

COLEÇÃO CADERNO ESPECIAL

SEGURANÇA e CRIMES RODOVIÁRIOS

PEDRO JACOB MORAIS

JURISDIÇÃO PENAL



Diretor do CEJ

Fernando Vaz Ventura, Juiz Conselheiro

Diretores Adjuntos

Ana Teresa Pinto Leal, Procuradora-Geral Adjunta

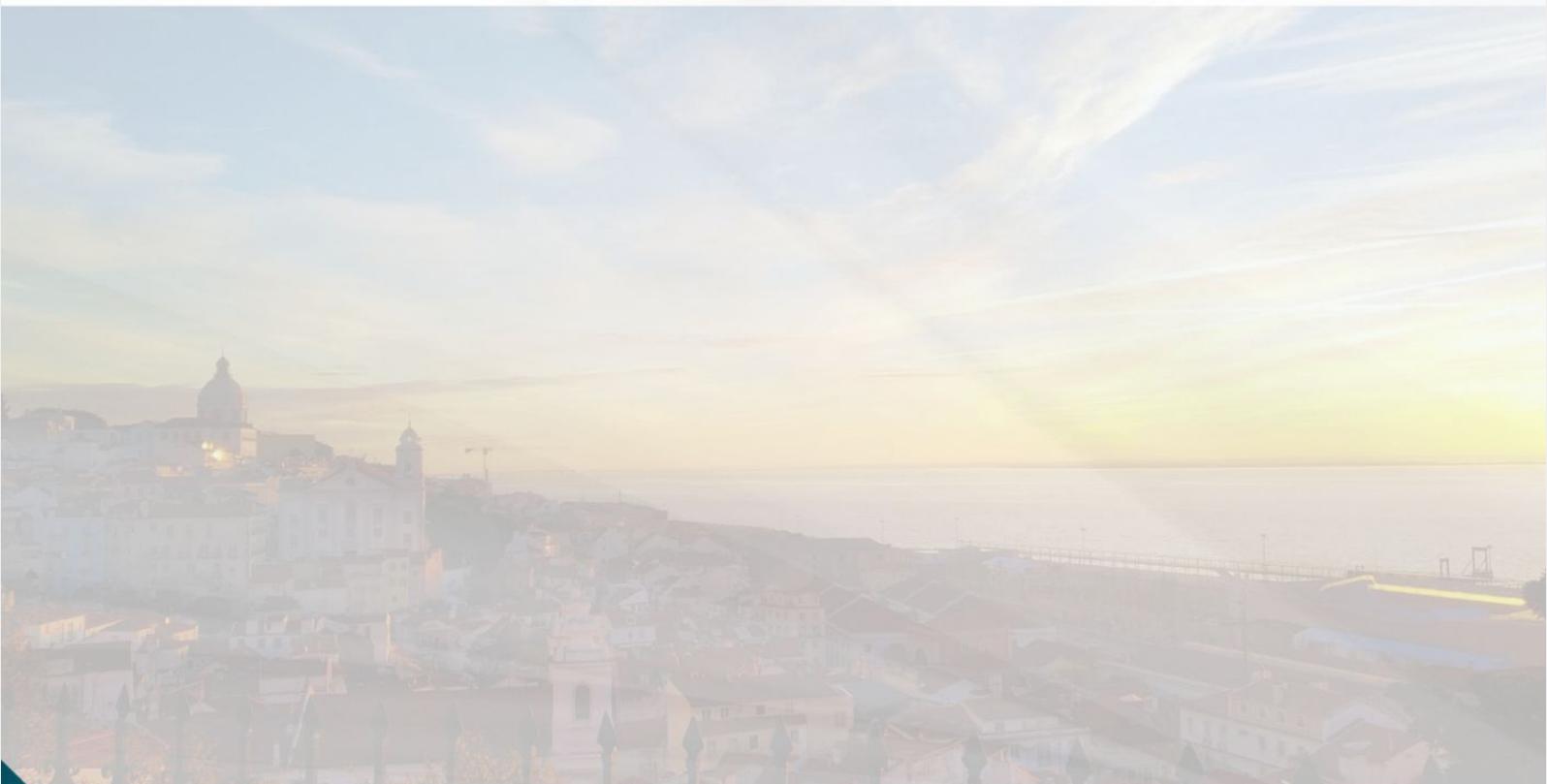
Patrícia da Costa, Juíza Desembargadora

Fernando Duarte, Juiz Desembargador

Pedro Raposo de Figueiredo, Juiz de Direito

Coordenador do Departamento de Relações Internacionais

Valter Batista, Procurador da República



Nome:

Segurança e Crimes Rodoviários

Coleção:

Caderno Especial

Autor:

Pedro Jacob Morais – Doutor em Direito, Professor Auxiliar da Escola de Direito da Universidade do Minho (EDUM) e Investigador Integrado do Centro de Investigação em Justiça e Governação (JusGov)

Jurisdição Penal e Processual Penal:

Antero Taveira – Procurador da República, Docente do CEJ e Coordenador de Jurisdição

Ana Paula Conceição – Juíza Desembargadora e Docente do CEJ

Belmira Felgueiras – Juíza Desembargadora e Docente do CEJ

Ana Carina Bastos – Juíza Desembargadora e Docente do CEJ

Miguel Rodrigues – Procurador da República e Docente do CEJ

Carla Barros – Procuradora da República e Docente do CEJ

Revisão final:

Pedro Raposo de Figueiredo – Juiz de Direito, Diretor Adjunto do CEJ

Notas:

Para a visualização correta dos e-books recomenda-se o seu descarregamento e a utilização de um programa leitor de PDF.

