investigação tivesse sido devidamente encaminhada por OPC detentores dos conhecimentos técnicos, o julgador poderia chegar à conclusão de que a conduta foi praticada a título de dolo uma vez que, o agente que causou a lesão, em alguns casos, pelas declarações e estado de espírito demonstrou muitas vezes que previu que o facto poderia ocorrer, demonstrando uma total indiferença com o facto típico e que nada fez para evitar o resultado.

encontram no terreno. É intenção do atual Governo reativar a Brigada de Trânsito, mas essa força policial deveria estar na alçada direta da entidade competente pela circulação rodoviária – ANSR.

⁴¹ Este défice, em regra não se deve a qualquer culpa dos OPC, mas sim do sistema policial existente em Portugal, que não prepara devidamente os seus OPC em matéria de circulação rodoviária.

IV. QUANTO À AQUISIÇÃO DA PROVA NOS SINISTROS RODOVIÁRIOS.

Perante o exposto nos dois capítulos anteriores, verificamos que, a fim do lesado conseguir a sua devida indemnização e o prevaricador ser devidamente responsabilizado pela lesão que provocou ou que para ela contribuiu, é necessário que se consiga provar que o sinistro só ocorreu porque o lesante procedeu com culpa, seja na sua forma intencional (dolo) ou por imprudência, inconsideração, falta de atenção, descuido, etc. (negligência).

Mas, a matéria da prova é na realidade muito complexa, visto que, em regra, existe a “minha verdade e a verdade dele”, assim, e no caso específico da sinistralidade rodoviária⁴², o trabalho daqueles que têm a responsabilidade e o dever de numa primeira etapa procederem à recolha, no local, de todos os vestígios/indícios inerentes ao sinistro rodoviário (OPC) e daqueles que numa segunda fase possuem o papel de acusar, ou não, o sujeito prevaricador (MP), é na realidade uma matéria essencial para que mais tarde o tribunal venha imputar, ou não, responsabilidade ao sujeito que causou o sinistro rodoviário, até porque «toda a convicção representa o culminar de um processo psicológico de gestação íntima e subjetiva, só próprio da pessoa singular e não de um ente abstrato como é o tribunal. Mas, isto não significa que, devendo os julgadores decidir segundo a sua *livre convicção*, esta haja de se entender como panaceia mágica que se basta com qualquer *pressentimento*, *intuição* ou *sexto sentido*. Não. Ele terá de se basear em **provas relevantes**, **assentes em factos concretos**. Por isso os códigos, desde o Civil aos do Processo, Penal ou Civil, são exaustivos e minuciosos no tratamento e valoração da prova.»⁴³

Assim, e como em qualquer tipo de crime, nos homicídios estradais não é diferente, a investigação criminal possui um papel fundamental, nesta matéria, uma vez que aquela tem como finalidade compreender *quem, como, quando, onde e porquê* aconteceu um determinado homicídio em consequência de um sinistro rodoviário, destarte, podemos dizer que a investigação procura «*descobrir, recolher, conservar, examinar e interpretar* provas reais, assim como *localizar, contactar e apresentar as provas pessoais* que “*conduzam ao esclarecimento da verdade material dos factos que consubstanciam a prática de um crime*»⁴⁴, na mesma esteira refere a Lei de Organização da Investigação Criminal⁴⁵ (LOIC) no seu artigo 1.º “*A investigação criminal compreende um conjunto de diligências que, nos termos*

⁴² Convém lembrar que neste capítulo nos estamos a referir unicamente aos sinistros com **vítimas mortais**

⁴³ Américo Marcelino – Juiz jubilado – Acidentes de Viação e responsabilidade civil: 10.ª edição (revista e ampliada), 2009, p. 575.

⁴⁴ Valente, Manuel Monteiro Guedes – **Processo Penal**. Tomo I, Coimbra: Almedina, 2009. p. 30.

⁴⁵ Lei n.º 49/2008, de 27 de Agosto

da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher provas, no âmbito do processo”.

1. Os estádios da investigação na sinistralidade rodoviária

No que concerne à matéria da investigação criminal dos sinistros rodoviários, existem três estádios no desenrolar da mesma:

- A recolha dos vestígios/indícios: ora esta compete aos OPC, *in casu*, aqueles que lidam particularmente com a matéria da sinistralidade, sendo que, nesta fase aqueles assumem uma atuação imediata, que se subdivide em duas partes, sendo que uma delas é obrigatória sempre que os OPC têm conhecimento, por qualquer meio, do sinistro, e a outra, só se concretiza nos acidentes com existência de vítimas mortais:
 - *A primeira intervenção*: esta é realizada pelos elementos da patrulha⁴⁶, ou seja, estes são os primeiros a chegarem ao local do sinistro, tendo como função principal a preservação do local e também recolha dos vestígios (quando não existem vítimas mortais);
 - *A segunda intervenção*: a qual só opera nos sinistros dos quais resultem vítimas mortais, sendo esta da responsabilidade da investigação dos sinistros rodoviários, que tem como funções, informar o MP do sinistro e a recolha e estudo de todos os vestígios, para posterior investigação.
- O inquérito: esta é uma fase mediata do sinistro rodoviária, sendo da competência do MP, o qual coordena a investigação do sinistro, de forma a poder apurar todos os vestígios recolhidos, de forma a proceder à acusação, ou não, do(s) sujeito(s);
- O julgamento: este é da competência do tribunal, no qual o órgão decisor irá, com base nos factos apresentados pelo MP e nas provas produzidas em juízo, condenar ou não o sujeito(s).

Quanto a esta matéria e no que trata ao processo penal, verificamos que o CPP intitula a mesma “*Das fases preliminares*”, ou seja, esta parte do processo inicia-se com a notícia do crime e finaliza com a remessa do processo para julgamento⁴⁷, assim, em matéria rodoviária,

⁴⁶ Aqueles que possuem, previamente, um itinerário pré-definido para fiscalizarem, durante um certo período do dia, itinerário esse, que durante o horário dessa patrulha tudo o que nele ocorra será num primeiro momento objeto de intervenção por parte dessa patrulha

⁴⁷ Parte II, Livro VI – artigo 241.º ao 310.º do CPP

competete aos OPC dar conhecimento ao MP da ocorrência do sinistro viário⁴⁸, através da elaboração de um auto de notícia⁴⁹.

2. As competências dos Órgãos de Polícia Criminal em matéria processual penal e a sua metodologia da investigação dos sinistros viários

Se não existir uma perfeita preparação e domínio das técnicas estradais, por parte dos OPC que, de forma imediata, têm a responsabilidade de recolher, de forma exata e profissional, os vestígios e factos presentes no cenário do sinistro, acontece o que sucedeu, a título de exemplo, ao depoimento e ao trabalho realizado por um OPC da GNR em matéria de sinistralidade rodoviária, em que o resultado foi a morte de uma pessoa, vertido no Processo 3/08.7GDFND.C1 de 10 de fevereiro de 2010, do Tribunal da Relação de Coimbra, em que aquele foi totalmente descredibilizados pelo Tribunal:

“O depoimento do militar da GNR, AA..., e o «croqui» por ele elaborado (auto de participação do acidente) não podem ser utilizados para condenar o arguido, pelo contrário as dúvidas que são levantadas pelo depoimento e pelo documento são muitas.

Analisemos as seguintes passagens do depoimento ONR, A..., conforme ata da audiência, o qual no local do acidente disse, o seguinte:

Adv. – Este carro que aqui está, estava nesta posição ou mais para o interior da via?

GNR – Foi como estivemos a ver há pouco poderiam estar um bocado mais para ali cerca de 40/50 cm. (isto é os veículos poderiam estar 40/50 cm mais chegados à berma da direita no sentido Fundão-Silvares).

Adv. - A situação que está assinalada no croqui?

GNR - Aí está correto, poderíamos ter traçado e fazer a medida da linha para cá ou do alcatrão para cá.

Adv. – As medições é de onde começa o alcatrão ou da linha de berma?

GNR – O M/ colega pensa que os carros estavam mais para lá, pelo que as medidas foram tiradas do limite do alcatrão.

Adv. – Mas o Sr. Não sabe?

GNR – Uma coisa é certa mais para ali ou mais para aqui a posição (carros) é esta.

Adv. – Enviusada?

GNR – Pronto.

Adv. – E o óleo estava?

GNR – Precisamente debaixo deste veículo (Citroen).

Adv. – Onde?

GNR – Por debaixo do motor.

Adv. – Recorda-se dos vestígios?

⁴⁸ Artigo 241.º e 248.º do CPP

⁴⁹ Artigo 243.º do CPP

GNR – Não me recordo, a estrada foi lavada pelos bombeiros para um lado e para o outro das bermas.

Adv. – No sentido Silvaes-Fundão existia uma película gordurosa em ambas as vias ou só na da direita?

GNR – Em ambas.

Adv. – Para lá não se recorda?

GNR – Não me recordo.

Procurador – Os carros estão consoante as medidas da al. G do croqui?

GNR – Então a única diferença que está aqui é a faixa lateral.

Adv. – Os carros estão colocados tomando em consideração o interior da linha da berma?

GNR – Estão colocados do interior da linha de berma.

Adv. – Estava a dizer há pouco pode ter sido de onde começa o alcatrão?

GNR – A diferença que nos dá na traseira de 40/50 cm, de início tirámos esta medida do imite do alcatrão, ao chegar o carro mais para aqui já daria a medida correta.

Adv. – Já ia para a outra faixa.

Na primeira deslocação ao local, pós medição efetuada verificou o juiz a quo que a largura da faixa de rodagem é de 5,85 m e não 5,95 m como consta do croqui do acidente.

Se verificarmos a medida da al. E do croqui verificamos que o carro do arguido não pode estar colocado na posição constante do mesmo, a qual é tendencialmente persuasora.

Na verdade o veículo do arguido está fora da faixa de rodagem.

Do depoimento do GNR resulta claro que não sabe de onde efetuou as medições laterais para a colocação dos veículos, sendo certo que as iniciou do lado direito do sentido Fundão – Silvaes, não se lembra se começou a medir desde o interior da linha de berma ou do limite do alcatrão.

Face ao exposto, tomando em consideração que o único vestígio que o GNR detetou foi o óleo por baixo do Citroen, apesar de outros detritos terem sido lavados para ambas as bermas, os quais não assinalou, o que o levou a «considerar como sendo o local do acidente onde se encontrava o óleo» ”.

Os OPC detêm uma enorme responsabilidade no que tange à descoberta da verdade material de qualquer sinistro rodoviário.

Assim, importa contextualizar processualmente o papel dos Órgãos de Polícia Criminal⁵⁰, a fim de se demonstrar as suas competências, uma vez que o conceito de OPC é um pouco amplo, ou seja, aquele incorpora todas as entidades e agentes policiais que tenham a obrigatoriedade de executar atos processuais emanados quer por autoridade judiciária quer pelo Código Processual Penal, não se podendo descorar que os OPC, ao contrário das Autoridades de Polícia Criminal⁵¹, não possuem competência para realizar qualquer tipo de detenção *fora de flagrante delito*⁵² por iniciativa própria.

⁵⁰ Artigo 1.º, ali. c) do CPP

⁵¹ Este conceito abrange os Diretores, Oficiais e Inspectores de Polícia e todos os funcionários policiais a quem as respetivas leis orgânicas reconheçam essa qualificação – artigo 1.º, ali. d) do CPP

⁵² Este conceito encontra-se vertido no artigo 257.º do CPP – sendo que o conceito de Flagrante Delito encontra-se vertido no artigo 256.º do CPP e artigo 27.º, n.º 3, ali. a) da CRP

A LOIC⁵³ indica-nos quais os tipos de competências que podem ser atribuídas aos OPC e que, através de norma legal expressa, pode ser atribuída competência reservada a um determinado OPC, assim, vejamos:

- *Com competência genérica*, incorpora a Polícia Judiciária, Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública;
- *Com competência específica*, nestes cabem todas as outras entidades em que as suas leis orgânicas lhe atribuem a classificação de OPC;
- *Competência reservada*, conforme a Polícia Judiciária possui competência reservada na investigação de certo tipo de crimes⁵⁴, a GNR por intermédio do seu Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV/GNR), possui também competência reservada, na sua área de jurisdição, em matéria de investigação de sinistros rodoviários com vítimas mortais, que não tenham sido executados por conduta dolosa.

2.1 Quanto às competências processuais

Importa salientar o artigo 55.º do CPP, que tem como epígrafe “Competência dos órgãos de polícia criminal”, o qual refere no seu n.º 1 “*Compete aos órgãos de polícia criminal coadjuvar as autoridades judiciais com vista à realização das finalidades do processo*”, por sua vez o artigo 56.º do CPP que tem como epígrafe “Orientação e dependência funcional dos órgãos de polícia criminal”, refere que “*No limite do disposto no n.º 1 do artigo anterior, os órgãos de polícia criminal atuam, no processo, sob a direção das autoridades judiciais e na sua dependência funcional*”.

Assim, e como foi referido, compete aos OPC dar conhecimento à autoridade judiciária da ocorrência do sinistro, mas este, processualmente, não é o único ato que pode ser praticado pelas entidades policiais⁵⁵, assim, e mesmo antes de existir qualquer determinação por parte da entidade judiciária competente, ou seja, mesmo antes de se ter iniciado o procedimento, podem os OPC tomar providências cautelares urgentes com a finalidade de acautelar os meios de prova, são as chamadas “Medidas Cautelares de Polícia”⁵⁶.

Este tipo de medidas não são atos processuais, são sim, meros atos de polícia, «tratando-se de uma realidade extraprocessual conexa com a processual»⁵⁷, que opera de uma

⁵³ Lei de Organização da Investigação Criminal – aprovada pela Lei n.º 49/2008, de 27 de Agosto

⁵⁴ Artigo 7.º, n.º 2 da LOIC

⁵⁵ Artigo 55.º, n.º 2 do CPP “*Compete em especial aos órgãos de polícia criminal, mesmo por iniciativa própria, colher notícia dos crimes e impedir quando possível as suas consequências, descobrir os seus agentes e levar a cabo os actos necessários e urgentes destinados a assegurar os meios de prova*”

⁵⁶ Estipuladas no artigo 248.º a 253.º do CPP

⁵⁷ Silva, Germano Marques da – **Curso de Processo Penal III**. Lisboa: Verbo, 2009. p. 67

forma anterior ao início do processo em si, assim, convém enaltecer as medidas vertidas no processo penal que o legislador achou serem suscetíveis de poderem ser executadas pelos OPC, numa fase anterior ao processo, a saber:

- *Exame dos vestígios inerentes ao crime*, de forma a assegurarem a manutenção do estado das coisas e dos lugares (logo que houver notícia da prática de crime, providencia-se para evitar, quando possível, que os seus vestígios se apaguem ou alterem antes de serem examinados, proibindo-se, se necessário, a entrada ou o trânsito de pessoas estranhas no local do crime ou quaisquer outros atos que possam prejudicar a descoberta da verdade – Enquanto não estiver presente no local a autoridade judiciária ou o órgão de polícia criminal competente, cabe a qualquer agente da autoridade tomar provisoriamente as providências anteriores, se de outro modo houver perigo iminente para a obtenção da prova - A autoridade judiciária ou o órgão de polícia criminal competente podem determinar que alguma ou algumas pessoas se não afastem do local do exame e obrigar, com o auxílio da força pública, se necessário, as que pretenderem afastar-se a que nele se conservem enquanto o exame não terminar e a sua presença for indispensável)⁵⁸;
- *Recolha de informações das pessoas* que possam facilitar a descoberta dos agentes do crime e a sua reconstituição⁵⁹;
- *Revistas e buscas*, ou seja, os OPC para além dos casos estipulados no n.º 5 do artigo 174.º do CPP, que refere: (*podem realizar revistas e buscas, sem prévia autorização da autoridade judiciária nos casos de: terrorismo, criminalidade violenta ou altamente organizada, quando os visados consentam por qualquer forma escrita ou aquando de detenção em flagrante delito por crime a que corresponda pena de prisão*), podem também realizar revistas, sem prévia autorização da entidade judiciária, aos suspeitos em caso de fuga iminente ou de detenção e buscas no «lugar em que se encontrarem»⁶⁰ sempre que tiverem fundada razão para crer que neles se ocultam objetos relacionados com o crime, suscetíveis de servirem a prova e que de outra forma poderiam perder-se ou revista às pessoas que tenham de participar ou pretendam assistir a qualquer ato processual ou que, na qualidade de suspeitos, devam ser conduzidos a posto policial, sempre que houver razões para crer que ocultam armas ou outros objetos com os quais possam praticar atos de violência. Em

⁵⁸ ali. a) do n.º 2 do artigo 249.º ; artigo 171.º, n.º 2 e 4; artigo 173.º todos do CPP

⁵⁹ ali. b), do n.º 2 do artigo 249.º do CPP

⁶⁰ Salvo tratando-se de buscas domiciliária, ali. a), n.º 1 do artigo 251.º; artigo 177.º; e n.º 5 do artigo 174.º todos do CPP e n.º 2 do artigo 34.º da CRP

consequência dessa revistas e buscas podem proceder a apreensões em caso de urgência ou perigo na demora, bem como adotar as medidas cautelares necessárias à conservação ou manutenção dos objetos apreendidos.⁶¹

- *Identificações de pessoas*, os OPC podem proceder à identificação de qualquer pessoa encontrada em lugar público, aberto ao público ou sujeito a vigilância policial, sempre que sobre ela recaia fundadas suspeitas da prática de crimes, da pendência de processo de extradição ou de expulsão, de que tenha penetrado ou permaneça irregularmente no território nacional ou de haver contra si mandado de detenção.⁶²

Perante isto, somos de salientar que os OPC possuem a responsabilidade e a obrigação, quer processual quer moral, de salvaguardarem todos os meios que possam servir de prova e que possam vir a incriminar ou a ilibar o arguido, sob pena de não o fazendo, estarem a colocar em causa direitos, liberdades e garantias quer dos lesados quer dos lesantes intervenientes direta ou indiretamente no sinistro viário.

2.2 Quanto à metodologia da investigação dos sinistros rodoviários

Referido e contextualizado o papel dos OPC em matéria processual penal, importa agora desbravar as suas funções interventivas nesta matéria, uma vez que a aplicação, no terreno, dos aspetos inerentes ao tema dos sinistros rodoviários, devem ser desenvolvidos e aplicados sempre de uma forma devidamente enquadrada na dinâmica específica da inspeção judiciária e com a aplicação de todas as suas regras.

Nessa esteira e decorridos que estavam dois anos após a entrada em vigor da anterior LOIC⁶³, a GNR veio a criar uma estrutura orgânica de investigação criminal⁶⁴, por sua vez, e visando dar resposta às novas competências e ao aumento de responsabilidade da GNR decorrentes a citada anterior LOIC, a GNR veio a criar⁶⁵ a estrutura de investigação criminal da Brigada de Trânsito⁶⁶, criando diferentes órgãos, dos quais salientamos os NICAV⁶⁷, os quais passaram a ter como competência reservada (em todo o território continental)⁶⁸:

⁶¹ Artigo 251; ali. c) do n.º 2 do artigo 249.º; n.º 5 do artigo 174.º todos do CPP – Não se podendo descurar a obrigatoriedade da imediata comunicação ao juiz de instrução dessas diligências, sob pena, de caso não o seja feito, ser decretada a nulidade das mesmas, n.º 2 do artigo 251 e n.º 6 do artigo 174.º do CPP

⁶² N.º 1 do artigo 250 do CPP

⁶³ Lei n.º 21/2000, de 10 de Agosto

⁶⁴ Através do Despacho n.º 7/2003 – OG, do Comando da Guarda Nacional Republicana

⁶⁵ Através do Despacho n.º 51/2003 – OG, do Comando da Guarda Nacional Republicana

⁶⁶ Tendo a Brigada de Trânsito sido extinta em 2009, passando, os seus destacamentos de trânsito, para a alçada dos comandos territoriais da Guarda Nacional Republicana

⁶⁷ Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes Viários – ali. c), do n.º 4, do Despacho n.º 51/2003 – OG, CGNR

- Homicídio, em acidente de viação;
- Ofensa à integridade física, em acidente de viação, de que venha a resultar a morte, salvo se o processo se encontrar concluso ou em fase de conclusão (a ponderar caso a caso);
- Tráfico e viciação de veículos não furtados ou não roubados;
- Falsificação de documentos, falsificação de notação técnica e outros crimes associados à viciação de tacógrafos;
- Outras que superiormente lhe sejam atribuídas.

Assim, os NICAV exercem uma *atuação imediata* no sinistro rodoviário com vítimas, tendo como dever a realização, de forma urgente, das seguintes medidas específicas no cenário onde ocorreu o acidente viário⁶⁹:

- Efetuar uma *observação atenta, minuciosa e paciente* sobre o local da ocorrência no geral e, em particular, sobre o local provável de embate;
- Observação e pesquisa, igualmente rigorosa, das áreas adjacentes e circundantes relativamente ao *ponto da ocorrência*⁷⁰ (vias, parques asfaltados ou de terra batida, vias de interceção, etc.);
- Impedir que se afastem do lugar do acidente as pessoas relacionadas com o mesmo, bem como eventuais testemunhas;
- Identificar e preservar os objetos que demonstrem constituir prova dos factos;
- As direções que os veículos intervenientes seguiam;
- Identificação dos veículos intervenientes (matricula, proprietário, seguro, características, etc.) quando existir fuga, tentar identificar o veículo através de possíveis testemunhas ou outros meios imediatos ou mediatos;
- Saber se em momento prévio ao do acidente foi ou não apresentada queixa do furto do veículo interveniente;
- Providenciar o acionamento de todos os meios de socorro para as vítimas do sinistro;
- Recolher e registar todos os objetos referentes às vítimas, para que posteriormente lhe possam ser restituídos

⁶⁸ As várias alíneas do n.º 1, do Anexo B (competências de investigação criminal da Brigada de Trânsito) do Despacho n.º 51/03 – OG, do CGNR

⁶⁹ Informação recolhida junto do “Núcleo de Investigação Criminal dos Acidentes de Viação da Guarda Nacional Republicana” (NICAV/GNR)

⁷⁰ Local onde decorreu o sinistro de viação

Esta primeira intervenção, deve ter sempre como finalidade a identificação de um conjunto de vestígios/indícios que a seguir se indicam e que são deveras importantes no que trata à identificação dos veículos intervenientes e respetivos ocupantes, assim, as evidências físicas que se localizem no lugar do acidente constituem chaves necessárias a um futuro esclarecimento das circunstâncias em que supostamente o dito sinistro ocorreu.