Foi respeitada a opção dos autores na utilização ou não do novo Acordo Ortográfico.

Os conteúdos e textos constantes desta obra, bem como as opiniões pessoais aqui expressas, são da exclusiva responsabilidade dos/as seus/suas Autores/as não vinculando nem necessariamente correspondendo à posição do Centro de Estudos Judiciários relativamente às temáticas abordadas.

A reprodução total ou parcial dos seus conteúdos e textos está autorizada sempre que seja devidamente citada a respetiva origem.

Forma de citação de um livro eletrónico (NP405-4):

AUTOR(ES) – **Título** [Em linha]. a ed. Edição. Local de edição: Editor, ano de edição.
[Consult. Data de consulta]. Disponível na internet: <URL:>. ISBN.

Exemplo:

Direito Bancário [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2015.

[Consult. 12 mar. 2015].

Disponível na

internet: <URL: http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/civil/Direito_Bancario.pdf.

ISBN 978-972-9122-98-9.

Registo das revisões efetuadas ao e-book

Identificação da versão	Data de atualização
23/04/2025	

Para a Rita e para o Pedrinho.

Fumas?

Não.

Tem cuidado. Isso pode fazer-te mal.

“A Ultrapassagem”

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Abreviaturas

- ABS – Sistema de travagem antibloqueio
- Ac. – Acórdão
- ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- ASAE – Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
- AT – Autoridade Tributária
- CP – Código Penal
- CE – Código da Estrada
- CEJ – Centro de Estudos Judiciários
- Cfr. – Conferir/confrontar
- DGPJ – Direção-Geral da Política de Justiça
- DL – Decreto-lei
- Ed. – Editor/edição
- ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
- Euro NCAP – “European New Car Assessment Programme”
- FIT – Forum Internacional de Transportes
- g/l – Gramas por litro
- GNR – Guarda Nacional Republicana
- OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
- OESR – Observatório Europeu de Segurança Rodoviária
- ONU – Organização das Nações Unidas
- Org. – Organizador/organização
- km/h – Quilómetros por hora
- p. pp. – Página/páginas
- PENSE – Plano Estratégico de Segurança Rodoviária
- PISER – Plano Integrado de Segurança Rodoviária
- PJ – Polícia Judiciária
- PJM – Polícia Judiciária Militar
- PM – Polícia Militar
- PNPR – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
- Proc. - Processo

TC – Tribunal Constitucional

TFUE – Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

TRC – Tribunal da Relação de Coimbra

TRE – Tribunal da Relação de Évora

TRG – Tribunal da Relação de Guimarães

TRP – Tribunal da Relação do Porto

TVDE – Transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma digital

RASI – Relatório Anual de Segurança Interna

RPCC – Revista Portuguesa de Ciência Criminal

RTE-T – Rede Transeuropeia de Transportes

SCUT – Autoestradas sem custo para o utilizador

SUV – “sport utility vehicles”

ss - Seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

UE – União Europeia

UMinho – Universidade do Minho

Índice

Abreviaturas	7
Considerações introdutórias	11
PARTE I – SEGURANÇA RODOVIÁRIA	17
Capítulo I- Relatório Anual da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	19
Capítulo II - Relatório do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária	25
Capítulo III - Sistemas de segurança rodoviária	29
PARTE II – CRIMES RODOVIÁRIOS	57
Capítulo I - Condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP)	59
Capítulo II - Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art. 292.º do CP)	77
Capítulo III - Condução de veículo a motor sem habilitação legal (art. 3.º do DL n.º 2/98, de 3 de Janeiro)	90
Capítulo IV - atentado à segurança de transporte rodoviário (art. 290.º do CP)	97
Capítulo V - Lançamento de projétil contra veículo (art. 293.º do CP)	105
Capítulo VI - Embriaguez e intoxicação (art. 295.º do CP)	109
Capítulo VII - Homicídio por negligência (art. 137.º do CP)	117
Capítulo VIII - Ofensa à integridade física por negligência (art. 148.º do CP)	136
Bibliografia	139
Jurisprudência	151

CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Considerações introdutórias

De acordo com a Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas de 31 de Agosto de 2020 (Resolução 74/299), relativa à segurança rodoviária, todos os anos morrem mais de 1,3 milhões de pessoas e 50 milhões ficam feridas. Trata-se de um número manifestamente elevado a soerguer a sinistralidade rodoviária a externalidade da modernidade tardia industrializada e globalizada. Uma modernidade tardia que elegeu o automóvel como epítome do meio de transporte, tendencialmente individual, força motriz do pós-guerra, testemunho do progresso económico e objeto de desejo.

Em termos semiológicos, os veículos de passageiros encerram o mesmo paradoxo da globalização. Por um lado, permitem uma mais eficaz mobilidade de pessoas, bens e serviços, penhor da exponencial redução de distâncias do mundo globalizado. Um mundo que reconstruiu a relação de proporcionalidade direta entre o tempo e o espaço, não sem convocar o ascendente do risco. Em jeito de síntese, a globalização não se limitou a facilitar o tráfego humano, num soalheiro simulacro de parque de diversões¹. Em bom rigor, o processo globalizante em curso apresenta um lado lunar, tantas vezes designado sob expressões como “sociedade do risco”², “modernidade líquida”³, “sociedade da transparência”⁴, entre outros epítetos capazes de assinalar a relação sinalagmática entre a velocidade e o risco.