Perante estes factos, poderemos efetuar, em função da natureza das marcas e vestígios, a seguinte distinção:

- Marcas de pneumáticos;
- Marcas de materiais duros;
- Vestígios biológicos;
- Vestígios não biológicos

Quanto a esta matéria, a qual já se incorpora na segunda intervenção dos OPC⁷¹, vamos, de uma forma sucinta explicar estes quatro pontos, os quais se demonstram essências para o apuramento da responsabilidade do sinistro.

Ergo, as *marcas dos pneumáticos* são sinais, marcas ou rastos que o pneu da viatura deixa impressa no local por onde rola, assim, é importante uma boa análise desse rasto, uma vez que através do mesmo é possível averiguar se o pneu, na altura do acidente, estava perfeitamente cheio ou se pelo contrário o mesmo possuía uma pressão inferior à recomendada pelo fabricante. É também possível, através do rasto do pneu, saber se existiu uma aceleração brusca do veículo ou não, ao contrário, se a roda realiza uma *rodagem livre*, na sua marcha norma, muito dificilmente irá deixar qualquer marca em via pavimentada.

Outras características produzidas pelos pneumáticos, são as marcas realizadas a diferentes tipos de velocidades, como sinais de aceleração, sinais de desaceleração e derrapes, estes últimos são produzidos quando “vencida a sua força de fricção lateral, deslizam transversalmente”, sendo que estes poderão surgir quando se realiza uma curva em velocidade excessiva, em terreno solto ou arenoso que oferece pouca aderência ou depois de uma colisão.

No que tange à marca de travagem deixada pelo pneumático, esta é bastante importante para a investigação, pelo que permitem a determinação da largura da roda ou pneu; da distância lateral das rodas; do número de rodas; da forma da roda ou pneumático; da dimensão das rodas; dos lugares de travagem e da direção do veículo.

Na ocorrência de um sinistro viário, muitas são as vezes em que partes da carroçaria do veículo ou a sua própria carga, ao arrastarem no solo dão origem a certas marcas com

⁷¹ Fase em que intervêm os investigadores desta matéria, ou seja, deixa de ser competência da patrulha, à qual competiu unicamente a *primeira intervenção*

determinadas características muito próprias, chamadas *marcas de materiais duros*, as quais podem ser arranhões, os quais consistem num rasgo geralmente de pouca profundidade e geralmente estreita; roçaduras, é uma marca ampla, formada pela passagem de um corpo de tamanho regular; fenda, a qual inclui todas as alterações no pavimento que não sejam consideradas arranhões ou roçaduras; e a cova, as quais podem aparecer nos terrenos brandos ou nas bermas das estradas, e que são, geralmente, produzidas por partes duras do veículo, inclusive pelas próprias rodas ao ressaltarem lateralmente.

Quanto aos *vestígios biológicos*, estes são importantes na investigação do sinistro, uma vez que a sua recolha imediata pode contribuir de uma forma decisiva no apuramento da responsabilidade do sinistro e na identificação dos próprios intervenientes, assim, encontramos como vestígios biológicos o sangue, os cabelos, os pelos, a pele, a saliva, as impressões digitais e outros⁷².

Para além dos vestígios biológicos, talvez, no caso dos sinistros, sejam de maior importância a recolha dos vestígios não biológicos, ora, no caso dos sinistros rodoviários podem existir uma diversidade enorme desse tipo de vestígios, assim, vamos cingir-nos àqueles que achamos serem, na generalidade, os mais relevantes para a investigação, assim, salientamos o pó, areia e terra, os quais são importantes no apuramento da procedência do veículo; restos de pintura, estes são importantes porque podem ajudar na identificação de um veículo que provocou um acidente de viação e se pôs em fuga; vidros, estes são importantes porque podem ser indicativos do local do acidente através da identificação do tipo de cristais que estão presentes no veículo; e componentes do veículo, sendo que, a deteção de um determinado veículo com a ausência recente desse preciso elemento, cujas características desse material sejam condizentes, poderá ser um indício de que essa viatura tenha sido interveniente no acidente.

Em suma, e visto que a investigação criminal dos sinistros rodoviários tem como objetivo principal ajudar na manutenção da paz pública, da sociedade em geral e dos automobilistas em particular, permitindo que a lei penal seja aplicada ao caso concreto de forma a reagir de uma forma alicerçada contra a delinquência estradal que cada vez mais teima em enraizar-se nas estradas portuguesas, concluímos que, se não existir uma preparação e uma sensibilização específica, quanto a esta matéria, por parte dos responsáveis pelo primeiro estágio da investigação da sinistralidade rodoviária, e se não existir uma interligação com a criminologia que cada vez mais possui métodos eficazes na ajuda ao combate deste

⁷² Estes outros, poderão ser, no caso dos atropelamentos, bocados do corpo humano que são projetados para diversos sítios com a violência da colisão.

flagelo, com toda a certeza não existirá uma responsabilização do agente, quer criminal quer civil, quer mesmo no que tange às indemnizações a serem realizadas pelas próprias seguradoras, ficando desta forma as famílias que para além de terem perdido o seu ente querido de uma forma horripilante, ficam também defraudadas quer quanto à aplicação de uma justiça “justa”, quer quanto ao justo valor indemnizatório.

3. As competências do Ministério Público

Conforme é referido pelo Juiz Conselheiro Jubilado *Henriques Eiras*⁷³ «Dizer que o Ministério Público tem o ónus de provar os factos da acusação é afirmação que carece de esclarecimento. Na verdade, o Ministério Público não tem o ónus de provar os factos constantes da acusação, porque ele não tem interesse na condenação. O que tem é o dever de se esforçar por que se faça justiça. Em vez de se falar de um ónus do Ministério Público, de provar os factos que afirmam terem ocorrido, dir-se-á antes que o arguido não será condenado se a acusação não fizer prova da acusação».

Perante esta afirmação, diga-se, concordamos na sua plenitude, importa primeiramente posicionar o Ministério Público processualmente, assim, o MP tem legitimidade para promover o processo penal⁷⁴, competindo-lhe colaborar com o tribunal na descoberta da verdade e realização do direito, obedecendo em todas as intervenções processuais e critérios de estrita objetividade, competindo-lhe em especial⁷⁵:

- Receber as denúncias, as queixas e as participações a apreciar o seguimento a dar-lhes;
- Dirigir o inquérito;
- Deduzir acusação e sustentá-la efetivamente na instrução e no julgamento;
- Interpor recursos, ainda que no exclusivo interesse da defesa;
- Promover a execução das penas e das medidas de segurança.

Assim, e em matéria de investigação, cabe ao MP dirigir a investigação criminal, mesmo quando esta é efetuada pelos OPC, fiscalizando toda a atividade processual por eles praticada e a concretização de ações de prevenção criminal.

Das cinco citadas competências atribuídas ao MP, iremos cingir-mo-nos, neste trabalho, unicamente à competência que o mesmo possui no inquérito, uma vez que é nesta

⁷³ Eiras, Henriques; com a colaboração de Fortes, Guilhermina – **Processo Penal Elementar**. 8.ª edição atualizada. Lisboa: Quid iuris, 2010. p. 138.

⁷⁴ Artigo 48.º do CPP - Com as restrições expressas no artigo 49.º a 52 do CPP

⁷⁵ Artigo 53.º, n.º 2 do CPP

fase processual que existe uma verdadeira correlação entre quem dirige a investigação e os OPC.

Tomada notícia do crime, o Ministério Público, através de despacho⁷⁶, dá início à fase do inquérito⁷⁷, sendo que a este se poderão aplicar dois sentidos distintos, conforme é referido pelo Professor Germano Marques da Silva, sendo um enquanto *fase processual* e outro como *atividade*, assim, a primeira poder-se-á dizer que é toda a atividade processual decorrente do inquérito tendo como objetivo primário o esclarecimento da notícia do crime em ordem à decisão sobre a acusação, e o segundo, será a atividade processual levada a cabo, sempre na alçada do Ministério Público, que visa investigar um suposto crime, de forma a desenrolar-se a atividade preliminar da investigação e recolha de provas acerca a existência ou não de um crime e da descoberta dos seus intervenientes, ou seja, “*o inquérito compreende o conjunto de diligências que visam investigar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a responsabilidade deles e descobrir e recolher as provas, em ordem à decisão sobre a acusação*”⁷⁸.

O inquérito possui como finalidade fundamental «esclarecer a notícia do crime, reunir os elementos que poderão fundamentar ou não a acusação»⁷⁹, ou seja, o processo penal não se satisfaz com a mera invocação de que alguém praticou um crime, para que esse suspeito seja levado de imediato a julgamento, situação essa, que, em regra, surge no processo civil, em que a simples exposição de factos causadores de responsabilidade do réu, são suscetíveis de levar o mesmo à presença do tribunal.

No que concerne à **competência da direção do inquérito**, esta é exclusiva do Ministério Público⁸⁰, sendo que, “*É competente para a realização do inquérito o Ministério Público que exercer funções no local em que o crime tiver sido cometido*”⁸¹, ora, quanto a esta matéria, refere o Código Penal no seu artigo 7.º, n.º 1 “*O facto considera-se praticado tanto no lugar em que, total ou parcialmente, e sob qualquer forma de participação, o agente atuou, ou, no caso de omissão, devia ter atuado, como aquele em que o resultado típico ou o resultado não compreendido no tipo de crime se tiver produzido*”.

⁷⁶ Denominado “Despacho de abertura do inquérito”

⁷⁷ Caso não seja promovida a abertura do inquérito pelo Ministério Público, será gerada uma nulidade insanável – artigo 119.º, ali. b) do CPP

⁷⁸ Artigo 262.º, n.º 1 do CPP

⁷⁹ Eiras, Henriques; com a colaboração de Fortes, Guilhermina – **Processo Penal Elementar**. 8.ª edição atualizada. Lisboa: Quid júris, 2010. p. 214.

⁸⁰ Artigo 263.º, n.º 1 do CPP

⁸¹ Artigo 264, n.º 1 do CPP

Situação diferente da competência quanto à direção é a competência quanto à execução dos atos processuais no inquérito, ou seja, o Ministério Público tem o poder de realizar todos os atos inerentes ao inquérito, inclusive delegar nos órgãos de polícia criminal a execução de alguns desses, mas existem outros que são da competência própria do juiz de instrução.

3.1 Atos a praticar pelo Juiz de Instrução Criminal na fase do inquérito

Sempre que seja necessária a execução de qualquer ato que possa ser suscetível de por em causa direitos, liberdades e garantias do arguido, aquele tem de ser levado a cabo pelo Juiz de Instrução, mesmo tratando-se de atos de investigação criminal a praticar durante o inquérito, aqueles imperativamente têm de ser efetuados pelo Juiz de Instrução^{82 83}:

- A realização do primeiro interrogatório judicial de arguido detido;
- Sujeição do arguido a uma medida de coação ou garantia patrimonial;
- Buscas em escritórios de advogados, consultório médico ou estabelecimento bancário;
- Ser o primeiro a ter conhecimento do conteúdo de correspondência apreendida;
- Declarar a perda, a favor do Estado, de bens apreendidos, quando o Ministério Público proceder ao arquivamento do inquérito;

Todos os atos referidos, serão praticados pelo Juiz mediante requerimento⁸⁴ do Ministério Público, da autoridade de polícia criminal⁸⁵ se existir urgência nesse procedimento ou do arguido ou do assistente se houver perigo de demora, sendo que, sobre esse requerimento o Juiz terá de responder no prazo máximo de vinte e quatro horas.

3.2 Atos a ordenar ou a autorizar pelo Juiz de Instrução Criminal na fase do inquérito

Todos os atos referidos anteriormente têm de ser executados pelo Juiz, mas outros há que exclusivamente ele poderá ordenar ou autorizar⁸⁶:

- A realização de perícias e exames, quando essas forem sobre características físicas ou psíquicas de pessoa que não haja prestado consentimento;
- Realização de buscas domiciliárias;⁸⁷

⁸² Com a assistência do Ministério Público e órgãos de polícia criminal – artigo 263.º, n.º 1 e 2 do CPP

⁸³ As várias alíneas do n.º 1 do artigo 268.º do CPP

⁸⁴ Se o requerimento for proveniente do Ministério Público ou de Autoridade de Polícia Criminal, não está sujeito a quaisquer formalidades – artigo 268.º, n.º 3 do CPP

⁸⁵ Atenção que não cabem aqui os Órgãos de Polícia Criminal, mas unicamente os estipulados na alínea d) do artigo 1.º do CPP

⁸⁶ Alíneas do n.º 1 do artigo 269 do CPP

- Apreensão de correspondência;⁸⁸
- Intercepção, gravação ou registo de conversações ou comunicações;⁸⁹
- A prática de quaisquer outros atos que norma legal faça depender de ordem ou autorização do Juiz.

3.3 Atos a praticar pelo Ministério Público e atos que podem ser delegados pelo Ministério Público nos órgãos de polícia criminal

Conforme já foi referido anteriormente, o Ministério Público pode delegar nos órgãos de polícia criminal certos atos inerentes à fase do inquérito, em regra, aqueles que se encontram mais direcionados para a aquisição da prova, assim, podemos dizer que não existe realmente um “*numerus clausus*” de atos a praticar pelo Ministério Público durante a fase do inquérito, ou seja, aquele tem é a obrigatoriedade de realizar todas as diligências que ache imprescindíveis para a realização do objeto dessa fase do processo, sendo que, o artigo 262.º, n.º 1 do CPP diz-nos que a finalidade do inquérito é “*investigar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a responsabilidade deles e descobrir e recolher as provas, em ordem da decisão sobre a acusação*”, assim, poderemos afirmar que todos os atos cuja sua prática a lei não determine que seja da competência do Juiz de instrução, serão da competência do Ministério Público.

Por outro lado o Ministério Público pode, sempre que o entender, delegar quaisquer diligências e investigações nos órgãos de polícia criminal relativas ao inquérito através de despacho de natureza genérica, sendo que, para além dos atos da competência exclusiva do Juiz de instrução, existem outros, que não poderão ser delegados nos órgãos de polícia criminal⁹⁰, a saber:

- Receber depoimentos ajuramentados;
- Ordenar a efetivação de perícia;
- Assistir a exame suscetível de ofender o pudor da pessoa;
- Ordenar ou autorizar revistas e buscas

⁸⁷ Com as restrições vertidas no artigo 177.º, n.º 1 do CPP – só podem ser ordenas pelo juiz e efetuadas entre as 7 e as 21 horas; fora desse horário só nos casos expressos no artigo 177.º, n.º 2 do CPP, sendo que, tratando-se de escritório de advogado, consultório médico e em órgão de comunicação social será sempre o juiz a presidir pessoalmente – artigo 70.º da Lei n.º 15/2005, de 26 de Janeiro; nos casos de urgência aplica-se conforme o estipulado no artigo 174.º, n.º 5 e no artigo 251.º, ambos do CPP

⁸⁸ Esta terá de operar nos termos vertidos no artigo 179.º, n.º 1 do CPP

⁸⁹ Estas devem ser sempre executadas ao abrigo do estipulado nos artigos 187.º e 189.º do CPP

⁹⁰ Os estipulados nas diversas alíneas do n.º 2 do artigo 270.º do CPP

Como já foi referido a LOIC reservou a investigação de certo tipo de crimes à Polícia Judiciária (PJ) e outros à Guarda Nacional Republicana (GNR) e à Polícia de Segurança Pública (PSP), sendo que, no que trata à investigação de acidentes rodoviários com vítimas, sem ser por conduta dolosa⁹¹, esta é da competência da GNR e da PSP, respetivamente, nas suas áreas de jurisdição.

Assim, quando o Ministério Público opta por delegar nos OPC a realização de certas diligências em matéria de sinistralidade rodoviária, aquele tem de o fazer numa dessas entidades.

4. As relações entre os Órgãos de Polícia Criminal e o Ministério Público em matéria de investigação da sinistralidade rodoviária

Conforme o vertido no ponto anterior, cabe ao Ministério Público dirigir o inquérito em matéria de sinistralidade rodoviária, coadjuvado pelos órgãos de polícia criminal.

Ora, é no assunto dos órgãos de polícia criminal direcionados para a área da fiscalização e investigação de sinistros, que nos surgiram algumas dúvidas, ou seja, como é sabido em Portugal existem duas Polícias, que mesmo possuindo características distintas, já que uma é de cariz militar⁹² e a outra civil⁹³, a verdade é que ambas possuem o mesmo desempenho de funções, a saber a Guarda Nacional Republicana⁹⁴ e a Polícia de Segurança Pública⁹⁵, senão vejamos as competências quanto à matéria de fiscalização e investigação do trânsito: quanto à PSP “*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*”⁹⁶ e ainda “*Desenvolver as ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciárias ou solicitadas pelas autoridades*

⁹¹ Porque se for considerada conduta dolosa passa para o âmbito da Polícia Judiciária – ali. a), do n.º 2, do artigo 7.º da Lei n.º 49/2008, de 27 de Agosto

⁹² A Guarda Nacional Republicana, adiante designada por Guarda, é uma força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa – n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro

⁹³ A Polícia de Segurança de Segurança Pública, adiante designada por PSP, é uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público e dotada de autonomia administrativa – n.1, artigo 1.º da Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto

⁹⁴ Lei n.º 63/2007, de 06 de Novembro – aprova a Lei orgânica da Guarda Nacional Republicana

⁹⁵ Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto – aprova a Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública

⁹⁶ Ali. f), n.º 2, artigo 3.º da Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto

administrativas”⁹⁷. No que trata à GNR “*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*”⁹⁸ e ainda “*Desenvolver as ações de investigação criminal e contraordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciárias ou solicitadas pelas autoridades administrativas*”⁹⁹.

Por outro lado, no que trata à GNR, esta encontra-se dispersa por todo o território nacional, sendo que, em matéria de trânsito possui os Destacamentos de Trânsito¹⁰⁰, que por sua vez comportam um Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (NICAV)¹⁰¹, esses destacamentos têm como zona de ação todas as vias fundamentais e algumas secundárias que se encontram na área de competência da GNR, sendo que, por sua vez a sinistralidade rodoviária que ocorre dentro de localidades, em vias municipais e na maioria das vias secundárias, são os Postos do dispositivo territorial da GNR que asseguram a realização dessas ocorrências. Os NICAV é a entidade responsável em toda a zona de ação da GNR por sinistros rodoviários onde ocorram óbitos.

Quanto à PSP, esta é uma força que atua primordialmente dentro das zonas citadinas, sendo que ao nível do trânsito, derivado à última reorganização das forças de segurança, aquela passou a desempenhar funções em certas vias fundamentais mesmo fora das localidades. Em matéria de trânsito a PSP possui a Divisão de Trânsito¹⁰², que é a entidade responsável pela fiscalização e investigação da sinistralidade rodoviária, na sua zona de ação.

Como se pode constatar as duas forças possuem exatamente o mesmo tipo de funções nesta área, assim, surge a questão, “como lida a entidade Judiciária com esta questão, uma vez que tem de coordenar duas cabeças, com maneiras de funcionar bastante distintas sobre o mesmo tema, existindo alguns troços viários que são fiscalizados por ambas as entidades?”

Assim, em razão desta problemática, e com a finalidade podermos entender melhor como estão a funcionar as relações do Ministério Público com os diversos órgãos de polícia

⁹⁷ Ali. e), n.º 2, artigo 3.º da Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto

⁹⁸ Ali. f), n.º 1, artigo 3.º da Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro

⁹⁹ Ali. e), n.º 1, artigo 3.º da Lei n.º 63/2007, de 6 de Novembro

¹⁰⁰ Estes destacamentos são compostos por elementos que possuem formação específica no âmbito da fiscalização e sinistralidade rodoviária (habilitados com curso específico de trânsito), uma vez que o seu desempenho de funções é estritamente a circulação rodoviária, ao contrário dos elementos que compõe os Postos Territoriais, que têm funções genéricas, não estando vocacionados nem preparados para a problemática da circulação rodoviária

¹⁰¹ Estes são elementos pertencentes aos destacamentos de trânsito (habilitados com curso específico de trânsito) e que foram habilitados, por curso, à investigação dos sinistros viários com vítimas

¹⁰² Encontra-se dispersa pelas diversas esquadras de polícia – desconhecemos qual o tipo de formação específica na área da sinistralidade que os elementos do trânsito dessas divisões possuem

criminal, competentes pela investigação desta matéria, optámos por realizar uma série de reuniões com Procuradores do Ministério Público, de diversas comarcas, todas elas com um índice de processos de sinistros rodoviários, com vítimas, bastante elevado.

4.1 Objeto do estudo

No decurso do nosso estudo foram efetuadas visitas às comarcas de Vila Franca de Xira, Alenquer, Santarém e Loures, nas quais foram trocadas diversas ideias sobre a matéria em crise com Procuradores do Ministério Público que estão de uma forma mais direta vocacionados, em cada uma dessas comarcas, para a matéria da sinistralidade rodoviária.