O sinalagma entre a velocidade e o risco manifesta-se com particular agudeza na circulação rodoviária e apresenta o automóvel como seu sinete. O automóvel que transporta o condutor e que o separa simultaneamente do mundo é o mesmo automóvel que o coloca em perigo. Neste concreto sentido, o veículo perfila-se como um instrumento de mediação, apartando o condutor da realidade que lhe surge no

¹ Sobre o complexo mecanismo do simulacro enquanto substituição da realidade, *vide* o importante e denso estudo de BAUDRILLARD, Jean, *Simulacros e Simulação*. Lisboa: Relógio D'Água, 1991, pp. 7 e ss.

² Para o devido enquadramento da questão, ver BECK, Ulrich, *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage, 1996.

³ A descrever a transição da modernidade sólida para a modernidade líquida, *vide* BAUMAN, Zygmunt, *Confiança e Medo na Cidade*. Lisboa: Relógio D'Água, 2006, pág. 24. Para uma análise mais aprofundada deste tópico, consultar BAUMAN, Zygmunt, *Liquid Times: Living in an Age of Uncertainty*. Cambridge: Polity, 2007.

⁴ Tal como desenvolvido em HAN, Byung-Chul, *A Sociedade da Transparência*. Lisboa: Relógio D'Água, 2014.

vidro-lente do para-brisas, alterando a realidade que se projeta do lado de fora do habitáculo. E talvez seja este um dos perigos insondados da condução, o veículo como elemento perturbador da percepção do condutor ou, dito de modo diverso, a condução enquanto sucedâneo da realidade. Entenda-se que com a expressão “sucedâneo da realidade” pretendemos significar apenas que o condutor apresenta uma percepção do mundo modificada. Assim ocorre, na medida em que a experiência de condução altera a percepção do ambiente, para nos servirmos de terminologia funcionalista sistémica⁵. Em certo sentido, o habitáculo do automóvel filtra o ambiente ao esbater a percepção da velocidade, do ruído exterior, das irregularidades do terreno, das condições meteorológicas e, como corolário necessário, da própria distância e tempo. Visto sob prisma diverso, o automóvel, surgindo como mediador, *rectius*, como escudo ou barreira face ao ambiente, conduz-nos a um novo paradoxo: ao esbater a sensação de perigo, bem observado, o automóvel exponencia os riscos que impendem sobre o condutor.

Sem querermos alongar em demasia o presente excuro introdutório, o binómio velocidade-risco surge amplamente tratado enquanto lugar-comum cinematográfico. Basta pensarmos no clássico de Dino Risi “A Ultrapassagem” (“Il Sorpasso”, 1962), obra-prima do novo cinema italiano, o cinema-movimento a quadrar a esperança do desenvolvimento industrial e social do pós-guerra. Nesse filme, o “Alfa Romeo 450” de Bruno Cortona, a *persona* principal envergada por Vittorio Grassman, apresenta-se como o posto avançado do progresso italiano, posto avançado em que o carro, num processo antonomástico, quadra todas as mutações sociais, *maxime*, a transição da modernidade sólida para a modernidade líquida ou, dito de modo diverso, a inoculação do risco no corpo social. Quando a Bruno acelera no seu potente Alfa Romeo leva consigo a sociedade pós-moderna em crescente complexificação, onde a deslocação de pessoas bens e serviços surge sobremaneira amplificada. Mas também leva consigo o risco associado à massificação do tráfego intersubjetivo, risco este que podemos designar como ubíquo. Leva consigo o risco da velocidade excessiva, dos pneus a derrapar, dos travões em sobreaquecimento, da ultrapassagem. Um risco que demanda naturalmente

⁵ Numa aproximação ao funcionalismo sistémico, ver COSTA, António Manuel de Almeida, *O Funcionalismo Sistémico de N. Luhmann e os Seus Reflexos no Universo Jurídico*. Coimbra: Almedina, 2018, pp. 80 e ss; e MORAIS, Pedro Jacob, *Em Torno do Direito Penal do Inimigo: Uma análise crítica a partir de Günther Jakobs*. Coimbra: Gestlegal, 2020, pp. 250 e ss.

o devido enquadramento jurídico a depor em favor da relação de sinonímia entre tráfego humano e tráfico jurídico. Um tráfico jurídico que demanda, querendo ser certo e seguro, a standardização de comportamentos.

A normação estradal, entendida num sentido amplo, a abranger simultaneamente o direito de mera ordenação social e o direito penal, surgiu do fundado receio de desestabilização dos ordenamentos jurídicos perante as infrações rodoviárias – fossem contraordenacionais ou criminais – soerguidas a “*cosí fan tutte*”. Ausente a normação jurídica, as áreas da atividade humana marcadas pelo risco rapidamente ameaçavam constituir um terreno vazio de direito, verdadeiro *locus* não-estatal ou contra-estatal⁶. Neste sentido, a normação estradal surgiu não sem dores de crescimento. Em primeiro lugar, abandonado que ficou o modelo contravencional clássico⁷, as infrações estradais encontraram terreno de eleição no direito de mera ordenação social. Em segundo lugar, e ainda que sempre em *ultima ratio*, não deixaram de convocar a atuação do direito penal, atuação esta que não se afigurou nem se afigura fácil, porquanto depende de conceitos relativamente difíceis de manejar como os crimes de perigo, a punição de atos preparatórios ou o reconhecimento de bens jurídicos coletivos. Dito de modo impressionante, a regulação jurídico-penal do tráfego viário convoca o ingente problema da antecipação da tutela punitiva, como veremos a seu tempo.