Num primeiro estágio, verificámos que todas essas comarcas trabalham a matéria do trânsito de forma genérica, ou seja, não existem procuradores destinados exclusivamente para a direção dos inquéritos relacionados com a sinistralidade rodoviária, caso único, é a comarca de Loures, de entre todas as visitadas, é situação única e pioneira, uma vez que possui desde Janeiro de 2010 uma secção especializada em sinistralidade rodoviária, tendo a mesma começado com uma procuradora, e há cerca de um ano a esta parte passaram a ser duas as procuradoras dedicadas à matéria *sub judice*.

Concluímos que a criação dessa especialização, mesmo sendo caso pioneiro, está a funcionar plenamente e a colher resultados positivos, uma vez que dessa forma existe uma melhor e mais eficaz ligação entre o MP e os OPC nesta matéria, conseguindo os magistrados responsáveis pela direção do inquérito retirar um melhor rendimento em cada caso, uma vez que possuem um bom relacionamento com os OPC de forma a estes saberem como aqueles querem que corra o desenrolar do inquérito, assim como, os magistrados passaram a conhecer a maneira de trabalhar e de estar dos elementos diretamente relacionados com a investigação criminal dos acidentes na área da sua comarca.

Ora, um dos pontos principais que foram debatidos nas diversas comarcas foi: “O sentimento que o Ministério Público tem em relação ao atual sistema de investigação na área da sinistralidade rodoviária, por parte dos órgãos de polícia criminal?”

De uma forma genérica, a resposta foi que “é aceitável”, mas poderiam ser melhorados, sendo que em alguns casos foi referido que “ao nível dos inquéritos poderiam ser mais pormenorizados, em muitas ocorrências são muito sintéticos”. Foi também, nos casos em que na mesma comarca existe PSP e GNR, referido pelos Procuradores que existe uma grande diferença no trabalho realizado ao nível da sinistralidade rodoviária pelos elementos da PSP, pelos elementos da GNR e pelos elementos dos NICAV, sendo que o trabalho dos NICAV, em regra, é exemplar.

Situação diferente, uma vez mais, é a da comarca de Loures, onde foi referido que tanto o trabalho dos NICAV como os elementos do trânsito da PSP¹⁰³, está a funcionar bem, sendo que, *in casu*, a situação problemática encontra-se nas ocorrências participadas pelos elementos dos Postos Territoriais da GNR, pertencentes a esta comarca, ou seja, a grande fatia da área da comarca de Loures está sob a alçada da PSP, inclusive o IC 2 que liga o parque das nações à AE 1. No que trata às vias fundamentais dessa comarca (Auto Estrada n. 1 – do Km 0 ao Km 10, parte da Auto Estrada n. 9¹⁰⁴ e da Auto Estrada n. 8), essas são da jurisdição dos destacamentos de trânsito do Carregado e de Torres Vedras da GNR e por sua vez dos NICAV, por último, todos os sinistros viários, ocorridos nas estradas secundárias da comarca de Loures pertencentes à área da GNR, são da competência dos Postos Territoriais¹⁰⁵, assim, sempre que ocorre um sinistro na área da competência dos Postos da GNR, dos quais não resulte de forma imediata vítimas mortais, esses sinistros são participados unicamente pelos elementos do Posto, problema é, quando em virtude desse sinistro vem a ocorrer um óbito nos trinta dias subsequentes ou existe uma queixa no Ministério Público, e é necessário investigar *a posteriori* o dito acidente.

Nestes casos, o responsáveis pelo inquérito deparam-se com um problema, ou seja, quando os elementos do posto se deslocam ao local, por falta de conhecimento, não executam os pressupostos inerentes à ocorrência, assim, quando o Ministério Público solicita ao NICAV que investigue o dito acidente, não existe matéria recolhida nem reunida por parte dos primeiro intervenientes de forma a poder sustentar uma qualquer investigação, sendo assim praticamente impossível alcançar o objeto do inquérito, uma vez que ao nível da investigação, já praticamente nada poderá ser feito quanto à recolha de vestígios, visto estes já se terem dissipado por completo.

Nos casos das comarcas de Santarém e Vila Franca de Xira, as quais trabalham com PSP e GNR, ambas são unânimes ao afirmar que o trabalho levado a cabo pelo NICAV, no âmbito da investigação de sinistros viários, é irrepreensível ao contrário do trabalho realizado pela PSP nesta matéria que terá de ser melhorado.

No caso de Alenquer, é uma situação benéfica para quem dirige o inquérito nesta matéria, uma vez que só tem de lidar com uma força policial, *in casu*, a GNR através do seu

¹⁰³ Foi referido que existem, na Divisão de Trânsito de Loures, dois elementos habilitados para a investigação de acidentes rodoviários e são esses que tratam de todos os sinistros viários com vítimas

¹⁰⁴ Vulgarmente conhecida por CREL

¹⁰⁵ Excepto se do sinistro resultarem vítimas mortais, a esses terão de se deslocar obrigatoriamente os NICAV, neste caso do Destacamento de Torres Vedras

NICAV do Destacamento do Carregado¹⁰⁶, sendo que, a procuradora com quem falámos salientou que não poderia fazer uma comparação das situações em que existe mais do que uma entidade responsável pela matéria da sinistralidade rodoviária, uma vez que nunca tinha estado nessa posição.

Uma outra questão pertinente, foi “O que poderá ser feito para melhorar as relações entre o MP e os OPC, em matéria de sinistralidade rodoviária?”

Verificámos que na realidade não existe uma grande ligação entre o MP e os OPC responsáveis pela investigação dos sinistros¹⁰⁷, sendo que, quando o investigador necessita de tirar uma dúvida poderá ir falar com o procurador encarregue pelo caso, mas não existe um procedimento de uniformização de competências entre o MP e os OPC.

Perante isto, foi referido de forma unanime pelos procuradores que, em virtude de existir uma enorme complexidade quanto à matéria da investigação da sinistralidade rodoviária, e por uma questão de uniformização dos procedimentos e das técnicas, deveriam existir reuniões periódicas entre os procuradores responsáveis pela área da sinistralidade e os investigadores responsáveis por essa matéria, com o objetivo de se conseguir alcançar o fim do inquérito de uma forma mais célere e mais eficaz, de maneira a se conseguir minimizar ao máximo o prejuízo e a dor daqueles que sofreram a perda quer humana quer material no sinistro rodoviário.

Em suma, é ideia unanime do Ministério Público, em sede de sinistralidade rodoviária, que a investigação funciona bem quando executada pelos NICAV, que já não é tão bem elaborada quando realizada pela PSP e que seria muito melhor se fosse possível desenvolver este trabalho, tão específico e melindroso, com uma única entidade, uma vez que se ganharia tempo, celeridade, meios e a sociedade só teria a granjear com isso.

5. A Prova

«Quer o Código do Processo Civil¹⁰⁸, quer o Código do Processo Penal¹⁰⁹ põem especial ênfase no registo da prova ... o que bem se compreende, nos tribunais o que verdadeiramente é decisivo e sensível é a própria decisão de facto»¹¹⁰, assim, e nesta esteira, vimos

¹⁰⁶ Importa salientar que, já depois desta entrevista, o Destacamento de Trânsito do Carrego viu-se desprovido do seu NICAV, em virtude de este ter sido transferido para o Destacamento de Trânsito de Torres Vedras.

¹⁰⁷ Com a exceção da comarca de Loures onde têm existido reuniões entre ambos a fim de delinearem estratégias conjuntas

¹⁰⁸ Aprovado pela Lei n.º 41/2013, de 26 de junho

¹⁰⁹ De acordo com a sua alteração introduzida pela Lei n.º 20/2013, de 21 de fevereiro

¹¹⁰ Américo Marcelino – Juiz desembargador jubilado – *in*, Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil. 10.ª edição (revista e ampliada), 2009, p. 572

anteriormente que o inquérito tem como finalidade a acusação ou não do arguido, ora, para que esse possa ser acusado é necessário que existam factos juridicamente relevantes que indiquem que existiu a prática de um crime, de forma a poder ser produzida prova em audiência de julgamento para que o arguido possa vir a ser condenado, assim, importa referir o que expressa o artigo 355.º, n.º 1 do Código de Processo Penal (CPP)¹¹¹ “*não valem em julgamento, nomeadamente para o efeito de formação da convicção do tribunal, quaisquer provas que não tiverem sido produzidas ou examinadas em audiência*”, perante isto importa aferir num primeiro estágio os princípios gerais da prova.

Quanto à prova são seus princípios estruturantes:

- O princípio da presunção de inocência, este princípio, para além de ser reconhecido pelo nosso direito positivo constitucional, é também reconhecido pelas convenções internacionais que se encontram ratificadas pelos Estados civilizados, tendo como apanágio que, todo aquele sobre o qual não exista sentença transitada em julgado, deverá ser considerado inocente, tendo o direito de exigir provas sobre a sua culpabilidade e de ser informado de todos os elementos de prova contra ele reunidos.
- Princípio “in dubi pro reu”, genericamente diz-nos que, existindo dúvidas por parte do tribunal quanto aos factos de que o arguido é acusado, deve o mesmo ser absolvido, sendo que este princípio só poderá ser aplicado em questões em que existam dúvidas sobre a matéria de facto, porque se a dúvida recair sobre questões de direito, não poderemos aplicar esse princípio, mas sim a aplicação por parte do tribunal da interpretação que seja juridicamente mais correta para o caso.
- Princípio da livre apreciação da prova¹¹², o artigo 127.º do CPP refere “*Salvo quando a lei dispuser diferentemente, a prova é apreciada segundo as regras da experiência e a livre convicção da entidade competente*”, ou seja, *in casu*, não existem critérios para valoração da prova, isto é, a mesma será valorada com base na livre convicção pessoal do juiz. Esta livre apreciação da prova por parte do juiz, não é sinónimo de discricionariedade e arbitrariedade, ou seja, o juiz terá de orientar a formação da prova sempre em busca da verdade material, estando obrigado ao dever de fundamentação das suas decisões.
- O princípio da investigação, este tem como significado *lato sensu* de que o tribunal para além do poder, tem também o dever de elucidar e explicar de uma forma autónoma o facto submetido a julgamento, sendo que este princípio se encontra

¹¹¹ Esta é uma regra absoluta, a qual não está sujeita a contestações nem exceções.

¹¹² Ou *princípio da prova livre*

claramente consagrado no nosso CPP¹¹³ “O tribunal ordena, oficiosamente ou a requerimento, a produção de todos os meios de prova cujo conhecimento se lhe afigure necessário à descoberta da verdade e à boa decisão da causa”.

Analisados que estão, de uma forma genérica, os princípios estruturantes da prova, importa agora referir-mo-nos ao objeto da prova.

O Código Civil (CC) refere no seu artigo 341.º “As provas têm por função a demonstração da realidade dos factos”, ou seja, a finalidade da prova é a criação, em juízo, de um certo espírito de convicção perante o julgador, acerca da veracidade de cada um dos factos apresentados, ainda por outras palavras, podemos dizer que, a prova visa apenas, de acordo com critérios de razoabilidade essenciais à aplicação do direito, criar no espírito daquele que julga um estado de convicção tal, que leve o mesmo a criar um juízo de valor de certeza relativa aos factos.

Por outro lado, o CPP no seu artigo 124.º, n.º 1 refere que, “Constituem objeto da prova todos os factos juridicamente relevantes para a existência ou inexistência do crime, a punibilidade ou não punibilidade do arguido e a determinação da pena ou da medida de segurança aplicáveis”.

Assim, em processo penal vigora o chamado *princípio da liberdade de prova*, ao referir no seu artigo n.º 125 “são admissíveis as provas que não forem proibidas por lei”, ao contrário do processo civil, em que neste não opera a liberdade de prova, uma vez que existem negócios jurídicos em que as suas matérias só poderão ser provadas mediante a apresentação de documentos¹¹⁴, e, em certos casos não é admissível a prova testemunhal¹¹⁵.

Vejamos então a lei processual penal quanto à matéria da prova nele vertido, uma vez que, para o nosso estudo é o mais relevante, não se descurando a prova civil, uma vez que o próprio CPP no seu artigo 124.º, n.º 2 refere “Se tiver lugar pedido civil, constituem igualmente objeto da prova os factos relevantes para a determinação da responsabilidade civil”, assim, a prova poderá ser vista em diferentes direções, a saber: A prova como atividade probatória: neste contexto a prova é considerada como sendo a conduta ou conjunto de condutas que irão levar o julgador a conceber a sua convicção sobre a realidade dos factos; A prova como meio de prova: neste sentido podemos dizer que a prova é a ferramenta empregue

¹¹³ Artigo 340.º

¹¹⁴ A exigência legal de documento escrito, sob a forma de *ad substantiam* prevista no artigo 364.º, n.º 1 do CC, em que aquele não poderá ser substituído por qualquer outro meio de prova

¹¹⁵ É os casos em que a prova tem de ser realizada através de escrito, conforme o estipulado no artigo 393.º, n.º 1 do CC

na formação da convicção do tribunal; A prova como resultado: neste caminho, a prova será a certeza da entidade decisora acerca da existência ou não de determinados factos jurídico-criminais.

Importa para este tema, e uma vez que estamos no âmbito do inquérito, referir que existe uma diferença entre prova e indícios, ou seja, estes são realidade bem diferentes, assim, poderemos dizer que indícios são circunstâncias ligadas diretamente com os factos que se pretendem provar, que na sua génese servem para a formulação de suspeitas, por outro lado, a prova é a certeza dos factos, mas uma certeza processual. Assim, os elementos recolhidos no decorrer do inquérito que levaram à formulação de um juízo por parte do MP, para que viesse a acusar o arguido, isto é os indícios, não constituem prova nem presunção judicial, pois como já tivemos oportunidade de referir, a prova é realizada unicamente em sede de audiência.

Em suma, poderemos fazer a distinção entre indiciação e prova assenta no seguinte, «**a indiciação** é a possibilidade razoável de vir a ser aplicada ao arguido uma pena ou medida de segurança; **a prova** é a convicção do tribunal de que está perante a certeza dos factos»¹¹⁶.

5.1 Os meios de prova e os meios para a sua obtenção

Depois de termos posicionado processualmente o tema da prova, importa agora referir que o CPP faz uma distinção entre os meios de prova e os meios de obtenção de prova, assim vejamos:

5.1.1 *Meios de prova*

No que trata aos meios de prova, o CPP¹¹⁷ indica-nos os seguintes:

- **A prova testemunhal;**
- **As declarações do arguido**, do assistente e das partes civis;
- A prova por acareação;
- A prova por reconhecimento;
- **A reconstituição do facto;**
- **A prova pericial;**
- **A prova documental.**

¹¹⁶ Eiras, Henriques; com a colaboração de Fortes, Guilhermina – **Processo Penal Elementar**. 8.ª edição atualizada. Lisboa: Quid júris, 2010. p. 136.

¹¹⁷ Artigos 128.º a 170.º do CPP

Para o objeto do nosso estudo, importa desenvolver a prova testemunhal, as declarações do arguido, a reconstituição do facto, a perícia e a prova documental.

5.1.1.1 A prova testemunhal

Quanto à prova testemunhal, esta em matéria de sinistralidade rodoviária, pode ter alguma relevância, e dizemos alguma porque, em regra as pessoas que são testemunhas de um acidente rodoviário, ou circulavam numa das viaturas intervenientes, e assim, não serão isentas na sua opinião, ou são pessoas que em virtudes de juízos e convicções pessoais não são capazes de testemunhar de uma forma verdadeiramente isenta, assim, são raros os sinistros viários em que a opinião das testemunhas terá um peso preponderante na formulação da convicção do MP para acusar e do tribunal para condenar.

Ressalva-se o papel dos elementos policiais que em regra procedem à resolução da ocorrência, os quais são chamados ao tribunal na condição de testemunhas, veremos a sua importância para o processo mais à frente.

Assim, refere o CPP “A testemunha é inquirida sobre factos de que possua conhecimento direto e que constituam objeto da prova”¹¹⁸ só sendo admitido depoimento de factos que tenha tido conhecimento indireto, nos casos em que “o depoimento resultar do que se ouviu dizer a pessoas determinadas, o juiz pode chamar estas a depor. Se o não fizer, o depoimento produzido não pode, naquela parte, servir como meio de prova, salvo se a inquirição das pessoas indicadas não for possível por morte, anomalia psíquica superveniente ou impossibilidade de serem encontradas”¹¹⁹, por outro lado, a lei proíbe a admissibilidade de depoimento com base em reprodução de vozes ou rumores públicos e a manifestação de meras convicções pessoais sobre factos ou a sua interpretação, só sendo admissível nos casos em que:¹²⁰ “Quando for impossível cindi-la do depoimento sobre factos concretos”; “Quando tiver lugar em função de qualquer ciência, técnica ou arte”; “Quando ocorrer no estúdio de determinação da sanção”.

Todas as pessoas que não sejam consideradas interditas¹²¹ podem e devem testemunhar quando assim lhes for solicitado por entidade judiciária, só se podendo negar nos casos expressamente previstos na lei¹²².

¹¹⁸ Artigo 128.º, n.º 1

¹¹⁹ Artigo 129.º, n.º 1

¹²⁰ Alíneas do n.º 2, do artigo 130.º

¹²¹ São consideradas interditas as pessoas contempladas no artigo 138.º do Código Civil

¹²² Estão **impedidas** de depor na qualidade de testemunhas, as pessoas previstas nas alíneas do n.º 1, do artigo 133.º do CPP e **podem recusar-se** a depor nessa qualidade as estipuladas nas alíneas do n.º 1, do artigo 134.º do CPP, por outro lado há pessoas que **gozam de imunidades e prerrogativas** quanto ao dever de testemunhar,

Na condição de testemunha a pessoa está protegida pelos direitos inerentes a essa figura processual, mas também aos deveres processualmente estipulados, assim, a testemunha tem o direito, a ver respeitados, o seu *direito de audiência*, ou seja, a testemunha goza do direito de ser ouvida em relação aos factos que sejam relevantes para a descoberta da verdade material; o *direito de correção do tribunal*, isto é, deve o tribunal tratar a mesma com honra e nunca a desconsiderar, mantendo sempre com a mesma um trato de urbanidade; e por fim o *direito de proteção especial*¹²³, ou seja, qualquer testemunha, consoante o grau de ameaça ou pressão a que possa estar sujeita, possui o direito a medidas especiais de proteção do Estado.

Como já referimos, o valor da prova testemunhal, deixa-nos muitas dúvidas, *in casu*, em matéria de sinistralidade rodoviária, senão vejamos:

- *Falseamento do seu testemunho por interesse próprio ou de uma das partes*; ou seja, em regra, as testemunhas que surgem nos sinistros rodoviários, circulavam numa das viaturas sinistradas (familiares, amigos ou colegas), assim, estes irão, em regra, prestar o seu testemunho sempre em prol de interesses particulares ou pessoais, vejamos o caso dos familiares, não é por acaso que o legislador optou por conceder o poder, a um certo grupo de pessoas diretamente ligadas com o arguido, de se poderem recusar a prestar depoimento na figura de testemunha¹²⁴, pois é compreensível que assim seja, uma vez que está em causa a defesa de interesses do fórum particular do próprio seio familiar;
- *Falta de capacidade de perceção da realidade dos factos*; quando surgem terceiros como testemunhas nos sinistros viários, na maior parte das vezes, aqueles relatam os factos, por eles visionados, através de sentimentos e convicções particulares e não da

sendo que tais imunidades e prerrogativas são resultantes dos cargos por elas exercidos e não da pessoa, *ad exemplum*, os deputados gozam de imunidade: só terão de depor se a Assembleia da Republica der o seu consentimento – n.º 3 do artigo 154.º da CRP. Outros há, que têm o direito de ser ouvidos na sua residência ou por escrito, *ad exemplum*, o Presidente da Republica, os diplomatas, o Procurador-Geral da Republica e os juizes dos tribunais superiores – artigo 139.º, n.º 1 do CPP. Há pessoas que gozam do **dever de segredo profissional, segredo de funcionário, segredo de estado** – artigo 136.º e 137.º do CPP, o *segredo de funcionário* consiste em o funcionário não poder ser ouvido sobre factos que constituem o segredo e de que tiver tomado conhecimento no exercício das suas funções – artigo 136.º do CPP; o *segredo de estado* em as testemunhas não poderem ser ouvidas sobre factos cuja revelação possa causar dano à segurança do Estado ou à defesa da ordem constitucional – artigo 137.º do CPP, esse dever de segredo pode ser quebrado se o dever jurídico que conduz à revelação seja sensivelmente superior ao protegido pelo segredo, que vise um interesse, público ou privado, legítimo e desde que o meio seja adequado.

Em caso de duvida sobre a legitimidade da escusa a depor, a autoridade judiciária procede às averiguações necessárias e, caso conclua que a escusa não é legitima, ordena a prestação do depoimento ou requer ao tribunal que a ordene.