Não se pense, todavia, que o fenómeno da sinistralidade rodoviária – onde colocamos todos os acidentes, nas diversas declinações de gravidade, que ocorrem em contexto rodoviário –, se resume ao direito sancionatório público, mormente à tendencial relação de complementaridade entre o direito penal e o direito contraordenacional. Ao invés, a sinistralidade rodoviária surge como um fenómeno complexo a demandar uma solução complexiva. Solução esta que apenas dever ser perspectivada no cômputo das mencionadas dimensões do direito sancionatório público com outras áreas normativas como o direito administrativo, o direito fiscal ou o direito da União Europeia. Nesta ótica, a prevenção da sinistralidade rodoviária terá de passar

⁶ A propósito da frágil relação entre o *ius puniendi* estatal e as liberdades individuais, cfr. MORAIS, Pedro Jacob, “Estado, não-Estado e contra-Estado: A(s) arquitecturas da exclusão”, in *Anuário de Direitos Humanos 2020*. Braga: JusGov, EDUM, 2021, pp. 111 e ss.

⁷ Para uma aproximação ao direito das contravenções, ver CORREIA, Eduardo, *Direito Criminal*, vol. I. Coimbra: Almedina, 1968, pp. 213 e ss; e BRANDÃO, Nuno, *Crimes e Contra-Ordenações: da Cisão à Convergência Material*. 2.ª edição. Coimbra: Gestlegal, 2023, pp. 113 e ss.

necessariamente pela união sintética entre a política criminal – que melhor seria designada como política sancionatória pública, a abranger igualmente o direito contraordenacional – e a política geral. Dito com clareza, a prevenção do fenómeno em estudo deverá idealmente ocorrer antes da intervenção subsidiária do direito penal e até mesmo do direito de mera ordenação social enquanto sua *longa manus*.

Partindo da unidade sintética entre a política criminal e a política geral, a presente monografia – que teve origem na ação de formação contínua ministrada no Centro de Estudos Judiciários a 25 de junho de 2024⁸ –, versará sobre a sinistralidade e a criminalidade rodoviárias e será desenvolvida em dois grandes momentos. Num primeiro momento, caracterizaremos o fenómeno da sinistralidade rodoviária com recurso a dados estatísticos portugueses e europeus. Analisaremos igualmente os principais vetores de política criminal e de política geral relacionados com a prevenção da sinistralidade rodoviária, tanto no contexto português como no âmbito europeu. Num segundo momento, analisaremos os diversos tipos legais que podem ser englobados no conceito-chapéu dos “crimes rodoviários”. Procuraremos encetar um estudo que não se perca num despido rigorismo dogmático, mas que busque o ponto tangencial entre a perspetivação sistémica da dogmática, o trabalho preparatório da criminologia e as soluções práticas da política criminal. Sem olvidarmos a complementaridade sistémica, funcional e de finalidades entre o direito penal e o direito contraordenacional, de tal modo que, mais do que a fórmula glosada até á exaustão da “ciência conjunta do direito penal” de Liszt⁹, melhor seria hoje admitirmos um verdadeiro “sistema global de justiça penal” ou até um sistema global de justiça sancionatória pública.

Por ora, resta encetar um esclarecimento final. Por **“crime rodoviário”** entendemos todo o facto ilícito típico de natureza penal que coloque em causa a segurança rodoviária ou, dito de modo diverso – e para não nos servirmos da mais exigente densificação de um bem jurídico coletivo que, a seu tempo, estudaremos –, a

⁸ Subordinada ao tema “A sinistralidade rodoviária em Portugal e os crimes rodoviários: perspetivas político-criminais de prevenção”.

⁹ Para a compreensão do conceito original, cfr. LISZT, Franz von, *Strafrechtliche Aufsätze und Vorträge*. Berlin: Walter Gruyter & Co., 1970, pág. 290 e ss [em especial, pág. 283 e ss]. A propósito do conceito lisztiano da ciência conjunta do direito penal, posteriores contributos doutrinários e a defender a repriminção do conceito em moldes diversos dos propostos pelo penalista alemão, ver DIAS, Jorge de Figueiredo; ANDRADE, Manuel da Costa, *Criminologia: O homem delincente e a sociedade criminógena*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992, pág. 93 e ss

vida, a integridade física e os bens patrimoniais das pessoas em circulação (condutores ou peões), tal como de bens patrimoniais alheios que não se encontrem em circulação (veículos parados ou estacionados, peças de mobiliário urbano ou outros bens destinados ao uso e utilidade públicos). Tal como se encontra delimitada, não ignoramos que a presente definição apresenta limites amplos, sendo capaz de albergar factualidade tão distinta como condutas terroristas praticadas com veículos ligeiros ou pesados – pensemos nos atropelamentos em grande escala ou na utilização de veículos para levar a cabo raptos. No limite, poderíamos ainda incluir no conceito em crise crimes punidos e previstos no Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional – aventemos a destruição de vias de comunicação levada a cabo com o objetivo de encetar um genocídio ou uma limpeza étnica. Contudo, semelhante alargamento referencial desvirtuaria o objeto do presente trabalho, pelo que necessitamos de o restringir.

A restrição do objeto de estudo obedeceu, portanto, aos seguintes critérios: i) nexos entre a factualidade típica e a circulação rodoviária; ii) não interferência de bens jurídicos alheios à regulação da circulação rodoviária; iii) frequência da factualidade e relevância jurisprudencial. Vejamos:

- i) A configuração de um concreto facto como crime rodoviário exigirá a **proximidade da conduta à perturbação da circulação estradal**. Para que não sobre dúvidas, exigir-se-á que a factualidade praticada pelo agente seja de molde a prejudicar a regular circulação rodoviária ou, socorrendo-nos da teoria do risco, que a conduta do agente convoque o afastamento dos *standards* mínimos exigidos pela concreta área de risco que nos ocupa, pelo que o crime rodoviário compreenderá sempre a criação ou aumento de um risco não permitido. Dito de modo impressionante, os crimes rodoviários imbricam com a ordenação do trânsito expectável no nosso concreto ordenamento jurídico. Assim se compreende que a presente análise incida particularmente sobre crimes de perigo e crimes negligentes, correspondentes ao desrespeito pelas expectativas de comportamento no tráfico estradal;
- ii) Não obstante ainda não nos termos pronunciado a propósito da complexa questão de saber se os tipos legais que constituem a criminalidade rodoviária protegem bens jurídicos individuais ou coletivos, podemos já