¹²³ Quanto à proteção de testemunhas consultar a Lei n.º 93/99, de 14 de Julho, a qual foi alterada pela Lei n.º 29/2008, de 04 de Julho, e o Decreto-Lei n.º 227/2009, de 14 de Setembro

¹²⁴ Artigo 134.º do CPP – Descendentes, ascendentes, irmãos, afins até ao 2.º grau, os adotantes, os adotados e o cônjuge do arguido, ou quem com ele conviver em situação análoga à de cônjuge

razão, ou seja, essa testemunha cria uma certeza pessoal quanto ao grau de exigibilidade de cuidado a que estariam obrigados os sujeitos intervenientes, isto é, vejamos o caso de um atropelamento, intrinsecamente a testemunha faz aqui um paralelismo entre o mais «forte/mais velho vs. mais fraco/mais novo»¹²⁵, assim, e como todos aprendemos de pequenos, «o mais forte/mais velho tem de dar o exemplo e tem de proteger o mais fraco/mais novo», desta forma, e sem que a testemunha tenha como objetivo prejudicar alguém em particular, a verdade é que, em regra aquela reage dizendo “o veículo circulava com muita velocidade!”, “o condutor ia a dormir ou distraído!”, “não sabia que havia ali uma passadeira para ir mais devagar?!”, “andam com a cabeça no ar!” e muitas outras coisas que se ouvem neste tipo de depoimento, mas, na verdade, é muito difícil encontrar-se alguém neste tipo de ocorrências a dizer que o peão é que não procedeu ao dever de cuidado a que está obrigado quando se propõe a atravessar a faixa de rodagem, quer seja em passadeira ou fora dela. Destarte, como é apanágio do povo, na regra entre o «mais forte/mais velho vs. mais fraco/mais novo», deve castigar-se sempre o mais forte/mais velho por todos os malefícios que apareçam realizados, mesmo quando se sabe que a culpa foi do mais fraco/mais novo, a testemunha, em regra, vai tentar culpabilizar, *in casu*, o que acha mais forte e por isso o que deveria ser mais cuidadoso, ou seja, o condutor do veículo automóvel;

- *Capacidade de memória*; Como é do senso comum, nem todos os sujeitos possuem a mesma capacidade de memória, isto é, a capacidade de memória varia de pessoa para pessoa, assim, quando se trata de reproduzir e relatar factos e imagens passadas, para umas pessoas é mais fácil do que para outras. Se é verdade que o último estágio da audição da testemunha é em audiência de julgamento, onde é realmente produzida a prova, não é menos verdade que essa testemunha está sujeita a outros dois estádios de testemunho, o primeiro logo assim que ocorre o sinistro e outro no decurso da fase de inquérito, assim, importa sublinhar que, a memória¹²⁶ não é mais do que a capacidade de um sujeito em adquirir, consolidar e reproduzir informações, sendo que a ciência da psicologia cognitiva, ou seja, os neurocientistas¹²⁷ subdividem a memória humana em dois sistemas, a saber, a *memória declarativa* e *memória não-declarativa*:

¹²⁵ Obviamente o mais forte/mais velho será o condutor do veículo automóvel, e o mais fraco/mais novo o peão

¹²⁶ Eccles, John C. – Cérebro e Consciência – o self e o cérebro, instituto piaget

¹²⁷ Psiquiatras, Psicólogos e Neurologistas

- ✓ A *memória declarativa*, é por um lado mais facilmente conquistada mas por outro, é mais facilmente deslembrada, esta tem como finalidade poder declarar factos, nomes, acontecimentos, pessoas, etc., neste tipo de memória podem registar-se instâncias da chamada memória episódica, ou seja, lembranças de acontecimentos específicos e instâncias de memória semântica, como sendo, os aspetos gerais de uma lembrança, por outro lado, este tipo de memória pode ser:
 - *Imediata*, ou seja, este tipo de memória tem uma durabilidade de segundos ou mesmos frações de segundos, *ad exemplum* (capacidade de repetir imediatamente um número de telefone ou de uma chapa de matrícula de um veículo, etc.). Estes são factos que depois de algum tempo vão abandonar a memória do sujeito, não deixando qualquer rasto;
 - *De curto-prazo*, este tipo de memória possui, em regra, uma duração de minutos ou algumas horas, podendo-se dizer que existem alguns traços de formação de memória, ou seja, existe esse pequeno período denominado de consolidação, no qual poderemos encontrar a memória de eventos que tenham ocorrido nos últimos minutos;
 - *De longo-prazo*, esta aplica-se a situações e factos ocorridos há dias, meses ou mesmo anos, sendo que, existem acontecimentos na vida de qualquer um de nós que se irão alojar na memória para sempre, como é o caso de sofrermos ou presenciarmos um sinistro rodoviário.
- ✓ A *memória não-declarativa*, está mais interligada com os procedimentos motores do sujeito, *ad exemplum* (andar de bicicleta, andar de moto ou quando nos distraímos no ato da condução e seguimos como se fôssemos em “piloto automático”¹²⁸), este tipo de memória não atinge o nível de consciência, sendo que requer um maior período de tempo a ser alcançada, mas sendo-o, esta é bastante duradoura.

Em suma, a validade do depoimento de uma testemunha terá de ser aferida de acordo com o fator temporal das suas declarações, ou seja, há factos que a testemunha só conseguirá descrever com precisão e veracidade no momento da ocorrência ou em momentos

¹²⁸ Quantas vezes já nos aconteceu, durante a condução, chegarmos a um local, sem darmos conta de como lá chegámos, ou seja, no decurso da viagem pensamos em tudo menos na condução

subsequentes¹²⁹, a tal *memória declarativa imediata e de curto-prazo*, porque caso essa testemunha só venha a ser interrogada passados meses ou anos, a mesma já não irá conseguir descrever tais factos com a certeza e exatidão correta, pois, se o sinistro em si pode ser consolidado numa memória a longo-prazo, os pormenores e causas ligados ao mesmo, já não o serão, até porque a capacidade de memória visual de longo-prazo é maior nuns sujeitos do que em outros, sendo assim, em sede de consolidação de prova, será difícil de aferir a veracidade de uma testemunha que presta o seu depoimento, válido como prova, meses ou anos após a ocorrência dos factos.

Ressalvamos aqui o testemunho dos órgãos de polícia criminal indiretamente ligados com a ocorrência, ou seja, a prestação de declarações, na figura de testemunhas¹³⁰, por parte daqueles que no estádio subsequente à ocorrência do sinistro, tiveram contacto com os seus intervenientes e com o cenário causado por tal ocorrência.

Aqui há que ter em conta o vertido no artigo 128.º, n.º 1 do CPP “***A testemunha é inquerida sobre factos de que possua conhecimento direto e que constituam objeto de prova***”, ora, é com base nesta norma que não podemos concordar com a figura processual de testemunha pela qual o OPC é chamado ao processo, colocando em igualdade de circunstâncias o sujeito que diz ter presenciado os factos e o OPC¹³¹, senão vejamos:

«A testemunha é inquerida sobre factos de que possua conhecimento direto», ora, *in casu*, o OPC que se desloca ao local da ocorrência não teve qualquer intervenção no mesmo, nem tão pouco presenciou o referido sinistro, assim, nunca poderá relatar nem ser inquerido sobre factos ou situações que tenham ocorrido antes da sua chegada ao local do sinistro rodoviário, mas unicamente, descrever aquilo que presenciou ao chegar ao local e os testemunhos adquiridos perante os intervenientes e os sujeitos que tenham assistido ao acontecido, não podendo assim existir por parte do OPC um qualquer testemunho direto sobre situações ocorridas antes da sua chegada ao local.

«Que constituam objeto de prova», como já foi referido, não poderá ser levado em conta qualquer declaração por parte do OPC, que se refira a factos ocorridos antes da sua

¹²⁹ *Ad exemplum*: o número da chapa de matrícula, a cor, a marca e o modelo de um determinado veículo, a fisionomia do condutor, o tipo de sinalização existente (se o sinal luminoso estava verde, vermelho ou amarelo), o tipo de manobra praticada pelos intervenientes, etc.

¹³⁰ O órgão de polícia criminal, quando é chamado ao processo durante o inquérito ou julgamento, é no papel de participante da ocorrência ou de investigador da mesma, sendo que, o Código de Processo Penal, apenas lhe reconhece a figura de testemunha – artigo 128.º e ss do CPP.

¹³¹ Ocorrendo por diversas vezes, em sede de julgamento, certas questões, insinuações ou mesmo juízos por parte do defensor do arguido, e nalguns casos com a conivência do próprio Juiz, ao OPC que está a ser interrogado, como se o mesmo tivesse presenciado ou tivesse estado envolvido de qualquer outra forma na ocorrência, que não fosse como sendo meramente participante da mesma.

chegada ao local do sinistro viário, assim, quaisquer factos relatados por iniciativa do OPC ou por inquirição em tribunal, não poderão ser tidos como objeto de prova.

Assim, os OPC só poderão relatar os factos por eles visionados e ouvidos, ou seja, os factos que presenciaram aquando da sua chegada ao local da ocorrência, e os testemunhos quer dos intervenientes quer daqueles que presenciaram o sinistro.

Mas, os OPC poderão opinar e ser questionados em tribunal, com base na sua experiência e conhecimentos técnicos, sobre as suas convicções pessoais quanto à causa do sinistro, ou seja, em regra, o OPC que participa o sinistro tem, para além de uma vasta experiência na matéria, um conhecimento técnico que deverá ser levado em conta¹³² em sede de produção da prova.

Perante isto, constatamos que em sede de testemunho, os OPC procedem por um lado ao depoimento direto previsto no artigo 128.º, n.º 1 do CPP, por outro ao depoimento indireto previsto no artigo 129.º do CPP e ainda através de convicções pessoais conforme estipula o artigo 130.º do CPP.

Parece-nos, com base no referido, que o legislador deveria ter salvaguardado o papel dos OPC nesta matéria, criando uma outra figura processual para os chamar ao processo, de forma a não se confundir a testemunha propriamente dita com aquele que simplesmente participou a ocorrência, assim, parece-nos que seria razoável denominar processualmente, em matéria de prova, o OPC como “Participante” e não testemunha, até porque, se existem situações processuais que se aplicam bem quer às testemunhas quer aos OPC, há outras que são descabidas em relação aos OPC, *ad exemplum*, o direito previsto no artigo 132.º, n.º 4 do CPP “*Sempre que deva prestar depoimento, ainda que no decurso de ato vedado ao público, a testemunha pode fazer-se acompanhar de advogado (...)*”, ora, para que é que um OPC, que só é chamado ao processo em virtude de ter sido a entidade participante da ocorrência, necessita de defensor?, uma vez que o seu papel não é o de acusar alguém nem ser acusado, mas sim, unicamente relatar o que presenciou na qualidade de órgão participante da ocorrência.

Em suma, parece-nos existir uma promiscuidade processual entre a figura da testemunha e do participante da ocorrência¹³³, existindo, muitas vezes, por parte dos

¹³² Artigo 130.º, n.º 2, ali. b) do CPP

¹³³ Situação ainda mais gravosa, é quando um OPC é chamado a um processo judicial, por força de um procedimento administrativo, ou seja, por aquele ter elaborado um auto de contraordenação estradal contra um determinado sujeito que prevaricou ao volante de um veículo automóvel e, mais tarde, esse OPC vir a ser chamado ao processo judicial como mera testemunha, quando este é o agente autuante, aquele que ajuda o Ministério Público a acusar o arguido, ou seja, aqui o OPC não possui um papel de isenção no processo, ao contrário do que ocorre no testemunho de um sinistro viário, aqui o OPC, como agente acusatório do facto

operadores da justiça, uma certa miscelânea entre uns e outros, não sabendo bem o próprio OPC, na maior parte das vezes, qual é a sua verdadeira figura processual no desenrolar do processo.

5.1.1.2 Prova por declaração do arguido

Quanto à prova por declarações do arguido¹³⁴, estas constituem meio de prova mas também um meio de defesa, assim, vejamos, se é verdade que não possuem, em julgamento, nomeadamente para efeito de formação da convicção do tribunal, quaisquer provas que não tiverem sido produzidas ou examinadas em audiência¹³⁵, não é menos verdade que em matéria de acusação ou não do arguido por parte do Ministério Público, este poderá apreciar segundo as regras da sua experiência e da sua livre convicção¹³⁶ o valor a dar a certos meios de prova apresentados pelos OPC em matéria de sinistralidade rodoviária, *in casu*, referimo-nos especificamente às declarações prestadas de imediato, no local da ocorrência, aos OPC pelos intervenientes no sinistro rodoviário, ou seja, em regra, as primeiras reações dos intervenientes, nesta matéria, são as mais verídicas, senão vejamos, Jonh Locke teve como uma das suas ideias mais notáveis a tese da “Tabula rasa”¹³⁷ na qual defendia o argumento de que “*a mente humana seria originalmente, uma “folha em branco”, sobre a qual é gravado o conhecimento, cuja base é a sensação, ou seja, todas as pessoas quando nascem, fazem-no sem saber rigorosamente nada, sem qualquer impressão ou conhecimento, assim, todo o processo de conhecimento, de saber e do agir é aprendido ao longo da sua existência através da sua experiência, da tentativa e do erro*”.

Destarte, no que tange ao sujeito interveniente no sinistro, aquele, no momento da ocorrência encontra-se com a sua mente unicamente focada para a gravidade ou não do sinistro, assim, não está muito preocupados nem capacitados para arranjar ou inventar situações que lhe atribuam ou retirem a sua culpabilidade, sendo que, no momento de relatar

ilícito praticado pelo arguido, tem uma posição, a de defender a sua constatação dos factos que o levaram a acusar o arguido e a elaborar o respetivo auto de contraordenação. Parece-nos, assim, despicienda a ideia de colocar no mesmo patamar o testemunho de um sujeito chamado ao processo na qualidade de mera testemunha e o relato dos factos por parte do agente participante/autuante.

¹³⁴ Encontramos este tema vertido nos artigos 140.º a 145.º do CPP “*Das declarações do arguido, do assistente e das partes civis*”

¹³⁵ Conforme se retira do artigo 355.º, n.º 1 do CPP

¹³⁶ Artigo 127.º do CPP

¹³⁷ O argumento da *tabula rasa* foi usado pelo filósofo inglês John Locke (1632-1704), considerado como o protagonista do empirismo. Locke detalhou a tese da *tabula rasa* no seu livro, Ensaio acerca do Entendimento Humano (1690).

os factos ocorridos, aquele, em regra, transmite verdadeiramente o que se passou, mesmo que essa declaração seja contra si.

Contudo, quando esse mesmo sujeito vem a prestar declarações subsequentemente sobre o sinistro, já não existe a denominada “folha em branco” uma vez que o sujeito já pensou, já discutiu com outros¹³⁸ e já adquiriu um certo conhecimento sobre o assunto e, se constatou que as suas primeiras declarações, mesmo sendo verdadeiras, o virão a culpabilizar ou prejudicar, aquele, em declarações posteriores irá certamente alterar as declarações iniciais, de forma a tentar desculpabilizar-se e culpabilizar o outro interveniente¹³⁹.

Assim, é muito importante que os OPC no momento de recolherem, no local do sinistro, as primeiras declarações do sinistrado, o façam devidamente e para que o mesmo expresse toda a matéria relevante para o apuramento da verdade material dos factos, assim, e caso mais tarde, venham a operar alterações às suas declarações iniciais, o Ministério Público o possa confrontar com esses factos.

5.1.1.3 Prova por reconstituição do facto

Quanto à reconstituição do facto, e por ser o meio de prova (no nosso entender) mais controverso e difícil de aceitar e realizar pelos diversos operadores judiciários, iremos debater exaustivamente os pressupostos e procedimentos inerentes ao mesmo, assim, vejamos:

A reconstituição do facto, como meio de prova que é considerado atualmente, não encontrava qualquer correspondência no ordenamento jurídico anterior, ou seja no Código Processo Penal de 1929, apesar de se assemelhar, de algum modo, à figura da inspeção judicial, prevista no artigo 612.º do Código Processo Civil (CPC), que expressamente prevê a possibilidade de “*O tribunal [...] mandar proceder à reconstituição dos factos, quando entender necessária*”.

Atualmente este meio de prova está autonomizado como um dos meios de prova típicos, tipificado no único artigo do capítulo V do título II do livro III do CPP, referente à prova por reconstituição do facto, artigo 150.º, que refere os pressupostos e procedimentos da diligência.

Destarte, podemos considerar a reconstituição do facto, conforme se encontra expresso no artigo 150.º, nº1, 2ª parte “*consiste na reprodução, tão fiel quanto possível, das condições*

¹³⁸ Com advogado, policiais amigos, etc.

¹³⁹ No caso das colisões entre veículos, porque nos casos dos despistes aqueles tentam culpabilizar diversos factores, como: o piso, as condições atmosféricas, a sinalização ou uma manobra menos própria causada por um outro veículo que não chegaram a identificar.

em que se afirma ou se supõe ter ocorrido o facto e na repetição do modo de realização do mesmo”.

Perante esta descrição, somos levados a crer que a reconstituição do facto é uma representação da realidade suposta, ou seja, a reprodução simulada e “quase teatral” dos factos, que se compõe da descrição dos mesmos, geralmente realizada *in loco*, e que pode ter a participação de vítimas, testemunhas e até do **arguido**, não impondo nem dependendo da intervenção deste, nem a exclui, sempre que o arguido se disponha a participar na reconstituição, e esta não tenha sido determinada por qualquer forma de condicionamento ou perturbação da vontade, seja por meio de coação física ou moral, conforme o previsto no artigo 126.º do CPP (Métodos proibidos de prova).

O artigo 150.º, nº1, 1ª parte do CPP, refere-nos que “*quando houver necessidade de determinar se um facto poderia ter ocorrido de certa forma, é admissível a sua reconstituição*”. Esta forma de prova restringe-se a situações em que o simples exame ou a inspecção de vestígios deixados pelo crime, e demais indícios, sejam insuficientes ou não tenham sido tempestivamente recolhidos, ao abrigo do artigo 171.º nº1 do CPP, e exista a necessidade da sua reconstituição, de forma que seja possível inferir a forma como terá ocorrido o facto e para dissipar dúvidas acerca da possibilidade deste ter ocorrido de certa maneira¹⁴⁰.

O artigo 150.º, nº1, 1ª parte do CPP, refere-nos que “*quando houver necessidade de determinar se um facto poderia ter ocorrido de certa forma, é admissível a sua reconstituição*”. Assim, a finalidade da reconstituição do facto, é verificar se um determinado facto poderia ter ocorrido da forma e nas condições que se afirma ter ocorrido, tendo em vista a representação de uma versão hipotética do facto para confirmar ou infirmar a sua veracidade ou possibilidade, estando este meio de prova para além do simples exame aos vestígios e demais indícios deixados pelo crime¹⁴¹, pretende-se com a reconstituição ir mais longe e avançar no sentido de «apreender o próprio modo» como ocorreram os factos cuja veracidade se quer atingir, em ordem à dissipação de quaisquer dúvidas. «Mas, não se poderá fazer uso deste meio de prova, com a finalidade de comprovar um facto histórico, em suma, este meio de prova não tem como finalidade, ao contrário da generalidade dos demais meios de prova», apurar a existência do facto em si»¹⁴².

¹⁴⁰ Marques Ferreira, in “Jornadas de Direito Processual Penal”, p. 252 e 253

¹⁴¹ Previsto no artigo 171.º e ss do CPP

¹⁴² Ac. Relação Coimbra de 16/11/2005, proc. Nº 1793/05, in www.dgsi.pt

Para que o presente meio de prova possua utilidade, **é necessário que o facto seja representado, tanto quanto possível, nas mesmas condições em que se afirma ou supõe ter ocorrido e que se possam verificar essas condições.**

A reconstituição do facto, poderá ser extremamente útil para prevenir as dificuldades de prova que se possam levantar em julgamento quanto à verosimilhança da tese da acusação, por exemplo. E quando acontece com a colaboração do arguido que confesse os factos na fase de inquérito ou instrução, terá a vantagem de materializar e objetivar o carácter pessoal da confissão, prevenindo, de algum modo, alterações de estratégia de defesa em audiência.

A falibilidade da reconstituição do facto, depende das dificuldades em reproduzir as circunstâncias de facto nas quais se supõe tenha ocorrido o facto probando, ou seja, «quanto mais fiel for a reconstituição maior será o grau de certeza do resultado que se pretende conseguir»¹⁴³.

Uma certeza pudemos salientar, este meio de prova revestirá sempre grandes dificuldades, sobretudo em termos de uma correta interpretação dos factos, isto é, será porventura difícil determinar se a reconstituição realizada terá sido fiel ao circunstancialismo real, que é o que se intenta alcançar.

Assim, e para que possa existir uma boa fundamentação da convicção do tribunal que recorre a este meio de prova, seja conveniente que a reconstituição não seja avaliada *per se*, mas corroborada por outros meios de prova, ou seja, em conexão com todas as outras provas produzidas, que mostrem a compatibilidade da reconstituição com essas provas e destas com aquela.

Destarte, e no sentido de ajudar na reconstituição e interpretação do facto, poderá ser designado perito para execução de operações determinadas, conforme o previsto no artigo 150.º, nº2 *in fine* do CPP

Quanto aos factos que podem ser objeto deste meio de prova, salientamos que o poderá ser qualquer facto probando, ou seja:

- O próprio facto típico
- Uma parte do facto típico
- Um dos elementos ou circunstâncias do facto típico
- Um simples facto probatório

Importa é que seja relevante para a prova.

¹⁴³ Germano Marques da Silva, in “curso de processo penal”, Tomo II, 3ª edição (2002), p. 196 e 197

Assim, e como se encontra expresso no artigo 150.º, nº2, 1ª parte do CPP, “*o despacho que ordenar a reconstituição do facto deve conter uma indicação sucinta do seu objeto, do dia, hora e local em que ocorrerão as diligências e da forma da sua efetivação*”

a) Quem pode ordenar a reconstituição do facto

O artigo 150.º, nº2, 1ª parte, do CPP apenas refere que o despacho que ordenar a reconstituição do facto deve conter uma indicação sucinta do seu objeto, do dia, hora e local em que ocorrerão as diligências e da forma da sua efetivação, nada referindo sobre a entidade que o emana.

Poderá ser ordenada na fase de inquérito por Órgão de Polícia Criminal, ou tal competência é exclusiva do Ministério Público?