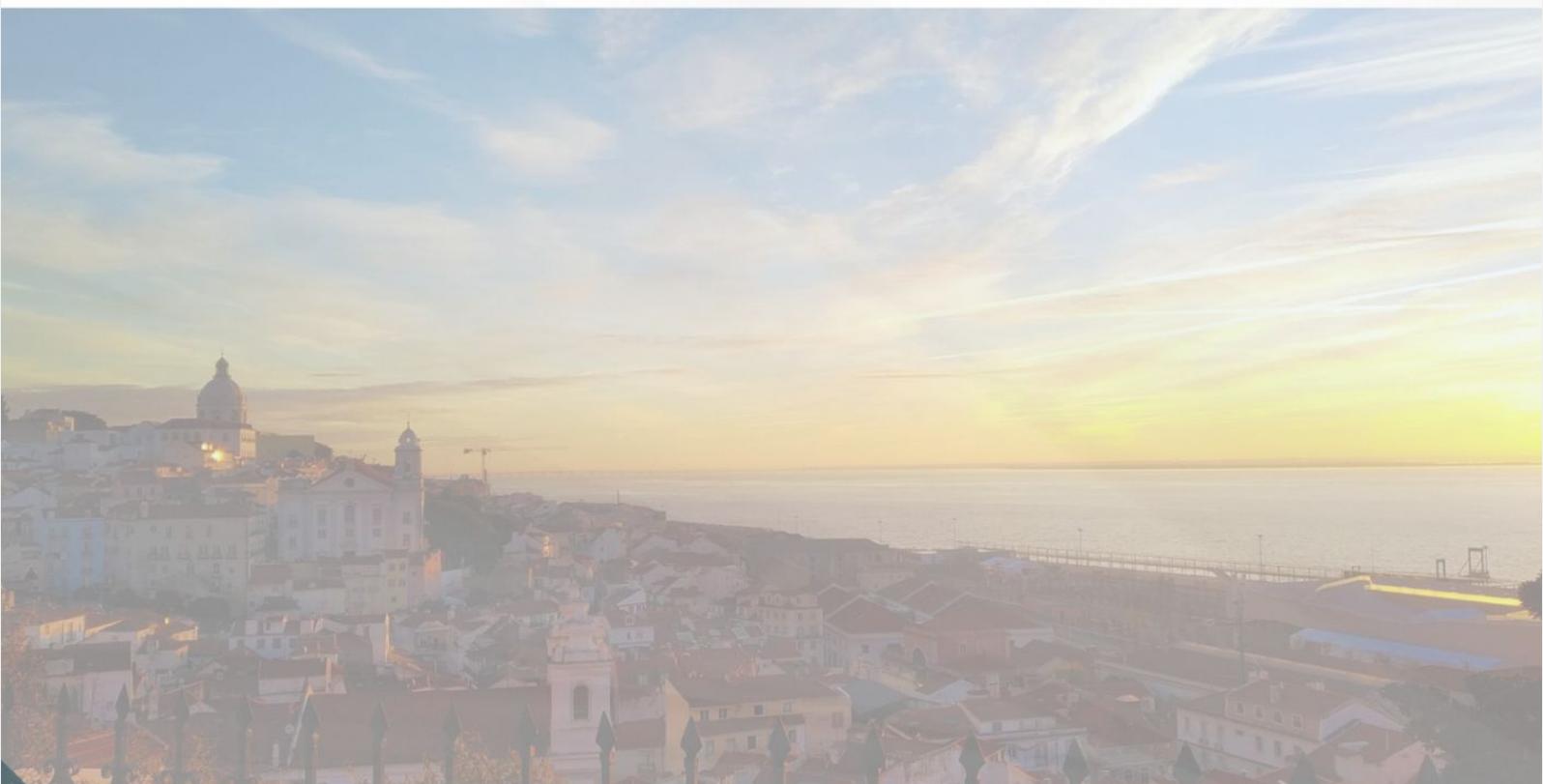
desvelar que a tipos legais em questão apresentam como *ratio* a proteção, imediata ou mediata, de **bens jurídicos pessoais e patrimoniais**. Assim sendo, os crimes rodoviários apresentarão necessariamente como escopo a proteção de bens jurídicos lesados ou colocados em perigo pela violação das regras do direito estradal. Todos os factos que se apresentem alheios à estandardização de comportamentos operada pelo direito estradal não serão considerados como crimes rodoviários. Neste sentido, o terrorismo, ainda que se sirva de veículos como arma ou instrumento, não será considerado crime rodoviário, visto tutelar bens jurídicos alheios à circulação rodoviária como, a título de exemplo, a paz pública. O mesmo se diga, por maioria de razão, em relação aos crimes previstos no Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional;

- iii) O terceiro critério apresenta-se de ordem pragmática e contribui para uma delimitação mais precisa do objeto de estudo. Em aditamento às premissas anteriores, debruçar-nos-emos sobre os tipos legais que apresentam maior frequência estatística e que convocam maior discussão jurisprudencial, ou seja, sobre **os tipos legais que manifestem maior relevância prática**.

Tomando em linha de conta os critérios delineados, estudaremos os seguintes tipos legais: condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP); condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art. 292.º do CP); condução de veículo sem habilitação legal (art. 3.º do DL n.º 2/98, de 3 de Janeiro); atentado à segurança de transporte rodoviário (art. 290.º do CP); lançamento de projétil contra veículo (art. 293.º do CP); embriaguez e intoxicação (art. 295.º do CP); homicídio por negligência (art. 137.º do CP); e ofensa à integridade física por negligência (art. 148.º do CP).

PARTE I

SEGURANÇA RODOVIÁRIA



CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Capítulo I- Relatório Anual da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

1. Tipologia de vítimas

De acordo com o Relatório Anual da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)¹⁰, em 2023 registaram-se 36 595 **acidentes com vítimas**, 642 **vítimas mortais**; 2 500 **feridos graves**, 42 873 **feridos ligeiros**¹¹.

Como veremos em pormenor, estamos na presença de dados que colocam Portugal, nos últimos lugares da prevenção da sinistralidade rodoviária relativamente aos congéneres europeus. Quanto às vítimas mortais, não podemos deixar de referir a metodologia seguida pelo Relatório. Ao contrário das recomendações europeias¹², que sublinham a importância da aferição da sinistralidade a 30 dias, Portugal continua a oscilar entre a metodologia da sinistralidade a 24 horas e a 30 dias. Seria então importante uniformizar a metodologia utilizada com os padrões da UE, de modo a evitar dessincronias que se manifestem na sub-representação dos dados nacionais¹³.

¹⁰ Relatório a 30 dias. Cfr. ANSR, *Relatório Anual 2023*, p. 71.

¹¹ O **Relatório da ANSR de julho de 2024**, que reporta a sinistralidade rodoviária de janeiro a junho, não parece conter uma alteração significativa do fenómeno rodoviário. Anotemos os dados: 21 486 acidentes com vítimas, 272 vítimas mortais, 1543 feridos graves, 24 974 feridos ligeiros. Sublinhemos ainda que os dados do 1.º semestre de 2024 não apresentam melhorias significativas em relação à sinistralidade de 2023.

¹² Trata-se, em bom rigor, de um conceito internacional aceite por Portugal através do Despacho n.º 27 808/2009, de 31 de dezembro, do Conselho de Ministros e Ministérios da Administração Interna, da Justiça e da Saúde.

¹³ Os Relatórios Anuais a 24 horas apenas assinalam como vítimas mortais os óbitos ocorridos no local do acidente ou durante o transporte para a unidade de saúde. Ora, se o critério em análise possui eventualmente interesse no que tange à mensuração da gravidade imediata dos sinistros, deixa muito a desejar em termos de precisão, contribuindo para a sub-representação do real número de vítimas mortais. A título de exemplo, se a vítima falecer logo após a entrada no hospital, deixará de contar para o número de vítimas mortais rodoviárias.

O critério da **sinistralidade a 24 horas** parece cumprir a função meramente simbólica de considerar como mortes rodoviárias tão-só os sinistros aparentemente mais gravosos, ou seja, aqueles que determinam o falecimento da vítima no local ou durante o transporte para a unidade de saúde. Claro está que um critério desta natureza se revela falho por duas ordens de razão. Em primeiro lugar, não se descortina qualquer vantagem estatística em restringir as vítimas mortais aos óbitos imediatamente resultantes do sinistro, quer aqueles que ocorrem no local, quer aqueles que se verificam no transporte para o hospital. Semelhante opção limita em demasia o nexos de adequação entre o facto e o resultado, reconduzindo a mortalidade rodoviária a um causalismo imediatista. E mais se diga que este causalismo imediatista nada indica quanto à gravidade do sinistro, sob pena de mensurarmos vida e morte, como se uma morte ocorrida no local do acidente ou no transporte para a unidade de saúde fosse mais gravosa do que aquela que ocorre em ambiente hospitalar e que pode ser objetivamente imputada ao sinistro. Em segundo lugar, como referido anteriormente, a sinistralidade a 24 horas distorce o número de vítimas mortais rodoviárias, conduzindo inevitavelmente à sua sub-representação.

Relativamente à **distribuição dos sinistros por mês**¹⁴, em 2023 deparamo-nos com os seguintes dados:

- i) **Acidentes com vítimas** – maio, julho, agosto, setembro e outubro [todos acima dos 3000 incidentes];
- ii) **Vítimas mortais** – abril, junho, julho, agosto e setembro (todos acima das 60 vítimas mortais);
- iii) **Feridos graves** – abril, junho, julho, agosto e setembro (todos acima dos 205 feridos graves);
- iv) **Feridos ligeiros** – maio, junho, Julho, agosto e setembro (todos acima dos 3500 feridos ligeiros);

Os dados em causa não causam surpresa, visto incidirem principalmente sobre os meses estivais, com o aumento da deslocação de pessoas para férias, regresso dos emigrantes, início dos espetáculos de verão, bem como das festas, romarias e peregrinações religiosas.

No que tange à **sinistralidade por dia da semana**¹⁵, sábado e domingo registam o maior número de vítimas mortais. Durante a semana, sexta-feira perfila-se como o dia recordista. Assim ocorre porque o período de fim-de-semana – incluindo o entardecer de sexta-feira – corresponde ao aumento das saídas noturnas, associadas ao consumo de álcool ou de estupefacientes, bem como da agudização da fadiga.