Perante esta questão, somos de expressar o seguinte: o artigo 249.º, nº1 e 2, al. b) do CPP, refere “*Compete aos Órgãos de Polícia Criminal, mesmo antes de receberem ordem da autoridade judiciária competente para procederem a investigações, praticar os atos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova [...] colher informações das pessoas que facilitem a descoberta dos agentes do crime e a sua reconstituição*” (sublinhado nosso).

Destarte, se a diligência da reconstituição do facto for, por exemplo, efetuada pelos NICAIV sobre um crime que a investigação seja da sua competência específica/reservada¹⁴⁴, a reconstituição do facto terá de ser valorada como prova, por força do artigo 249.º do CPP.

Em suma, a competência para ordenar a reconstituição do facto, cabe aos Órgãos de Polícia Criminal, para uma melhor descoberta do agente do crime; ao Ministério Público para decidir sobre a dedução de acusação ou não; ao Juiz de Instrução Criminal tendo em vista decidir sobre a pronúncia ou não pronúncia e ao Juiz de julgamento para decidir sobre matéria de facto.

Havendo uma reconstituição do facto, deverá ser lavrado um auto, sendo este o instrumento a fazer fé quanto aos termos em que se desenrolaram os atos processuais, conforme o previsto no artigo 99.º do CPP, mas, o mesmo poderá ser parcialmente substituído ou completado por documentação audiovisual ou por outra adequada, como a fotografia, como resulta do artigo 150.º nº2 do CPP.

Por força do artigo 150.º, nº3 do CPP, a publicidade da diligência deste meio de prova deve, na medida do possível, ser evitada. Esta medida possui como finalidade primordial,

¹⁴⁴ Crime de homicídio em acidente rodoviário

afastar do local onde se irá dar a reconstituição, a imprensa e a curiosidade popular. Por outro lado, essa medida, pretende também evitar que possa existir uma fuga ou tentativa de fuga ou mesmo um resgate do arguido por parte de alguém.

A reconstituição do facto, é um meio de prova, uma vez que se encontra previsto no título II do CPP, o qual contempla os meios de prova autorizados pelo CPP, assim estamos perante um meio de prova permitido pelo CPP, a valorar “*segundo as regras da experiência e a livre convicção da entidade competente*”, conforme o previsto no artigo 127.º do CPP, trata-se portanto de um meio de prova apreciado livremente¹⁴⁵.

b) Questões problemáticas debatidas na jurisprudência sobre a reconstituição do facto

A jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça (STJ), tem sustentado a tese de que a reconstituição do facto tem valor probatório *per se* contra o arguido que nela colaborou, ainda que não tenha prestado declarações em audiência.

Na matéria da presença do arguido no ato da reconstituição do facto, somos de defender que, aquele não poderá ser obrigado a participar no mesmo, uma vez que essa obrigatoriedade constituiria um constrangimento ilegal o qual o arguido não está obrigado a suportar¹⁴⁶, assim, não poderá a autoridade competente obrigar o indiciado a figurar no quadro, pois tal importaria em violência, e não podem ser admitidos, como já foi referido, através de qualquer tipo de coação quaisquer meios de prova.

Em suma, poderá o indiciado ou réu legitimamente recusar-se a participar no dito acto, sem que dessa atitude se caracterize nenhuma desobediência ou desrespeito à autoridade.

É verdade que o silêncio dos arguidos não os pode desfavorecer, conforme se encontra tipificado no artigo 343.º, nº1 *in fine* do CPP, sendo que esse direito ao silêncio se repercute em duas problemáticas:

- Na impossibilidade do tribunal ou autoridade judiciária poder proceder à leitura das declarações anteriormente prestadas pelo arguido, conforme o previsto no artigo 357.º, nº1, b) do CPP, e consequentemente,
- Na impossibilidade de os Órgãos de Polícia Criminal (OPC) poderem ser inquiridos como testemunhas sobre tais declarações, conforme o previsto no artigo 356.º, nº 7, *ex vi* artigo 357.º, nº3, ambos do CPP.

¹⁴⁵ Como sublinha Marques Ferreira, in “Jornadas de Direito Processual Penal”, p. 252 e 253, seguido por Maia Gonçalves, in “Código de Processo Penal Anotado”, 14ª Edição (2004), p. 356

¹⁴⁶ Defendemos esta posição, em virtude de o arguido ser no momento da apreciação da prova um mero suspeito do facto de que é acusado, não podendo ainda nesta faz ser considerado culpado

c) Problemática específica

Das várias questões onde se encontra divergência jurisprudencial quanto à matéria em apreço, vamos debruçar-nos especificamente sobre aquela que acarreta uma maior problemática para a descoberta da verdade de um facto típico:

Admissibilidade da audição como testemunhas na audiência de OPC que tenham estado presentes na realização da reconstituição dos factos em que o arguido colaborou, tendo-se este remetido ao silêncio em sede de audiência.

Estatui o artigo 356.º, nº 7 do CPP que “Os órgãos de polícia criminal que tiverem recebido declarações cuja leitura não for permitida¹⁴⁷, [...], não podem ser inquiridos como testemunhas sobre o conteúdo daquelas”

Perante esta matéria, somos de referir o seguinte, o meio de prova previsto no artigo 150.º do CPP, tem um valor de prova permitido em julgamento, com autonomia, e como já foi referido anteriormente, «a reconstituição do facto pode contar ou não com a colaboração do arguido e pode seguir-se à confissão deste. Tem ainda, a vantagem de materializar e objetivar o carácter pessoal da confissão, prevenindo alterações de estratégia de defesa em audiência»¹⁴⁸.

Nesta linha de pensamento, tem o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) considerado a reconstituição do facto como um meio de prova autonomizado que, não impondo a participação do arguido no ato em si, não a exclui, quando este se disponha a participar, e como já foi anteriormente referido, caso tal participação não tenha sido determinada por qualquer forma de condicionamento ou perturbação da vontade, seja por meio de coacção física ou psicológica, que se possa enquadrar nas normas referidas como métodos proibidos tipificados no artigo 126.º do CPP. Defende também o STJ, que não estão os OPC, que tenham acompanhado a diligência em si, impedidos de prestar declarações sobre o modo como decorreu e os termos em que decorreu.

Assim, podemos concluir que as declarações do arguido ou de outros intervenientes no ato não estão abrangidas na proibição do artigo 356.º, nº7 do CPP. Ora vejamos: as chamadas “conversas informais” não são mais do que declarações prestadas pelo arguido a um OPC à margem do processo, sem redução a auto e, portanto, sem respeitarem o princípio da legalidade processual decorrente dos artigos 2.º, 57.º e ss, 262.º e ss, 275.º, 355.º a 357.º do

¹⁴⁷ Como será o caso das declarações anteriormente prestadas pelo arguido quando ele opte pelo silêncio no julgamento – artigo 343.º, nº1 do CPP)

¹⁴⁸ Simas Santos e Leal Henriques, no CPP anotado, 2ª edição, 1999, volume I, pág. 794

CPP e artigo 29 da CRP (*nulla pena sine iudicio*), não podendo as declarações assim produzidas serem valoradas como meio de prova e concorrerem para a formação da convicção do tribunal. Por outro lado, as informações prestadas pelo arguido no ato de reconstituição não são declarações efetuadas à margem do processo a OPC; são sim, a verbalização do ato de reconstituição validamente efetuado no processo, de acordo com as normas atinentes a este meio de prova e particularmente com o prescrito no artigo 150.º do CPP, e mesmo que prestadas, neste e naquele passo, a solicitação de OPC ou do Ministério Público, destina-se, no geral, a esclarecer o próprio ato de reconstituição, com ele se confundindo.

Se observarmos a dimensão da reconstituição do facto como meio de prova autonomamente adquirido para o processo, e a integração na concretização da reconstituição de todas as contribuições parcelares, incluindo do arguido, que permitiram, em concreto, os termos em que a reconstituição decorreu e os respetivos resultados, os OPC que tenham acompanhado a reconstituição podem prestar declarações sobre os modos e os termos em que decorreu; tais declarações referem-se a elementos que ganham autonomia, e como tal diversos das declarações do arguido ou de outros intervenientes no ato, não se encontrando essas declarações abraçadas na proibição do artigo 356.º, nº7 do CPP

Em suma, somos de concluir a nossa ideia afirmando que: na tipologia das provas indicadas no CPP, o âmbito da prova por reconstituição do facto e a sua apreciação em sede de audiência é permitida, nos termos conjugados dos artigos 355.º, nº2 e 356.º, nº1 al. b), ambos do CPP. Assim como, os Órgãos de Polícia Criminal que recolham declarações cuja leitura não seja permitida (artigo 356.º, nº7 do CPP) não ficam inibidos de deporem como testemunhas, mas sim, e apenas, relativamente ao conteúdo daquelas declarações, ou seja, somos de defender (não tendo a pretensão de ser donos da razão) que devem ficar excluídos do impedimento constante do artigo 356.º, nº 7 do CPP os entendimentos obtidos pelos OPC em todos os atos processuais que não tenham sido interrogatórios ou inquirições, mesmo que neles tenham participado arguidos ou testemunhas. Assim sucede na reconstituição do facto, em que o testemunho do OPC resulta de conhecimento direto sobre o que se passou nesse ato, ganhando dessa forma autonomia, pois nessa parte não envolve a repetição de declarações do arguido, o que significa que não se encontra abrangida pela proibição dos artigos 356.º, nº7 e 357.º, nº3 do CPP a audição de OPC que apenas deponham sobre o que se passou na reconstituição do facto, já que depõem não sobre quaisquer declarações do arguido que por eles tivessem sido recebidas, mas antes sobre o resultado da sua compreensão direta, colhida durante a realização do auto de reconstituição do facto.

Em resumo, parece-nos, *in casu*, a reconstituição do facto em matéria de sinistros rodoviários, ser o meio de prova mais fiável, sempre auxiliado pelos outros meios de prova, para se poder descortinar o verdadeiro culpado de acidentes de viação considerados complexos e que não são de fácil compreensão, tanto por parte dos OPC, como do MP como do próprio Juiz.

5.1.1.4 Prova através de perícia

A prova pericial¹⁴⁹ a par com a prova por reconstituição do facto e a prova documental, pode ser, no futuro, uma fórmula única e indispensável na resolução de sinistros rodoviários, que através de outro qualquer meio de prova seria impossível de resolver.

A ciência avançou muito nos últimos tempos no que trata à investigação e reconstituição de acidentes viários, exemplo disso é o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido pelo Instituto de Engenharia Mecânica do Instituto Superior Técnico, através do seu Núcleo de Investigação de Acidentes Rodoviários, o qual para além realizar a investigação das causas dos sinistros viários e da reconstituição de acidentes¹⁵⁰, do ponto de vista científico, possui um conjunto de áreas nesta matéria que estão em fase de investigação.

Na investigação da ciência jurídica, importa apurar o valor probatório da prova adquirida por meio pericial, ou seja, demonstrar o valor probatório da prova pericial processual penal como elemento de apreciação segundo as regras da livre convicção do juiz.

Assim, ao efetivarmos um paralelo entre o valor probatório da *prova pericial* e dos outros meios de prova acolhidos pelo nosso processo penal, contemplamos que estes poderão ser falíveis pela razão de serem de índole frágil e inexata, podendo prejudicar a correta aplicação do direito no caso concreto, pelo contrário aquela nasce de um conhecimento e estudo científico que se irá delinear no campo material do processo, através de um *laudo pericial* o qual será sempre devidamente documentado.

Por força do vertido no artigo 151.º do CPP, constatamos que “*A prova pericial tem lugar quando a percepção ou a apreciação dos factos exigirem especiais conhecimentos técnicos, científicos ou artísticos*”, ou seja, a perícia não é mais do que, conforme relata Germano Marques da Silva «uma interpretação dos factos feita por pessoas dotadas de especiais conhecimentos técnicos, científicos ou artísticos»¹⁵¹.

¹⁴⁹ Esta figura processual encontra-se estipulada nos artigos 151.º a 163.º do CPP

¹⁵⁰ Designados em regra por “peritagem dos acidentes rodoviários”

¹⁵¹ Cfr. Germano Marques da Silva, *Curso de Processo Penal*, 2.ª Edição, Vol. II, p. 192

A prova pericial tem como objeto primordial a percepção dos factos (através de métodos científicos) e a sua valoração terá lugar quando a percepção ou a apreciação dos factos exigirem conhecimentos especiais, sendo, em regra, realizada em estabelecimentos, laboratórios ou serviço oficial apropriado, ou por perito nomeado¹⁵² e pode ser ordenada oficiosamente ou por requerimento.

No nosso trabalho, e como o objeto é a sinistralidade rodoviária, vamos centrar a prova pericial no âmbito estritamente da circulação rodoviária, assim, centralizemos o nosso estudo na *peritagem dos sinistros automóveis*.

Como já foi referido, o elemento prova em sinistralidade rodoviária, é de uma verdadeira complexidade, natural seria, e foi, que caísse sob as preocupações especiais do legislador, muito mais, como não se poderá contestar, do que em qualquer outra vaga e não definida atividade perigosa, há, assim, justificação para que o tratamento da prova, nesta matéria específica, acate um procedimento mais cuidado e completo, de modo a que não existam ocorrências concretas que possam escapar, sem que exista grave ofensa da consciência jurídica, ao gume da justiça.

Assim, se é verdade, que entre a dúvida sobre se concorre uma causa de justificação ou de exclusão da culpa, o juiz penal deve absolver, a verdade é que, atualmente, a ciência, particularmente nos sinistros viários, possui formas científicas para poder sanar essa dúvida.

Tomemos em consideração o seguinte caso: Numa das muitas peregrinações a caminho de Fátima, em que na EN 3, sentido Lisboa/Fátima, seguia 1 peregrino isolado de um grupo que circulava cerca de 500 metros mais à frente, sensivelmente ao Km 20 um automobilista entra em despiste acabando por colher esse peregrino, acabando este por morrer no próprio local. O referido automobilista é julgado em processo penal, com excerto cível.

Aquele, em sede de julgamento, vem alegar que, «no decurso da condução, que um pneu se rebentou tendo-o forçado a despistar» (com a violência do embate e no local onde ficou o veículo – valeta – o mesmo tinha os dois pneumáticos frontais rebentados). Não conseguiu provar as suas alegações.

Todavia, não há dúvida que conseguiu incutir dúvidas razoavelmente fundadas na consciência do julgador (aliado ao facto de não existirem testemunhas presenciais da ocorrência), assim, lá tivemos o responsável a ser absolvido criminalmente.

¹⁵² Artigo 152.º do CPP

Vejamos então como poderia ter sido utilizada, *in casu*, a figura da perícia, de forma a dissipar a “tal dúvida” do julgador, ou seja, ajudar na determinação da responsabilidade do acidente, nomeadamente no processo judicial:

Esta é daquelas ocorrências que se os vestígios/indícios forem bem recolhidos no local em conjugação com uma peritagem exaustiva ao veículo no geral e aos pneumáticos em particular, os peritos chegariam, sem dúvida, à conclusão se o sinistro teria ocorrido pelo motivo indicado, ou, se pelo contrário, se deveu a uma real falta de cuidado por parte do automobilista.

A informação recolhida no local do acidente é o ponto de partida fundamental para a execução de uma peritagem verosímil do sinistro. Essa informação deve incluir a identificação dos veículos e dos intervenientes no acidente, a posição final do veículo e da vítima, as deformações e os danos no veículo, as condições atmosféricas e de luminosidade, os rastros de travagem ou derrapagem (se houver), as características da via, etc.. *Ergo*, mais uma vez se sublinha a ideia de que a informação recolhida pelos OPC, no local do acidente, é parte fundamental para busca da verdade material, em que o croqui desempenha um papel primordial. A melhoria da qualidade da informação recolhida, incluindo novas técnicas e procedimentos, como a recolha de informação fotográfica, fotogrametria e a utilização de sistemas de CAD¹⁵³ especialmente desenvolvidos ou adaptados são áreas em estudo, que muito irão contribuir em sede de julgamento de casos de sinistralidade rodoviária. Destarte, «a construção de modelos é fundamental para a determinação das condições pré-impacto como velocidades, direções e posições dos veículos antes do impacto, influência da utilização dos dispositivos de retenção. Consoante a natureza do acidente podem ser usadas desde ferramentas computacionais mais simples, como o programa VRT¹⁵⁴ desenvolvido, a programas da dinâmica de sistemas de corpos múltiplos bidimensionais, modelos de sistemas de corpos múltiplos tridimensionais, modelos de elementos finitos, programas específicos para a reconstituição de acidentes como o software PC-CRASH ou programas de modelação de ocupantes como o software Madymo»¹⁵⁵.

Em suma, embora a lei penal adjetiva não valorize mais ou menos um determinado meio de prova, uma vez que a única referência nela vertida, quanto a esta matéria, é a do

¹⁵³ *COMPUTER-AIDED DESIGN* - nome genérico de sistemas computacionais (*software*) utilizados pela engenharia, geologia, geografia, arquitetura, e *design* para facilitar o projeto e desenhos técnicos. [Em português **Desenho Auxiliado por Computador (DAC)**]

¹⁵⁴ Cálculo da velocidade a partir do rasto de travagem

¹⁵⁵ Informação do Instituto de Engenharia Mecânica do Instituto Superior Técnico, *in*, www1.dem.ist.utl.pt/acidentes

artigo 124.º, n.º 1 “*Consistem objeto de prova todos os factos juridicamente relevantes para a existência ou inexistência do crime ...*”, a verdade é que, a prova pericial possui *especial valor*, uma vez que o juízo técnico, científico ou artístico presume-se subtraído à livre convicção do tribunal – artigo 163.º do CPP, assim, o juiz ao edificar uma hipótese, valer-se-á dos princípios do livre convencimento, motivado pela livre apreciação da prova, podendo-se valer de qualquer meio de prova, não proibida, para julgar a lide, dando, obviamente, um peso especial à *prova pericial*, como não se poderá contestar, na motivação da sua convicção.

5.1.1.5 Prova documental

A prova documental encontra-se contemplada no Capítulo VII, Título II do Livro III, do CPP, o qual refere no seu artigo 164.º, n.º1 “*É admissível prova por documento, entendendo-se por tal a declaração, sinal ou notação corporizada em escrito ou qualquer outro meio técnico, nos termos da lei penal*”.

Nessa senda, o CC contempla no seu artigo 362.º e ss a figura da prova documental, assim, o citado artigo 362.º dá-nos uma noção de prova documental “*Prova documental é a que resulta de documento; diz-se documento qualquer objeto elaborado pelo homem com fim de reproduzir ou representar uma pessoa, coisa ou facto*”.

No que tange à prova documental, em matéria de sinistralidade rodoviária, salientamos dois tipos de documentos, os quais são condição *sine qua non* para que os factos e os vestígios sejam devidamente registados para memória futura, o **croqui** e a **fotografia**.

a) Croqui

Em regra, o agente fiscalizador que participou o sinistro, como já referimos em sede da prova testemunhal, é o elemento chave para a boa resolução, em caso de conflito entre os sujeitos intervenientes, do sinistro rodoviário.

Assim, uma das funções primordiais do agente fiscalizador ao chegar ao local do sinistro rodoviário, é a recolha de todos os elementos necessários para posteriormente elaborar a respetiva participação do sinistro.

Porque todo o sinistro rodoviário constitui, em si mesmo, um fenómeno ímpar, sempre diferente no seu conjunto, em relação a outros, pelo condicionalismo de que se reveste, pelas consequências a que dá origem, até pelo comportamento diferente das diversas viaturas que nele intervêm; e é sobretudo diferente por aquilo que lhe dá origem – situação de culpa, situações de risco, a citada participação, para além dos elementos genéricos (Local, data do sinistro, identificação dos veículos, incluindo seguro e inspeção e identificação dos

condutores e respetivos proprietários dos diversos veículos intervenientes), deverá sempre conter os dados objetivos recolhidos no local, logo após a eclosão do sinistro.

Esses dados, em regra, deverão ser os seguintes: Vestígios de travagem ou derrapagem e a sua extensão e natureza; posição relativa das pessoas ou das viaturas; estado e potência destas; estado dos pneumáticos e respetiva pressão; pesquisa de álcool ou qualquer substância psicotrópica nos condutores ou peões intervenientes; a análise de qualquer circunstância ocasional relevante; o estado da faixa de rodagem e a sua configuração e condições de aderência; estado e largura das bermas; localização dos estragos e sua violência ou volume dos destroços; estado do tempo ou condições atmosféricas (bom ou mau, limpo ou encoberto); luminosidade intensa ou normal; vento forte ou leve; extensão da visibilidade, todos estes elementos irão, certamente, constituir uma prova mais valiosa.

Assim, estes vestígios ou dados objetivos, recolhidos no local, deverão ser tratados com o maior rigor e perfeição, quando elaborada a respetiva participação do sinistro rodoviário, por forma a ser traduzida uma clara consciência do brio profissional dos agentes que fiscalizam o trânsito e um apurado sentido de justiça.

Perante o exposto, e pese embora o agente fiscalizador elabore uma participação de forma irrepreensível, a verdade é que existe um elemento dessa participação que, caso esteja bem concebido, vale mais de mil palavras e explicações, ou seja, o croqui.

O croqui é uma das partes integrantes de qualquer participação de sinistro rodoviário, dela fazendo parte integrante e o qual deve reproduzir da forma mais realista possível o palco da ocorrência.

Nesta matéria refere-nos o Acórdão da Relação de Lisboa de 28 de novembro de 1978 «O sistema mais adequado de averiguar o grau de responsabilidade dos intervenientes em acidente de viação reduz-se a muito pouco: conhecido o croquis do acidente, bastará ler a matéria de facto dada como provada; só secundariamente importará, depois, proceder à leitura das versões de ambos os litigantes, ficando-se por essa forma a conhecer a matéria de facto que não foi dada como provada».

Como se verifica pelo vertido no citado acórdão, que mesmo já tendo passado quase 40 anos desde a sua redação, continua atualizado, verificamos que os tribunais, em sede de prova em matéria de sinistralidade rodoviária, reconhecem a enorme importância de um croqui bem elaborado.

Assim, um croqui para que possa estar bem concebido, e possa servir, em sede de conflito, de prova autêntica e séria, deverá conter uma configuração precisa do local do sinistro rodoviário, ou seja, a posição em que foram encontradas as viaturas e/ou vítimas com

exata medida em relação a dois pontos inalteráveis, no mínimo e o local, o mais preciso possível, do embate. Deverá ainda conter o sentido de marcha dos veículos, a localização e descrição dos sinais de pneumáticos ou outros que devam indicar o trajeto seguido por cada um dos veículos, o ponto onde tenha começado a travagem ou a mudança de direcção, os obstáculos encontrados na faixa de rodagem e o tipo de sinalização existente no local (vertical, luminosa e marcas rodoviárias).

Em suma, o croqui é um desenho que reproduz na íntegra e o mais verídico possível o teatro onde ocorreu o sinistro rodoviário.

No que tange à prova documental, o artigo 363.º do CC, salienta a existência de duas modalidades dos documentos escritos, os **autênticos** e os **particulares**.

No que concerne aos documentos autênticos, refere-nos o n.º 2, do citado normativo *“Autênticos são os documentos exarados, com as formalidades legais, pelas autoridades públicas nos limites da sua competência ou, dentro do círculo de atividade que lhe é atribuído, pelo notário ou outro oficial público provido de fé pública; todos os outros documentos são particulares”*

Na mesma senda refere-nos o artigo 369.º, do CC – Competência da autoridade ou oficial público -:

1. *O documento só é autêntico quando a autoridade ou o oficial público que o exara for competente, em razão da matéria e do lugar, e não estiver legalmente impedido de o lavrar.*

2. *Considera-se, porém, exarado por autoridade ou oficial público competente o documento lavrado por quem exerça publicamente as respetivas funções, a não ser que os intervenientes ou beneficiários conhecessem, no momento da sua feitura a falsa qualidade da autoridade ou oficial público, a sua incompetência ou a irregularidade da sua investidura.*

Na esteira do supracitado, encontramos o artigo 370.º - Autenticidade – n.º 1, do CC, que nos sublinha a ideia de que *“Presume-se que o documento provém da autoridade ou oficial público a quem é atribuído, quando estiver subscrito pelo autor com assinatura reconhecida por notário ou com selo do respetivo serviço”*

Ora, no caso do croqui, e perante o exposto, somos de considerar que, quando aquele é elaborado pelo agente fiscalizador que participa o sinistro e depois de registado pelos respetivos serviços da instituição policial, deverá ser classificado como documento autêntico.

Assim, e quando o croquis reúne todos os requisitos para poder ser classificado como documento autentico, a sua força probatória é plena, conforme o vertido no artigo 371.º, do CC – Força probatória.

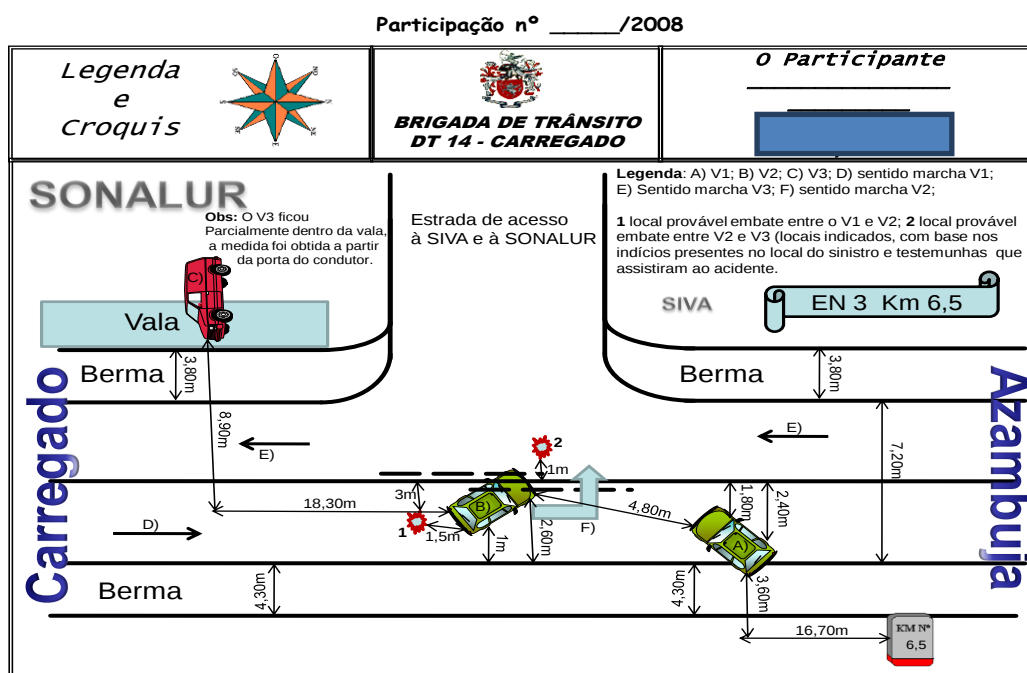


Ilustração 1 (exemplo de um croqui)

b) Fotografia

Como já referimos, o croqui é, em regra, a peça fundamental na descoberta do responsável ou responsáveis do sinistro rodoviário, mas, quase sempre, existem no local do sinistro, factos e características que só poderão ser fielmente reproduzidos em sede de litígio entre as partes, através da sua reprodução fotográfica. Assim, poderemos afirmar que a prova documental através de fotografia, é um complemento importante para a perceção na plenitude do vertido no croqui.

Antes de mais importa realizar uma contextualização legal deste meio de prova como sendo um meio de prova documental, assim, refere-nos o artigo 368.º, do CC – Reproduções mecânicas – “As reproduções fotográficas ou cinematográficas, os registos fonográficos e, de um modo geral, quaisquer outras reproduções mecânicas de factos ou de coisas fazem prova plena dos factos e das coisas que representam, se a parte contra quem os documentos são apresentados não impugnar a sua exatidão”.

Como nos refere a citada norma *in fine* à prova obtida através de fotografia, o legislador deu a mesma força probatória que é dada aos documentos autênticos, ou seja, esse tipo de prova, caso não venha a ser impugnada pela parte contrária a sua exatidão, possui força de prova plena. O que nos leva a sublinhar a sua imensa importância em sede de prova, da fotografia, na sinistralidade rodoviária.

Como referimos, nos casos de sinistralidade rodoviária, existem factos e vestígios que só poderão ser reproduzidos fielmente através de fotografia.

Por exemplo os danos sofridos nas viaturas sinistradas, ou seja, para que em sede de prova o julgador possa ter uma noção real dos danos sofridos pelas viaturas intervenientes no sinistro,



Fotografia 1 (Estado da viatura)

Como podemos verificar através da presente imagem, seria de todo impossível o agente fiscalizador conseguir descrever com exatidão os danos sofridos pelo veículo em questão. Assim, esta prova fotográfica em conjunto com o croqui dará, com toda a certeza, uma ideia realista ao julgador, da verdadeira gravidade do sinistro.

Outro exemplo, é no que tange à necessidade, por parte do agente fiscalizador, de demonstrar ao julgador a real posição em que os diversos veículos sinistrados ficaram posicionados uns em relação aos outros e as características da própria faixa de rodagem.

Assim, e por melhor concebido que esteja o croqui, o agente fiscalizador nunca conseguirá demonstrar verdadeiramente o posicionamento dos veículos quer uns em relação aos outros, quer na própria faixa de rodagem.



Fotografia 2 (Posição dos veículos sinistrados)



Fotografia 3 (Constituição do troço viário do local do sinistro viário)

Como podemos constatar pelas presentes fotografias, o julgador ao visionar as mesmas, e tendo o croqui do sinistro à sua frente, sem que tenha estado presente no local da ocorrência, terá uma noção realista do cenário do sinistro rodoviário.

Outro exemplo é no que concerne aos vestígios presentes no local, como é o caso dos rastros de travagem ou de derrapagem, ou seja, os mesmos devem ser identificados no croqui, mas, o seu desenho não consegue reproduzir a realidade dos mesmos.



Fotografia 4 (Vestígios)

Assim, e como podemos verificar, através da presente fotografia, temos uma noção real, *in casu*, para além do rasto de travagem deixado por um dos veículos intervenientes no sinistro rodoviário, também das condições climáticas e do estado do piso no local da ocorrência.

Em suma, e perante o exposto poderemos afirmar que a prova através de fotografia, é um complemento deveras importante do croqui, de modo a que possa existir uma demonstração da realidade de qualquer sinistro rodoviário, sendo esta a prova que melhor poderá o julgador utilizar na confrontação das alegações apresentadas pelos sujeitos em litígio.

V. PREVENÇÃO RODOVIÁRIA – A METODOLOGIA DAS CAMPANHAS RODOVIÁRIAS - A SUA EFICÁCIA NO COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Nesta matéria, encontramos ao nível Europeu, o CAST (*Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety*)¹⁵⁶, o qual é um projecto de pesquisa direcionado e apoiado pela CE, que visa atender as necessidades da Comissão na melhoria da segurança do tráfego por meio de campanhas de segurança rodoviária que sejam eficazes.

Este projeto é realizado por um consórcio de 19 parceiros de 13 membros¹⁵⁷ da UE e coordenado pela Bélgica, através do seu *Road Safety Institute* (IBSR/BIVV), sendo que, os parceiros que representam Portugal no CAST são a PRP e o ISEC.

O projeto inclui todos os grandes grupos da UE com competência e experiência sobre o assunto referente a campanhas de segurança rodoviária. O objetivo genérico deste projeto é estabelecer uma estrutura temporária que reunirá experiências relevantes no seio da UE, produzindo informação fundamentalmente orientada para apoiar as necessidades políticas da CE, ou seja, a necessidade de realização de campanhas eficazes de segurança rodoviária que visem melhorar a segurança de todos os que fazem uso das vias sujeitas à legislação estradal e a necessidade de criar ferramentas de avaliação e projetos para aqueles que pesquisam no terreno.

As atividades do projeto CAST são divididas em investigação e desenvolvimento e atividade de demonstração:

❖ Atividades de investigação e desenvolvimento

- Psicologia dos condutores e a sua aceitabilidade de medidas destinadas a reforçar a segurança rodoviária, ou seja, estudar e resumir os subjacentes modelos teóricos dos usuários da estrada.
- Criar uma tipologia para as campanhas de segurança rodoviária na UE e fora dela;
- Criar diretrizes poderosas e inovadoras para os pesquisadores de campo e para os decisores políticos para que possam avaliar a sua eficácia e o custo/benefício de uma única campanha de segurança rodoviária;

¹⁵⁶ www.cast-eu.org ;

CAST – Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety – Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. Belgium: 2009. D/2009/0779/10.

¹⁵⁷ Bélgica, França, Suécia, Alemanha, Dinamarca, Áustria, Holanda, Portugal, Polónia, República Checa, Grécia, Eslovénia e Itália, sendo que, a Noruega e a Suíça também são parceiros do CAST.

- Conceção de diretrizes inovadoras para aqueles que efetuam pesquisa de campo e para os decisores políticos para que projetem e implantem campanhas de segurança rodoviária que sejam eficazes e de baixo custo.

❖ Demonstração

- Desenhar e implementar uma campanha Europeia que seja completa para apoiar a implementação de uma nova medida para melhorar a segurança rodoviária.

Ora, nesta matéria, constatamos atualmente que não existe, em Portugal, por parte das entidades responsáveis¹⁵⁸ uma efetivação de campanhas para a prevenção rodoviária que sejam realmente eficazes, sendo que as campanhas de segurança rodoviária devem ter como objeto a redução do número e gravidade dos acidentes rodoviários, influenciando os utentes da estrada nos seus comportamentos, salientamos que existem diferentes tipos de campanhas e marketing-social, assim como fatores que devem ser considerados no projeto de uma campanha de segurança rodoviária, assim vejamos:

1. Tipos de campanhas e os fatores de estratégia do marketing¹⁵⁹

1.1. Campanhas de comunicação de prevenção rodoviária

1.1.1. *Campanhas públicas de comunicação*

Regra geral este tipo de campanhas utilizam publicidade paga e não paga, sendo que a paga inclui os *órgãos de comunicação nacionais e locais* (TV, rádio, jornais, etc...), os *outdoors* (sinais de campanha, cartazes, placares, etc...), *publicidade pessoal* (cartas, email, etc...) e *campanhas interpessoais* (colóquios, seminários, apresentações e discussões públicas), por outro lado a não paga, inclui publicidade grátis, material não pago relacionado com a prevenção rodoviária assim como demonstrações pelas entidades fiscalizadoras e outras nas escolas e outros sítios previamente acordados com certas organizações.

¹⁵⁸ Desde os sucessivos Governos, até à ANSR que é a entidade competente, atualmente, pela elaboração e avaliação das campanhas de prevenção rodoviária, uma vez que essa função deixou de pertencer à PRP

¹⁵⁹ Vários autores – **Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns**. Belgium: Belgian Road Safety Institute (IBSR-BIVV), 2009. D/2009/0779/10. p. 81 - 149

1.1.2. Campanhas conjuntas e programas integrados

1.1.2.1 Campanhas conjuntas

A campanha de comunicação não é a única intervenção que serve para melhorar o conhecimento, mudanças, crenças e comportamentos. Outras atividades, como a fiscalização, educação, legislação, compromisso pessoal de fomento, incentivos, etc., são muitas vezes adicionadas à campanha de comunicação, com o objetivo de aumentar a sua eficácia.

- A fiscalização – pode ser utilizada para apoiar a mensagem da campanha. A aplicação da lei, especialmente a aplicação de uma fiscalização de alta visibilidade, pode sensibilizar o público sobre o tema da campanha. A fiscalização sustenta as expectativas da sociedade e das normas e impõe sanções quando essas normas são violadas. A ameaça dessas sanções é o que convence a maioria dos usuários da estrada ao cumprimento estrito das regras estradais (*ad exemplum*: as coimas; as sanções acessórias de inibição de conduzir; o sistema de pontos da carta de condução ou sistema de pontos de demérito, etc.). A fiscalização imediata dos condutores, desencoraja os mesmos a reiterar comportamentos que já lhe valeram uma qualquer sanção (grave ou muito grave) e portanto, uma fiscalização ativa e imediata, ajuda, sem margem para dúvidas, na criação de um impedimento útil e no incentivo da sociedade automobilizada no desenvolvimento de hábitos de conformidade com as normas estradais em vigor.
- Educação – pode ser usada para uma melhor comunicação de informações e uma forma de sensibilização para um problema específico. Ela ajuda as pessoas a desenvolver conhecimentos, habilidades e principalmente mudanças de atitudes erradas (*ad exemplum*: programas de educação; formação de condutores; palestras nas escolas e nos próprios locais de trabalho, etc.) e promove o desenvolvimento de controlos sociais internos e informais.
- Legislação – esta refere-se à adoção de novas leis ou à modificação das leis já existentes. A campanha pode informar as pessoas sobre a nova ou as leis modificadas, ou levá-las a obedecer às normas legais. Assim, a legislação é o mecanismo mais básico no que trata a influenciar os comportamentos dos utilizadores da estrada, ou seja, tem um efeito meramente declarativo (estabelece padrões) e um efeito de dissuasão (as sanções). Mas, a verdade é que a legislação sozinha, sem que exista uma verdadeira política de aplicabilidade da mesma, não produz qualquer efeito.

a) Marketing-social

Nesta matéria, a primeira questão que se coloca é, o que é o Marketing-Social?

O Marketing-Social é definido como o uso de princípios e técnicas de marketing para influenciar um público-alvo, para, voluntariamente, aceitar, modificar ou encerrar o seu comportamento em benefício de pessoas, grupos ou mesmo sociedades como um todo, Marketing é também influenciar mudanças e comportamentos sociais no interesse do público-

alvo no particular ou da sociedade em geral. Aquele pode igualmente procurar melhorar os conhecimentos e/ou mudanças de atitudes, como meio de influenciar comportamentos.

O Marketing-Social é baseado numa série de conceitos e estratégias que também são encontrados em *marketing de produto padrão*, mas há, no entanto, uma série de diferenças importantes. O Reino Unido, através do seu Cento Nacional de Assistência Social¹⁶⁰, tentou resumir as principais características e diferenças entre marketing-social e marketing de produto padrão.

¹⁶⁰ NSMC, www.nsmc.org.uk

- No quadro seguinte vamos identificar as principais diferenças entre o *Marketing de produto padrão* e o *marketing-social*

	Marketing de produto padrão	Marketing-Social
Objetivo principal	Vendas, lucro e valor para os acionistas	Realização de um “bem social”
Financiamento	O investimento e as vendas	Fundos públicos (impostos; doações; fundos privados)
Responsabilidade	Responsáveis privados: ex. acionistas e diretores	Prestação de contas publicamente
Medidas de desempenho	Lucros e participação de mercado	Muitas vezes complexas e a longo prazo
Objetivos comportamentais	Muitas vezes mais claros de definir e mais imediatos com fortes medidas a curto prazo	Geralmente mais complexos e desafiadores – uma ação sustentada no longo prazo
Produtos ou serviços	Uma definição mais clara, menos complexos para o mercado	Muitas vezes centrados na resolução, ou em comportamentos controversos
Metas e audiências	Muitas vezes acessíveis	Muitas vezes mais arriscadas
Cultura	Comercial – cultura de risco muitas vezes evidente	Setor público – cultura de risco adverso muitas vezes evidente
Decisões	Tomada de decisão hierárquica amplamente assumida	Decisões participativas valorizadas
Bases de relacionamento	Normalmente competitiva	Muitas vezes baseadas em construções de confiança

Quadro 1 (Diferenciação entre o Marketing de produto padrão e o marketing-social)

Em suma, as campanhas de comunicação de segurança rodoviária podem ou não ser combinadas com atividades de suporte, e podem também ser integradas numa abordagem ainda mais ampla e global, o chamado *programa integrado*. Com a finalidade de influenciar o público-alvo, crenças e comportamentos, o modelo de Marketing-social fornece um quadro de referências para orientar a conceção e implementação de uma campanha.

2. Alguns elementos-chave para aumentar a eficácia apreendendo com o passado

Aprender com campanhas rigorosamente avaliadas, se tiveram ou não efeito, é essencial para saber se o progresso nesse campo de pesquisa deve ser feito. Daí, a oportunidade de acumular conhecimento sobre a comunicação dos riscos, das crenças e/ou das mudanças de comportamentos, tem sido uma preocupação recorrente dos pesquisadores de segurança rodoviária profissionais. O objetivo primordial dos esforços de investigação é o de basear as suas decisões em factos e conhecimentos compartilhados, a fim de tirar proveito dos elementos de sucesso das campanhas anteriores e também para evitar erros cometidos no passado. Existem três abordagens principais para a recolha de conhecimento, além da experiência própria dos especialistas: *As abordagens teóricas; os comentários qualitativos focando o como, porquê, de que forma e em que campanhas forma realizados; as revisões sistemáticas utilizando um método científico rigoroso.*

2.1. Como identificar elementos de campanhas de segurança rodoviária passadas

A pesquisa qualitativa (estudos descritivos) e a quantitativa (meta-análise) fornecem-nos informações úteis sobre elementos-chave de campanhas sobre segurança rodoviária. Ter uma abordagem quantitativa e qualitativa combinada é essencial na elaboração de um panorama abrangente do que foi feito no passado sobre esta matéria.

2.2. Como adaptar uma campanha: Programas planejados

Há por vezes a tentação de adotar uma campanha de segurança rodoviária (ou os seus elementos-chave) que tem sido produtiva num certo país e reproduzi-la “tal como está” num outro, mesmo sem ser levado em conta que, as diferenças culturais, as restrições legais, os comportamentos de referência, as leis locais, os procedimentos de aquisição da carta de condução, etc., poderão produzir um impacto diferente do original. No entanto, uma campanha de comunicação para a prevenção rodoviária é sempre um processo único, assim, mesmo sendo possível usar os elementos-chave de uma campanha passada, como ponto de partida para uma nova, terá sempre de se analisar e repensar a campanha original de forma a adaptá-la à nova realidade.

3. Público-alvo

Por vezes, o grupo-alvo para uma campanha de sinistralidade rodoviária pode ser toda uma população, mas tipicamente aquela é simplesmente dirigida a uma audiência específica, a qual deve ser previamente definida. Neste último caso, é imperativo dividir a população-alvo em segmentos. Identificar o público-alvo é um fator chave de sucesso para as campanhas de comunicação sobre segurança rodoviária, uma vez que permite àqueles que planeiam a estratégia saber quais os níveis de conhecimento, crenças e/ou comportamentos, dos utilizadores das estradas e a melhor forma de alcançá-los.

A escolha de se atingir toda a população ou um público específico depende dos objetivos da campanha em si, *ad exemplum*, uma campanha sobre prevenção rodoviária destinada a informar os condutores “*da existência de uma nova lei sobre matéria rodoviária*”, pode aproveitar a toda a população, enquanto que, se o objetivo da campanha é o incentivo aos condutores do sexo masculino “*para reduzir a velocidade*”, então, *in casu*, o público-alvo, obviamente, será mais específico.

3.1. Porquê segmentar o público-alvo?

O público-alvo deve ser definido de acordo com os comportamentos problemáticos.