A União Europeia segue o mais preciso critério da **sinistralidade a 30 dias**, ou seja, engloba os óbitos que ocorrem no local do acidente, no transporte para a unidade de saúde e nesta durante 30 dias de internamento. Trata-se de um critério que permite uma aproximação mais precisa à realidade fáctica que subjaz à sinistralidade rodoviária, bem como uma redução da aleatoriedade do critério dos sinistros a 24 horas. Ademais, o critério a 30 dias parece tributário de um maior respeito pela doutrina da imputação objetiva, mais propriamente da teoria da adequação, não a limitando excessivamente. Assim sendo, ambos os critérios partem da mesma base fáctica, do mesmonexo causal ou *conditio sine qua non*. Mais se diga que aceitam a teoria da adequação, porquanto o resultado morte deve surgir como a decorrência, de acordo com as regras gerais da experiência e o normal acontecer dos factos, do acidente rodoviário. Todavia, o critério da sinistralidade a 30 dias permite um maior respeito pela teoria da adequação, na medida em que, ao contrário do critério a 24 horas, não exclui casos em que a morte resulta necessária e adequadamente do acidente. Sempre poderíamos obstar que o critério a 30 dias comporta sempre uma limitação da teoria da adequação, porquanto exclui hipóteses em que o acidente, esgotados os 30 dias, ainda surge como idóneo, de acordo com as regras gerais da experiência e o normal acontecer dos factos, à produção do resultado morte. No entanto, não ignoramos que a limitação temporal do critério obedece naturalmente a razões de certeza e segurança.

¹⁴ Idem, *ibid.*, p. 71.

¹⁵ Idem, *ibid.*, p. 73.

A maioria dos feridos graves e ligeiros concentra-se no **período horário**¹⁶ entre as 15h00 e as 18h00, período em que a circulação comercial é mais intensa. Por seu turno, a maioria das vítimas mortais contabiliza-se entre as 18h00 e as 21h00.

Ao contrário do que poderia sugerir o senso comum, 84,6% dos acidentes, 89,3% das vítimas mortais e 88,8% dos feridos graves ocorreu com bom tempo. Refira-se que por “bom tempo” o Relatório entende o **fator atmosférico**¹⁷ que não compreende chuva, nevoeiro, vento, neve, fumo, granizo e ainda a categoria “não definido”. Curiosamente o relatório não contempla a categoria da geadas, o que mal se compreende porquanto constitui um dos fatores atmosféricos mais perigosos e frequentes no norte de Portugal.

Relativamente à **natureza dos acidentes**¹⁸, 52,6% consubstanciaram-se em colisões e 34,1% dos acidentes em despistes. Não podemos deixar de referir a trágica realidade dos atropelamentos em Portugal que, em 2023, originaram 106 vítimas mortais, 346 feridos graves e 4 787 feridos ligeiros. Trata-se de uma situação particularmente gravosa e que certamente se agudiza com o afluxo de pessoas e a multiplicação dos meios de transporte nas principais cidades.

Quanto ao *locus*¹⁹, 79,2% dos acidentes, 54,5% das vítimas mortais, 67,2% dos feridos graves e 77,2% dos feridos ligeiros ocorreram **dentro das localidades**. Compreende-se que assim seja, na medida em que nas localidades se verifica maior intensidade de tráfego de veículos, circulação de peões, a juntar à irregularidade do pavimento e à existência de obstáculos ou de distrações à condução.

No que respeita à **tipologia de via**²⁰, 62,8% do total dos acidentes ocorreu em arruamentos, 19% em estradas nacionais e 5,5% em autoestradas. A percentagem elevada de acidentes verificados em arruamentos (urbanos ou rurais) imbrica com as razões explicitadas no ponto anterior. Ainda no âmbito deste critério, 34,4% das vítimas mortais tem lugar em arruamentos, 31% em estradas nacionais e 7,6% em autoestradas. Mais se refira que nas autoestradas ocorrem apenas 6% dos feridos graves e 6,6% dos feridos ligeiros.

¹⁶ Idem, *ibid.*, p. 74 e 75.

¹⁷ Idem, *ibid.*, p. 76 e 77.

¹⁸ Idem, *ibid.*, p. 78.

¹⁹ Idem, *ibid.*, p. 81.

²⁰ Idem, *ibid.*, p. 82.

Resulta claro que as **autoestradas** apresentam uma percentagem reduzida de sinistros por comparação às restantes vias. Trata-se de uma incidência que, como veremos, se encontra abaixo da média europeia, o que deveria convocar a atenção e a reflexão do legislador e das autoridades responsáveis pela prevenção rodoviária. Dito com clareza, se as autoestradas se apresentam mais seguras do que as restantes vias – quer pela qualidade do asfalto, desenho do traçado, existência de divisórias físicas, radares de velocidade média, diversas vias de trânsito em cada faixa de rodagem, disponibilidade de equipas de assistência –, então seria de ponderar se a promoção da sua utilização ou, melhor, o desvio do tráfego das estradas nacionais para as autoestradas não conduziria a uma redução da sinistralidade rodoviária. Seria importante questionar se as portagens – muitas vezes elevadas, ao contrário do que se verifica em diversos Estados europeus²¹ – nas autoestradas e nas ex-SCUT (antigas autoestradas sem custos para os utilizadores) não constituirão um fator contributivo para o aumento dos sinistros rodoviários.

A liderar o pódio dos acidentes **por distrito**²², encontramos Lisboa, Porto, Braga e Setúbal. Quanto às vítimas mortais, encontramos-as principalmente no Porto (9,5%), Lisboa (9,3%) e Setúbal (9,2%). Uma vez mais, os dados explicam-se pela densidade populacional dos distritos em causa e das respetivas capitais.

Quanto à sinistralidade por **categoria de utente**²³, os condutores lideram todas as dimensões, a saber, vítimas mortais, feridos graves e feridos ligeiros. Infirmo a desconfiança em relação ao “lugar do morto”, bem se compreende que os condutores sejam as principais vítimas dos acidentes rodoviários, na medida em que o automóvel constitui, entre nós, maioritariamente um veículo de transporte individual, o que nos leva à próxima categoria²⁴.