Esta definição pode ser baseada em: bancos-de-dados, estatísticas, observações e pesquisas. No entanto, a definição de público-alvo não é suficiente, deve também existir uma comunicação otimizada, a fim de alcançar todo o grupo-alvo e abordar, o quanto possível, de forma eficaz, os membros da audiência. Para este fim, o processo de segmentação é, sem dúvida, uma boa estratégia para o desenvolvimento de mensagens eficazes e escolher os canais de comunicação mais adequados para cada subgrupo do alvo. Há muitas situações em que é útil a utilização da segmentação do público-alvo, *ad exemplum*: se uma parte necessita de uma intervenção mais comportamental do que outra; se alguns segmentos estão mais capazes para responder à intervenção da comunicação ou respondem de forma distinta a diferentes estratégias, etc.

3.2. Como definir o público-alvo?

Identificar o público-alvo requer uma metodologia forte e deve ser orientado através de dados concretos.

Também é essencial para se seguir um processo sistemático e racional, a fim de se conseguir identificar e caracterizar o dito público-alvo.

3.2.1. Elementos básicos

Uma análise *lato sensu* irá proporcionar uma visão ampla do ambiente que rodeia a segurança rodoviária, ou seja, essa análise vai identificar os principais problemas e dar-nos uma ideia prévia do que terá de ser feito e onde tem de ser feito.

Primordialmente, há que definir o problema que tem de ser sanado, ou seja, reunir toda a informação necessária para a definição do dito problema (através de estatísticas de acidentes, observações comportamentais e dados sobre as últimas sanções).

Em suma, quanto mais se sabe sobre o público-alvo – as suas características, necessidades, desejos, conhecimentos, crenças, comportamentos, os riscos percebidos, ambiente social e a fase do processo de mudança de comportamentos – maior serão as possibilidades de se desenvolver uma bem-sucedida e rentável campanha de prevenção rodoviária.

A segmentação garante que a mensagem e estratégia para intervenção futura, terá, sem dúvidas, uma maior probabilidade de vir a alcançar o público-alvo, em mais do que num simples nível superficial.

4. A mensagem

Ao longo dos anos, especialistas em comunicação verificaram que *a informação apresentada ao público-alvo pode desempenhar um papel fundamental na mudança dos conhecimento, crenças, ou / e comportamentos das pessoas*. Não nos parecendo esta uma ideia errada, a verdade é que, é muito importante lembrar que hoje em dia as pessoas são constantemente bombardeadas com estímulos visuais e orais e seria impossível dar atenção a tudo. A maioria das mensagens apresentadas é ignorada por uns e outros apenas olharam para elas muito brevemente, assim, poderemos afirmar que muito raramente essas mensagens fazem as pessoas refletir e reinterpretar as ideias nelas estabelecidas. A pergunta a fazer é «o que é necessário fazer para que a campanha possa romper essa barreira, fazendo com que as pessoas não só olhem para ela (quando olham), mas que processem as suas informações de forma a alterarem o seu próprio comportamento»?

Um elemento importante para atingir este objetivo encontra-se na elaboração e apresentação da mensagem:

4.1. Estratégia da mensagem

A chamada “estratégia da mensagem” é essencial para o sucesso de qualquer campanha contra a sinistralidade rodoviária, sendo que, o principal objetivo, ao planearmos uma estratégia, deverá ser «levar os seus recetores a adotar um comportamento seguro no ato

da condução». Isto consiste em tentarmos desafiar ideias pré-concebidas de forma a podermos enfraquecer os argumentos que favorecem os comportamentos problemáticos.

Assim, a estratégia da mensagem tem por base os objetivos da comunicação da campanha, que delineiam o que se quer que o público-alvo venha a fazer, a saber ou a pensar com o resultado da comunicação¹⁶¹, estando intimamente ligados aos objetivos específicos da campanha em termos de conhecimentos, crenças e comportamento.

4.2. As características de uma mensagem eficaz

Projetar mensagens eficazes é uma verdadeira obra de arte, ou seja, a mensagem final que um membro do público-alvo recebe, é a combinação entre: a estratégia de comunicação, o tipo e como a mensagem é executada nos materiais e o processamento da mesma por parte do recetor, assim, os *designers* da mensagem devem ter em mente a seguinte ideia: «pensar no anúncio, não o que será o seu conteúdo, mas sim qual será a interpretação por parte do público-alvo da mensagem transmitida»¹⁶².

Para que a estratégia de uma mensagem seja eficaz, é necessário que a mesma seja:

- Consistente
- Relevante
- Clara
- Confiável
- Credível
- Persuasiva
- Atraente

Em suma, o tipo de mensagem transmitida é fundamental em qualquer processo de comunicação, assim, e uma vez desenvolvida a estratégia, esta precisa de ser colocada em ação, o que requer o desenvolvimento da estratégia e execução da mensagem, a qual consiste em definir a estrutura da mensagem, a abordagem emocional versus racional, o estilo da mensagem e a formulação dos argumentos, destarte, será sempre plausível efetuar um teste prévio da dita mensagem, a fim de se poder aferir se aquela foi bem desenhada e se produzirá efeitos perante o público-alvo.

¹⁶¹ Para melhor compreensão consultar “Rossiter, J. R. and Percy. **Advertising communications and promotion management**. New Yourk , N. Y.: 1997. McGraw-Will”

¹⁶² Para um melhor estudo sobre a matéria, consultar “Reeves, R. – **Reality in Advertising**. New york :1961, Alfred A Knopf”

5. Meios e recursos das campanhas de comunicação¹⁶³

A mensagem de campanhas de comunicação de segurança rodoviária, muitas vezes depende de uma variedade de meios de comunicação ou “ferramentas”, sendo que cada ferramenta possui o seu próprio conjunto de características e são utilizadas de acordo com o tipo de mensagem e objetivo subjacente à comunicação – seja para informar; sensibilizar; modificar conhecimentos, crenças e/ou comportamentos, etc.

Para além das formas tradicionais de comunicação, a mensagem irá também olhar para outros suportes promocionais que poderão ser utilizados no âmbito de uma campanha de prevenção rodoviária.

5.1. Os meios de comunicação

Escolher o meio de comunicação adequado, é essencial para que se possa atingir o público-alvo com uma maior eficácia para que a mensagem seja realmente ouvida e percebida. Essa escolha está dependente de fatores relacionados com o tipo de comunicação, público-alvo, características dos *media* e com os seus custos.

Encontramos no nosso mercado, diferentes tipos de meios de comunicação, operando esses em diferentes escalas, do mais amplo ao mais limitado.

A comunicação pode ser realizada através de meios de comunicação de massas, através de canais mais selecionados e/ou através de comunicação interpessoal.

5.1.1. *Meios de comunicação de massas*

Estes meios de comunicação, também conhecidos por «meios de comunicação impessoais», direcionam-se a grandes grupos de pessoas, aqueles providenciam uma idêntica informação e entretenimento a um público amplo mas com pouca seletividade, ou seja, não se consegue selecionar através destes meios, um público específico.

Este tipo, de meios de comunicação, influenciam direta e indiretamente as suas audiências, criando um tipo de comunicação impessoal nos tópicos de uma campanha.

Neste tipo de comunicação, encontramos três grandes grupos:

- ❖ **Os major media**, dentro dos quais encontramos a comunicação impressa ou *print media* (Jornais, Revistas); broadcast media (Radio, Televisão); display media (Outdoors, sinais, cartazes).

¹⁶³ Para estudos mais aprofundados consultar “*Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns* – p. 137 – 149”

- ❖ **Atmospheres** ou *ambientes*, ou sejam são ambientes projetados que têm como finalidade o reforço da mensagem da campanha, *ad exemplum*, um ambiente delineado numa loja de bicicletas que irá motivar os ciclistas a adquirir um capacete.
- ❖ **Events**, são ocorrências encenadas que ajudam a comunicar a mensagem ao público-alvo, os quais incluem, conferências de imprensa e espetáculos.

5.1.2. *Comunicação mais selecionada*

Este tipo de comunicação depende de vários canais previamente projetados, a fim de atingir, simultaneamente, públicos-alvo específicos. Tais canais, permitirão ao emissor fornecer um tipo de informação mais intensiva, ao mesmo tempo que permite uma segmentação mais precisa da audiência a quem quer fazer chegar a dita mensagem, este tipo de comunicação pode sempre aparecer em complementação dos esforços assumidos pelos meios de comunicação em massa.

Como típicos meios desta forma de comunicação, encontramos: o correio, folhetos, brochuras, cartazes, eventos especiais e a internet.

5.1.3. *Comunicação interpessoal*

Neste tipo de comunicação, duas ou mais pessoas comunicam, entre si, de forma direta: pessoalmente, por telefone, através de e-mail. Este tipo de comunicação é aconselhada quando um tipo de mensagem/comunicação necessita de ser detalhada e devidamente explicada ao recetor, quando existam barreiras que tornem esta aproximação necessária de forma a ser construída uma relação de confiança ou com a finalidade de obtenção de um compromisso.

Em suma, a escolha dos meios de comunicação adequados e a colocação (espacial e temporal) da mensagem, que se requer transmitir, nos meios de comunicação social, são fundamentais para atingir eficazmente o público-alvo, e para que aquela seja devidamente recebida.

Os fatores relacionados com os tipos de comunicação, como sendo o público-alvo, as características dos *media* e os custos, terão sempre de ser levados em conta aquando da escolha do meio de comunicação que irá transmitir a mensagem desejada.

A frequência e a periodicidade da exposição e as características dos meios usados pelos *media*, são considerações sempre importantes na elaboração de um plano de comunicação e transmissão de uma mensagem.

6. Avaliação das campanhas

Por último, e depois de executada e levada ao conhecimento do público-alvo, importa aferir qual foi o efeito que a dita campanha de prevenção rodoviária produziu, assim, essa avaliação deverá envolver a recolha e análise sistemática de informações sobre os aspetos relevantes da dita campanha.

Para que essa análise possa operar, é necessário uma estratégia metodológica a fim de se determinar, com toda a veracidade, a eficácia da campanha de segurança rodoviária em termos de se saber em que medida foram alcançados os objetivos pré-estabelecidos.

6.1. A importância da avaliação das campanhas de Segurança Rodoviária

A avaliação de uma campanha de prevenção rodoviária é um passo muito importante, o qual não deve, nem pode, ser negligenciado.

Essa avaliação permite aos produtores da campanha em particular e à sociedade em geral, determinar se os objetivos que se propuseram alcançar com aquela, foram ou não cumpridos, e se os dinheiros públicos nela utilizados foram ou não bem aplicados. Por outras palavras, a avaliação irá demonstrar se a campanha levou o público-alvo a alterações no seu comportamento que possam ser mensuráveis, sendo que, algumas dessas alterações poderão estar diretamente ligadas ao número de acidentes, vítimas, mortes, alterações de comportamentos manifestamente relevantes, alteração de atitudes, aumento da perceção do perigo e a apreensão do risco e comportamentos relacionados com esse.

Por outro lado, essas avaliações também são essenciais para que no futuro possamos ser capazes de beneficiar de campanhas anteriores sem que sejam reiterados erros passados.

Mas, para que essa informação seja credível e possa beneficiar a sociedade em geral, é necessário que sejam publicados os resultados da avaliação das campanhas em diversas bases de dados, de forma a poderem ser consultados por todos.

A tudo isto, poderemos aplicar o termo Avaliação dos Resultados.

7. Como estão a funcionar as campanhas em Portugal

Em Portugal, as campanhas de segurança rodoviária, estiveram sempre a cargo da PRP, instituição essa que foi reconhecida como sendo de utilidade pública em 1966, sendo que, muitas dessas campanhas perdurarão na nossa memória, para sempre, como seja a campanha referente ao transporte de crianças em veículo automóveis, em que o *slogan* era “*Comigo o miúdo vai sempre atrás*”, ou aquele em que se alertava “*atrás de uma bola vem sempre uma criança*”, e como não poderia deixar de ser, pois era o autor deste trabalho uma criança, a famosa campanha do “*lápiz*” em que à medida que iam sendo ingeridas bebidas alcoólicas, o lápis ia praticando uma condução cada vez mais perigosa, até que se despistava, na qual se alertavam os condutores para a problemática da condução sob o efeito de bebidas alcoólicas.

Com a extinção da DGV¹⁶⁴ e com a criação da ANSR¹⁶⁵, esta veio a assumir a responsabilidade da criação e divulgação das campanhas de segurança rodoviária¹⁶⁶. Assim, e como se pode verificar no *site* de ambas as instituições^{167 168}, muitas foram e são as campanhas realizadas para o combate à prevenção da sinistralidade rodoviária, mas, colocam-se as questões, será que aquelas surtiram efeitos? E estas, estão a produzir resultados?

Conforme se pode verificar no *site* da ANSR, existem diversas campanhas contra a sinistralidade rodoviária em curso e outras já com algum tempo, mas, a verdade é que não existe qualquer tipo de informação em relação a avaliações do impacto que tais campanhas possam ter tido no público-alvo, sendo que, nem sobre aquelas que foram produzidas pela própria PRP, existe hoje qualquer avaliação dos resultados das mesmas¹⁶⁹.

Se avaliação da eficácia ou não das campanhas é bastante importante, não é menos verdade que essa avaliação é difícil de empreender num curto prazo, o que já não se compreende é que em tantos anos que levamos de campanhas de prevenção rodoviária, não exista atualmente, sequer, uma ideia concreta quanto aos resultados obtidos com aquelas e quais os comportamentos alterados, por parte do público-alvo, em resultado dessa forma de combate da sinistralidade rodoviária.

¹⁶⁴ Com a extinção da DGV, foram criadas duas novas entidades relacionadas com o trânsito automóvel, a saber: ANSR e o IMTT

¹⁶⁵ Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária – Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de Março, o qual aprovou a sua orgânica, tendo a sua estrutura nuclear sido definida pela Portaria n.º 340/2007, de 30 de Março

¹⁶⁶ In www.ansr.pt – Campanhas de Segurança Rodoviária

¹⁶⁷ www.ansr.pt

¹⁶⁸ www.prp.pt

¹⁶⁹ Informação prestada pela PRP, na pessoa do seu Presidente

Em suma, por mais que todos nós nos lembremos do *slogan* de uma certa campanha, a verdade é que ninguém tem ideia de qual o resultado, se existiu algum, que a mesma teve perante o público-alvo, ou seja, se foi eficaz ou não, assim, somos levados a crer, que não existindo uma qualquer avaliação credível dessas campanhas, estaremos sistematicamente a produzir novas campanhas as quais manterão sempre os erros passados, pois não existe forma de se saber o que correu bem ou mal nas campanhas passadas, portanto questionamo-nos quanto ao custo/benefício destas campanhas, ou seja, será que os gastos efectuados até hoje em campanhas contra a sinistralidade, têm sido bem empregues, ou, pelo contrário, será que tais gastos tem caído em “saco roto”?

VI. Aumento das Sanções ou aumento da probabilidade de aplicação da lei?

O sistema político Português, no que concerne à prevenção da sinistralidade rodoviária, envereda, em regra, pela produção e alteração de normas legais de forma a que as penas pecuniárias a aplicar, aos prevaricadores das normas estradais, sejam cada vez mais severas.

Senão vejamos as últimas alterações ao CE, nas quais o legislador aumentou, significativamente o montante dos valores pecuniários das coimas.

Pese embora seja importante a severidade do montante pecuniário das coimas, a verdade é que, mais importante que esse fator, é a **probabilidade da aplicação dessas mesmas coimas**, ou seja, a probabilidade do infrator ser detetado e punido pela prática dessa infração.

Em regra, os condutores, em virtude do tempo e das experiências vividas aos comandos do seu veículo, deveriam ficar mais sensíveis à intensidade do modo como o seu comportamento guia as suas convicções, tornando-os mais responsáveis e conscientes nos seus atos. Assim, não deveria ser necessário o uso de qualquer meio circundante suscetível de poder condicionar alguns dos módulos que os levam a adotar comportamentos que estejam salvaguardados pela sua liberdade de circulação.

Os diversos responsáveis pela pasta da Administração Interna, têm apostado sempre no velho princípio de que a sanção a aplicar aos infratores deve ser a máxima, mas, a probabilidade dessa aplicação pode ser a mínima.

Nesta matéria adotamos, na sua plenitude, as críticas apresentadas pelo Professor Arlindo Donário quando argumenta que a «aplicação desse princípio, normalmente não se verifica na vida real»¹⁷⁰.

Sendo que todos os condutores possuem uma personalidade própria, verificamos que, no que tange aos sujeitos neutrais face ao risco e com aversão face ao risco, quando confrontados com a simples probabilidade da aplicação da sanção, em regra, é suficiente para que aqueles não pratiquem o facto ilícito. Por outro lado e no que concerne aos sujeitos propensos ao risco, a esses não basta a simples probabilidade de aplicação da sanção, esta tem que ser efetivamente aplicada, caso contrário a mera indicação da sanção máxima, não surte qualquer tipo de efeito dissuasor, o que leva a que a sanção, quer seja mínima ou máxima, não produza qualquer efeito prático.

¹⁷⁰ In Arlindo Donário - Aumento das Sanções ou das Probabilidades da Aplicação da Lei?

Nesta matéria bebemos integralmente da conclusão adotada pelo Professor Arlindo Donário¹⁷¹ no que tange, em matéria do custo-benefício da fiscalização policial em matéria rodoviária, quando nos refere “*Na análise Custo-Benefício avaliámos os custos adicionais derivados do aumento da probabilidade de fiscalização policial e comparámo-los com os eventuais benefícios resultantes da diminuição do número de acidentes e suas consequências. A análise Custo-Benefício realizada teve por finalidade a avaliação dos custos relativos ao aumento de 25% com a fiscalização pela Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, e a sua comparação com os benefícios esperados da redução de 15% com a quantidade de mortos e feridos. O resultado da análise Custo-Benefício pôs em relevo que o aumento da probabilidade de aplicação da lei, através da fiscalização policial, é eficiente já que o benefício social líquido é elevado.*

Em face ao exposto, as análises realizadas, permitem-nos concluir que a curto prazo, a política mais eficaz em ordem à redução do número de acidentes viários, de mortos e feridos é o incremento da fiscalização por parte dos agentes policiais”.

1. A Teoria da Sanção Ótima

Ora, esta conclusão indica-nos que os elementos constitutivos da sanção esperada, não são mais do que a severidade da sanção prevista na norma jurídico-penalizadora em caso da sua transgressão e a probabilidade de que as condutas transgressoras sejam detetadas pelos agentes fiscalizadores e sancionadas efetivamente.

Assim, o conjunto de normas jurídicas constituem um sistema de incentivos que afeta o comportamento dos indivíduos no âmbito da circulação rodoviária, sendo o seu objetivo permitir que o tráfego seja seguro e eficiente, no sentido de minimizar os custos sociais associados aos sinistros rodoviários, mediante a prevenção e a sanção das condutas que criam riscos não razoáveis.

As normas legais inerentes à circulação rodoviária tendem a condicionar o comportamento dos indivíduos **tendo em consideração a probabilidade de aplicação da lei**, estabelecendo diferentes sanções para as infrações, com a finalidade de evitar a produção de externalidades. No caso dos condutores e outros usuários das vias rodoviárias, estas sanções tendem a induzi-los a adotar um comportamento eficiente que minimize os custos sociais dos acidentes.

¹⁷¹ In Arlindo Donário - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação, pag. 697

«Os indivíduos infringirão as normas de circulação se percebem que o benefício marginal esperado for superior ao custo marginal esperado dessa ação. Se o valor subjetivo esperado for superior à perda esperada, os indivíduos tendem a maximizar o seu benefício esperado ainda que tal prejudique o grupo social ao qual pertencem»¹⁷².

As normas que regulam os limites de velocidade, a condução sob efeito do álcool e substâncias psicotrópicas, o uso do cinto de segurança e outras manobras perigosas, constituem uma restrição para os infratores, inclusive se não se produzem danos efetivos. O seu objeto é controlar o nível de risco para minimizar o custo dos sinistros rodoviários.

Como já referimos, a responsabilidade civil é uma forma privada, indireta e *ex-post* de controlar a circulação dos veículos utilizadores das vias rodoviárias, uma vez que essa circulação deverá ser entendida como uma atividade perigosa a qual pode gerar risco, assim, a aplicação do instituto da responsabilidade civil desencadeia-se depois de se ter produzido o dano.

Pelo contrário, as normas jurídicas do ordenamento rodoviário, têm como objeto o controlo do risco de forma direta e *ex-ante*. As sanções previstas nessas normas são aplicáveis mesmo não existindo danos ou quando a infração não tenha sido o objeto causal do dano.

Perante o exposto surge a grande questão:

2. Qual é a sanção ótima?

Sempre que um condutor infringe uma norma legal, tem uma determinada probabilidade de poder ser detetado pelas autoridades fiscalizadoras e de ser devidamente punido, ou através de coima (sanção) ou mesmo privado da liberdade (sanção não monetária) se a infração cometida for do tipo criminal.

Ora, as pessoas, *in casu*, os condutores, são maximizadores da utilidade, pelo que, aqueles somente infringirão as normas estradais se a utilidade esperada da sua ação for superior à utilidade que obteria se não cometesse tal infração estradal.

Assim, o cumprimento das normas legais implica um custo e, por essa razão, para que a sanção ótima esperada possa produzir resultados eficientes deverá, em princípio, igualar o dano esperado considerando também os custos de aplicação das normas jurídicas. Se uma transgressão produz um benefício líquido, ou seja, se os ganhos do sujeito que viola a norma legal forem superiores às perdas totais sociais, não é desejável que a prevenção se verifique.

¹⁷² Donário, Arlindo - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação

Em termos gerais e na perspetiva da prevenção, existem combinações alternativas de probabilidade e magnitude da sanção das quais resulta a mesma sanção esperada.

Pelo que, «o problema desta matéria centraliza-se na determinação de um nível de sanção ótima que minimize os custos sociais, isto é, para obter o mesmo nível desejado de prevenção, devem combinar-se ambos os instrumentos (probabilidade e sanção) de modo a que se possam minimizar os custos sociais totais»¹⁷³.

3. Maior probabilidade ou maior severidade?

Com esta pergunta procura-se determinar qual a forma mais eficaz na prevenção rodoviária: se é a probabilidade de aplicação da lei ou se pelo contrário basta a severidade das sanções a serem aplicadas ao infrator da norma?

Os sujeitos, quando colocados aos comandos de um veículo automóvel, optam por adotar um comportamento que produz externalidades (como por exemplo, exceder os limites de velocidade ou não fazer uso do cinto de segurança) com o objetivo de maximizar a sua utilidade, desenvolvendo uma ação transgressora das normas da sua **utilidade esperada**, considerando os ganhos e a probabilidade de serem sancionados.

«A fim de ser efetivada uma combinação dos ditos instrumentos diretos de controlo do risco é necessário ter presente a atitude dos condutores face ao risco (aversão, neutralidade ou propensão) e a noção de **probabilidade umbral**»¹⁷⁴.

A probabilidade umbral é a «probabilidade que torna o individuo indiferente, em termos de utilidade, entre praticar ou não praticar determinada ação que gere externalidades»¹⁷⁵.

Na maioria dos modelos desenvolvidos, partindo-se da teoria da utilidade esperada, chega-se à conclusão de que os indivíduos neutrais ao risco, entre a escolha de um comportamento legal e ilegal, escolherão transgredir as normas legais sempre que a sanção esperada for inferior ao benefício que esperam obter com o seu comportamento ilegal. Uma vez que este tipo de sujeitos maximizam tanto o valor esperado dos resultados como a utilidade esperada, neste caso seria de elevar a sanção máximo e baixar a probabilidade ao mínimo. Mas, mesmo nestes casos, esta fórmula não seria eficiente.

¹⁷³ Donário, Arlindo - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação

¹⁷⁴ Donário, Arlindo - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação

Donário, Arlindo – Aumento das sanções ou das Probabilidades de Aplicação da Lei?

¹⁷⁵ Para um maior aprofundamento deste tema, ver Donário, Arlindo - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação. p. 419.

No que concerne aos indivíduos adversos ao risco, alguns autores¹⁷⁶, tendo em conta a medida do grau constante absoluto de risco, mostraram que haverá sempre um nível de sanção legal que terá alguns efeitos preventivos mesmo para probabilidades de aplicação da lei muito baixas. Ou seja, para estes indivíduos um aumento médio da severidade pode ser mais eficaz para conseguir a prevenção que os aumentos da probabilidade¹⁷⁷, assim, se os indivíduos forem adversos ao risco, teremos de ter em conta o seu grau de adversão, (pois como nos ensina Arlindo Donário¹⁷⁸, «o efeito do risco no bem-estar depende de três fatores: do próprio risco; do nível de riqueza e da função de utilidade do indivíduo) para além da sanção esperada. O custo esperado da violação de uma norma suportado pelos indivíduos adversos ao risco é igual à sanção esperada mais o prémio de risco que reflete a perda em relação ao risco *per se*. O indivíduo adverso ao risco violará as normas se e só se a utilidade esperada de realizar a ação for superior à desutilidade (custo) esperada que se derive da sanção mais o prémio de risco. Quanto maior for a severidade e menor a probabilidade, maior será a imprevisibilidade e o custo do risco suportado pelos indivíduos adversos ao risco».

Já quanto aos indivíduos propensos ao risco, evidenciam que quando o benefício esperado do comportamento ilegal é elevado ou a probabilidade de deteção e aplicação da lei for muito pequena, não haverá prevenção mesmo se a sanção estipulada for muito elevada. Ou seja, o aumento da severidade pode carecer de efeitos sobre a prevenção e gerar maior número de ofensas. No caso destes indivíduos, um aumento na severidade potencial por transgressão das normas pode gerar um efeito substituição em favor da atividade alternativa (licita), mas também um efeito rendimento. A eficácia do aumento da probabilidade é maior que o aumento da severidade. Assim, a redução esperada do rendimento pelo incremento da severidade, no caso da sua aplicação, pode levar o indivíduo a aumentar a atividade ilegal, devido ao efeito rendimento se este for maior que o efeito substituição.

¹⁷⁶ Avner Bar-Ilan (Jun 2000) The Response to Large and Small Penalties in Natural Experiment, citado por Arlindo Donário *in* Aumento das sanções ou das Probabilidades de Aplicação da Lei?

¹⁷⁷ De acordo com a Teoria da Perspetiva, desenvolvida por Daniel Kahneman e Amos Tversky (Prospect theory: An Analysis of decision under risk. *Econometrica*, v.47, March 1979 – citado por Donário, Arlindo - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação, “a maioria dos indivíduos é adversa ao risco para os ganhos e propensos ao risco para as perdas em relação com uma situação de referência (que pode ser *status quo*). Assim, se os condutores (propensos ao risco em relação com as perdas mas adversos ao risco em relação aos ganhos) considerarem a provável sanção como uma perda, o aumento da probabilidade tenderá um efeito mais eficaz que o aumento da sanção, pois a desutilidade esperada de transgredir as normas aumenta com a elevação da probabilidade de aplicação da lei, tornando o evento de ser multado mais certo.

¹⁷⁸ *In* Arlindo Donário - Análise Económica da Regulação Social – Causas e Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação, p. 423

Em suma, na escolha, os condutores, entre assumirem um comportamento lícito ou um comportamento ilícito podem existir três situações:¹⁷⁹ de preferência; de não preferência ou de indiferença, sendo que, nestas situações há que ter em consideração o nível da probabilidade subjetiva do indivíduo que o torna indiferente entre praticar ou não praticar a ação ilícita. A essa probabilidade foi dado o nome da já citada **probabilidade umbral**.

Considerando que os condutores atuam racionalmente e respondem a incentivos, é preciso ter em consideração que as sanções esperadas devem atingir um limiar para que haja eficácia, assim, a consideração da probabilidade umbral implica que para além da atitude dos indivíduos face ao risco (se neutrais, adversos ou propensos), se a probabilidade efetiva for positiva mas inferior à citada probabilidade umbral, a eficácia das sanções prevista na lei, mesmo se elevadas, será baixa ou mesmo nula, pelo que, no mercado da segurança rodoviária existe fundamento para a intervenção do Estado como regulador, o que poderá ser feito através da educação rodoviária da informação e principalmente da fiscalização de modo sistemático, a fim de existir uma maior probabilidade dos prevaricadores serem detestados e devidamente punidos.

¹⁷⁹ Arlindo Donário in Aumento das sanções ou das Probabilidades de Aplicação da Lei? p. 23 e 24

CONCLUSÕES

Em conclusão do capítulo primeiro.

Verificamos que o mercado de segurança rodoviária falha no que concerne à eficiência, assim, torna-se imperativa a intervenção do Estado, através de políticas de várias naturezas. Dessas políticas, o “sistema legal”, ou seja, a criação de normas jurídicas, é sem dúvida um fator primordial no que tange ao combate à sinistralidade rodoviária.

Desde 1989 que têm vindo a ser realizadas várias alterações legislativas no ramo do direito rodoviário, sempre com o objetivo de se conseguir diminuir significativamente os efeitos drásticos da sinistralidade rodoviária.

Assim, conclui-se que, através da implementação do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária em março de 2003, da alteração ao Código da Estrada em 2005 e com a criação, em 2008, da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, existiu um decréscimo significativo da sinistralidade rodoviária.

Por outro lado, o Estado Administração e o Estado-jurisdicional intervêm na aplicação direta das normas do “sistema legal”. Sendo que, a aplicação das normas por arte do Estado Administração (Órgãos de Polícia Criminal), tem como objeto um efeito *ex-ante* à ocorrência do sinistro rodoviário.

Em conclusão do capítulo segundo.

O instituto da responsabilidade civil, assume um papel primordial na prevenção da sinistralidade rodoviária, dado que influencia, de forma indireta, o comportamento dos indivíduos no ato da condução, assumindo assim um efeito prevenção. A aplicação deste instituto verifica-se em momento posterior à ocorrência do facto, logo a sua utilização surge, ao contrário da fiscalização, *ex-post* em relação ao sinistro rodoviário.

No nosso ordenamento jurídico, a regra da aplicação da responsabilidade civil, é a responsabilidade subjetiva, ou seja, a existência de culpa. Isto é, o nosso Código Civil adotou, nesta matéria a perspetiva tradicional, segundo a qual a responsabilidade de alguém por danos provocados na esfera jurídica de outrem exige a demonstração da respetiva culpa.

Mas, pese embora exista culpa por parte do lesante, isso não é sinónimo de obrigação de indemnizar. Ou seja, se a conduta do lesante não provocou quaisquer danos no lesado, aquele não tem responsabilidade de indemnizar este.

Em suma, para que exista o dever de indemnizar por parte do lesante, é necessário que este tenha agido com culpa e que tenha provocado um dano no lesado, que no caso dos sinistros rodoviários, pode ser um dano em sentido real ou um dano em sentido patrimonial.

Em conclusão do capítulo terceiro.

Da mesma forma que o instituto da responsabilidade civil, a responsabilidade criminal, assume um papel primordial na prevenção da sinistralidade rodoviária, dado que influência, de forma indireta, o comportamento dos indivíduos no ato da condução, assumindo assim um efeito prevenção. A aplicação da sanção criminal verifica-se em momento posterior à ocorrência do facto, logo a sua utilização surge, ao contrário da fiscalização, *ex-post* em relação ao sinistro rodoviário.

Conclui-se que, em regra, as mortes ocorridas em consequência de um sinistro rodoviário, acontecem sem que exista uma intenção de matar por parte do lesante. Ou seja, essa morte só ocorre porque o lesante não procedeu com o cuidado devido a que estava obrigado no ato da condução. Assim, em regra, os indivíduos são punidos, no que concerne à responsabilidade criminal, a título de negligência e não de dolo.

Neste capítulo fica a seguinte questão: porque existe uma linha muito ténue entre a conduta praticada com dolo eventual e com negligência consciente, será que em alguns casos, a ação ou omissão praticada pelo lesante não poderá ser tipificada como dolo eventual?

Em conclusão do capítulo quarto.

Porque a decisão do tribunal não pode assentar, meramente, em qualquer *pressentimento*, *intuição* ou *sexto sentido*, é necessário que existam provas relevantes.

Essas provas irão sustentar a decisão do tribunal a qual se alicerçará em factos concretos. Daí, os códigos, desde o civil aos processos, penal e civil, serem exaustivos e minuciosos no tratamento e valoração da prova.

Assim, para que o tribunal consiga tipificar corretamente o ato ilícito e aplicar a pena justa, os responsáveis pela investigação (MP e OPC) têm a obrigação de durante a investigação procurarem descobrir, recolher, conservar, examinar e interpretar as provas reais, sempre com a finalidade do julgador conseguir compreender *quem, como, onde e porquê*.

Por existirem uma diversidade de entidades direcionadas para a vertente rodoviária, as quais possuem métodos antagónicos entre si, no que concerne ao tratamento da investigação da sinistralidade rodoviária, conclui-se que não existe uma homogeneidade no que tange aos procedimentos utilizados no tratamento da sinistralidade rodoviária. Situação esta, que se

torna complicada na relação com o titular da investigação, o MP, o qual em algumas comarcas tem de trabalhar com a Guarda Nacional Republicana e com a Polícia de Segurança Pública.

Em conclusão do capítulo quinto.

As campanhas para a Prevenção Rodoviária (PR) têm como objeto a redução do número e gravidade dos sinistros rodoviários, influenciando os utentes das vias rodoviárias nos seus comportamentos.

A metodologia das campanhas, no que tange à PR, têm de se reger por diferentes tipos de campanhas e de Marketing-Social, assim como por diversos fatores que devem ser tidos em conta no projeto de uma campanha de Segurança Rodoviária.

As campanhas de PR devem ser rigorosamente avaliadas, ou seja, saber se tiveram ou não efeito no seu público-alvo, para podermos conhecer os efeitos nesse campo.

Assim, a avaliação de uma campanha de PR, permite aos seus produtores em particular e á sociedade em geral, determinar se os objetivos que se propuseram alcançar com aquela, foram ou não cumpridos, e se os dinheiros públicos nela utilizados foram ou não bem aplicados. Por outras palavras, essa avaliação irá demonstrar se a campanha levou o público-alvo a alterações no seu comportamento ou, se pelo contrário, não surtiu qualquer efeito.

Por outro lado, essa avaliação também é essencial para que no futuro possamos ser capazes de beneficiar de campanhas anteriores sem que sejam reiterados erros passados.

Em Portugal, neste nosso estudo, concluímos que não existe qualquer tipo de informação em relação a avaliações do impacto que tais campanhas possam ter tido no seu público-alvo.

Em conclusão do capítulo sexto.

Pese embora seja importante a severidade do montante pecuniário das coimas às infrações estradais, a verdade é que, mais importante que esse fator, é a probabilidade da aplicação efetiva dessas coimas. Ou seja, a probabilidade do infrator ser detetado e devidamente sancionado pela infração praticada.

Assim, quando a cultura dos indivíduos em relação a certas normas legais, *in casu*, as normas no âmbito da circulação rodoviária, é de não obediência ou relutância, o aumento da probabilidade de fiscalização da lei será um dos instrumentos mais importantes de controlo do risco de acidentes mais eficaz, no curto prazo, quer a atitude dos indivíduos face ao risco seja neutral, adversa ou propensa.

REFERÊNCIA BIBLIOGRAFICA

- CADILHE, Carla; PINTO, Mário Santos – **Do Regime Jurídico do Pagamento dos Prémios de Seguro**. Lisboa: DisLivro, 2007.
- CASTE (Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety) – **Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns**. Belgium: Belgian Road Safety Institute (IBSR-BIVV), 2009.
- **Código de Processo Penal** e legislação complementar. Lisboa: Quid Juris, 2013.
- **Constituição da Republica Portuguesa** (De acordo com a Revisão de 2005). 15.^a ed. Quid Juris.
- DONÁRIO, Arlindo – **Análise Económica da Regulação Social**, causas, consequências e políticas dos acidentes de viação. Reimpressão. Lisboa: EDIUAL, 2010.
- DONÁRIO, Arlindo – **Aumento das Sanções ou das Probabilidades de Aplicação da Lei?**. Lisboa: EDIUAL, 2010.
- DONÁRIO, Arlindo e SANTOS, Ricardo Borges dos – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. Lisboa: EDIUAL, 2012.
- ECCLES, John C. – **Cérebro e Consciência**, o Self e o Cérebro. Trad. de Ana André. Lisboa: Instituto Piaget, 2000. Título original: **How the self controls brain**.
- EIRAS, Henrique; FORTES, Guilhermina – **Processo Penal Elementar**. 8.^a ed. Lisboa: Quid Juris, 2009.
- FERREIRA, Marques – **Jornadas de Direito Processual Penal**.
- FIGUEIREDO DIAS, Jorge de – **Direito Penal**. Questões Fundamentais. A doutrina geral do crime. Parte geral; Tomo I; 2.^a ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2007.
- GONÇALVES, Maia – **Código de Processo Penal Anotado**. 14.^a ed. 2004.
- GONZÁLEZ, José Alberto – **Responsabilidade Civil**. 2.^a ed. Lisboa: Quid Juris, 2009.
- MARCELINO, Américo – **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. 10.^a ed. Lisboa: Livraria Petrony, 2009.

- MARTINEZ, Pedro Romano – **Colectânea de Seguros**. Lisboa: Livraria Petrony, 2008.
- MARTINS, João Valente – **Direito dos Seguros**, coletânea de jurisprudência. Lisboa: Quid Juris, 2007.
- MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles de – **Direito das Obrigações**. Introdução; Da Constituição das Obrigações. 7.^a ed. Coimbra: Almedina, 2008.
- MESQUITA, Miguel – **Código de Processo Civil**. 24.^o ed. Coimbra: Almedina, 2009.
- REEVES, R. – **Reality in Advertising**. New York: 1961.
- RODRIGUES, Álvaro da Cunha Gomes – **Acidentes de Viação. Responsabilidade Civil e Criminal por Defeitos de Construção e Manutenção das Estradas**. Livraria Petrony. 2007.
- ROSSIER, J. R. and PERY – **Advertising Communications and Promotion Management**. New York. 1997.
- SANTOS, Simas e HENRIQUES, Leal – **Código Processo Penal Anotado**. 2.^a ed. 1999, Volume I.
- SILVA, Germano Marques da - **Curso de Processo Penal**.
- SILVA, Gomes da – **O Dever de Prestar e o Dever de Indemnizar**.
- VALENTE, Manuel Monteiro Guedes – **Processo Penal**. Tomo I, Coimbra: Almedina, 2009.
- VIEIRA, Francisco Marques – **Direito Penal Rodoviário**, os crimes dos condutores. Porto: Publicações Universidade Católica, 2007.

ÍNDICE GERAL

Introdução	28
------------------	----

CAPÍTULO I

A EVOLUÇÃO EM PORTUGAL NO QUE TANGE

ÀS MATÉRIAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA.....	30
---	-----------

1. Intervenção do Estado no âmbito da
Sinistralidade rodoviária 30
2. A intervenção do Estado no que concerne à prevenção
da sinistralidade rodoviária em Portugal: 1989-2008 31

CAPÍTULO II

O INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

E O SINISTRO RODOVIÁRIO	35
--------------------------------------	-----------

CAPÍTULO III

A RESPONSABILIDADE CRIMINAL	43
--	-----------

1. O dolo 45
 - 1.1 Elemento intelectual do dolo..... 46
 - 1.2 Elemento volitivo do dolo 46
 - 1.3 Dolo direto 47
 - 1.4 Dolo eventual 48
 - 1.4.1 A possível distinção entre dolo eventual
e negligência consciente 49
2. A negligência 51
 - 2.1 Violação do dever de cuidado/criação ou potenciação pelo
Agente de um risco não permitido e imputação objetiva 53
3. A condução de veículos automóveis enquanto atividade perigosa 53
 - 3.1 Crimes de dano e crimes de perigo 54
 - 3.2 Crimes de mera atividade e de resultado 55
 - 3.3 Crimes simples e crimes complexos 56

CAPÍTULO IV

QUANTO À AQUISIÇÃO DA PROVA NOS SINISTROS RODOVIÁRIOS, PARA APURAMENTO DA RESPONSABILIDADE CRIMINAL	59
1. Os estádios da investigação na sinistralidade rodoviária	60
2. As competências dos órgãos de polícia criminal em matéria processual penal e a sua metodologia da investigação dos sinistros rodoviários	61
2.1 Quanto às competências processuais	63
2.2 Quanto à metodologia da investigação dos sinistros rodoviários	65
3. As competências do Ministério Público	69
3.1 Atos a praticar pelo Juiz de Instrução Criminal na fase do inquérito	71
3.2 Atos a ordenar ou a autorizar pelo Juiz de Instrução Criminal na fase do inquérito	71
3.3 Atos a praticar pelo Ministério Público e atos que podem ser delegados pelo Ministério Público nos Órgãos de Polícia Criminal	72
4. As relações entre os Órgãos de Polícia Criminal e o Ministério Público	73
4.1 Objeto do estudo	75
5. A prova	77
5.1 Os meios de prova e os meios para a sua obtenção	80
5.1.1 Meios de prova	80
5.1.1.1 A prova testemunhal	81
5.1.1.2 Prova por declarações do arguido	87
5.1.1.3 Prova por reconstituição o facto	88
a) Quem pode ordenar a reconstituição do facto	91
b) Questões problemáticas debatidas na jurisprudência Sobre a reconstituição do facto	92
c) Problemática específica	93
5.1.1.4 Prova através de perícia	95
5.1.1.5 Prova documental	98
a) Croqui	98
b) Fotografia	101

CAPÍTULO V

PREVENÇÃO RODOVIÁRIA – A METODOLOGIA DAS CAMPANHAS

RODOVIÁRIAS – A SUA EFICIÊNCIA NO COMBATE À

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	105
1. Tipos de campanhas e os fatores de estratégia do marketing	106
1.1 Campanhas de comunicação de prevenção rodoviária	106
1.1.1 Campanhas públicas de comunicação	106
1.1.2 Campanhas conjuntas e programas integradas	107
1.1.2.1 Campanhas conjuntas	107
a) Marketing-Social	107
2. Alguns elementos-chave para aumentar a eficácia apreendendo com o passado	110
2.1 Como identificar elementos de campanhas de segurança rodoviária passadas	110
2.2 Como adaptar uma campanha: Programas planeados	110
3. Público-Alvo	111
3.1 Porquê segmentar o público-alvo	111
3.2 Como definir o público-alvo	111
3.2.1 Elementos básicos	112
4. A mensagem	112
4.1 Estratégia da mensagem	112
4.2 As características de uma mensagem eficaz	113
5. Meios e recursos das campanhas de comunicação	114
5.1 Os meios de comunicação	114
5.1.1 Meios de comunicação de massas	114
5.1.2 Comunicação mais selecionada	115
5.1.3 Comunicação interpessoal	115
6. Avaliação das campanhas	116
6.1 A importância da avaliação das campanhas de segurança rodoviária	116
7. Como estão a funcionar as campanhas em Portugal	117

CAPÍTULO VI

AUMENTO DAS SANÇÕES OU AUMENTO DA PROBABILIDADE

DE APLICAÇÃO DA LEI?	119
1. A teoria da sanção ótima	120

2. Qual é a sanção ótima?	121
3. Maior probabilidade ou maior severidade?	122
Conclusões	125
Referência Bibliográfica	128