No tocante à **categoria de veículo**²⁵, os ligeiros lideram com assinalável margem a tipologia de veículos com maior sinistralidade rodoviária, representando 42 541 de

²¹ A propósito da relação entre as autoestradas gratuitas e portajadas no panorama internacional, BERIA, Paolo; RAMELLA, Francesco; LAURINO, Antonio, “Motorways economic regulation: A worldwide survey”, *Transport Policy*, vol. 41 (2015), p. 26.

²² ANSR, *Relatório Anual 2023*, p. 84.

²³ *Idem*, *ibid.*, p. 91.

²⁴ A referir a “excessiva utilização individual do automóvel na realização de viagens diárias”, MEIRINHOS, Victor, “Mobilidade metropolitana: níveis de motorização e padrões de sinistralidade pedonal da cidade de Lisboa”, *Forum Sociológico*, n.º 21 (2011), p. 2.

²⁵ ANSR, *Relatório Anual 2023*, p. 86 e 87.

59 700 acidentes. Seguem-se os motociclos, envolvidos em 9 442 acidentes. Como veremos, a União Europeia tem demonstrado preocupação com a elevada sinistralidade rodoviária a envolver motociclos, de mais a mais, quando a previsibilidade desta tipologia de acidentes redundar num desfecho mortal surge particularmente previsível. Sem querermos considerar os motociclos como um anacronismo – numa altura em que as tecnologias de segurança dos veículos ligeiros e pesados em muito ultrapassam a dos motociclos, que repousam num conceito de mobilidade claramente menos seguro para o condutor – sublinhemos ainda que os dados em análise nada nos dizem quanto ao número total de motociclos em circulação, o que poderia aumentar a perceção de perigo desta tipologia de veículos.

O Relatório dedica ainda atenção à **tipologia das infrações rodoviárias**²⁶ e às detenções delas resultantes. A ocupar o primeiro lugar entre as infrações rodoviárias, encontramos o excesso de velocidade (56,9%), seguido da falta de inspeção periódica obrigatória (4,9%), da condução sob efeito de álcool (2,3%), da circulação sem seguro (2,2%), da utilização de telemóvel durante a condução (1,5%) e da ausência de utilização de cinto de segurança (1,4%). Resulta evidente a fatia leonina ocupada pela condução em excesso de velocidade, infração normativamente disruptiva porquanto ameaça transformar-se em “così fan tutte”. Ademais, a utilização de telemóvel durante a condução não deixa de revelar um certo travo a anacronismo, numa altura em que os botões físicos dos sistemas de informação e entretenimento dos automóveis se vão rendendo perante os ecrãs tácteis que ocupam as suas consolas.

Findemos a análise dos dados portugueses com uma breve referência às **detenções**²⁷, que surgem em linha com as infrações referidas. Assim sendo, 55,8% das detenções ocorre por condução com excesso de álcool, encontrando-se a falta de habilitação em segundo lugar, com 36% das detenções. Os dados continuam, no entanto, a não relevar suficientemente a condução sob a influência de substâncias estupefaciente ou psicotrópicas, facticidade que não surge referida na tipologia de infrações e detenções do presente Relatório. Falta saber se a omissão se deve a uma efetiva ausência de infrações e detenções ou, ao invés, se deve à escassez de meio de deteção dessas substâncias.

²⁶ Idem, *ibid.*, p. 111.

²⁷ Idem, *ibid.*, p. 113.

CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Capítulo II - Relatório do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária

A Comissão Europeia, através do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária (OESR), publica anualmente relatórios sobre a sinistralidade dos Estados-Membros, bem como da Suíça, Noruega e Islândia. Apesar da periodicidade anual, existe um hiato de dois a três anos entre a publicação e o ano a que os dados se referem. A título de exemplo, os dados publicados em fevereiro de 2024 referem-se a 2021 e a 2022. Os relatórios do OESR revestem-se de particular interesse, na medida em que adotam o critério da sinistralidade a 30 dias, analisam elementos não referidos no relatório nacional analisado anteriormente, e possuem ainda uma componente de análise crítica. A dimensão crítica destes relatórios revela-se particularmente importante para o reforço das políticas de segurança rodoviária nacionais e para a aproximação dos diversos ordenamentos jurídicos da UE.

De acordo com o relatório de 2024, os índices de mortalidade e de feridos graves em Portugal têm-se mantido acima da média europeia. Portugal encontra-se em 19.º lugar entre os 27 no que respeita à mortalidade rodoviária, suplantado pela Lituânia, Eslovénia, Eslováquia, Hungria, Bulgária, Letónia e pela Roménia²⁸.

Em linha com o relatório português, o OESR coloca em evidência a sinistralidade rodoviária que envolve motociclos e também a elevada proporção de sinistros que ocorrem em arruamentos. Mais assinala que a velocidade máxima das autoestradas portuguesas (120 km/h) é inferior à média europeia (130 km/h)²⁹. No que respeita aos equipamentos de segurança, resulta do relatório que a utilização de cinto de segurança pelos ocupantes dos lugares da frente é superior à média europeia e a dos ocupantes dos lugares de trás corresponde à média europeia. O Observatório assinala ainda que a quantidade de autoestradas em Portugal é “muito superior” à média europeia³⁰. Falta, no entanto, saber se a sua utilização é superior ou inferior à média europeia. Indo ao encontro das considerações anteriormente tecidas, talvez fosse de considerar o incentivo à utilização das autoestradas e vias equiparadas como uma das possíveis

²⁸ Cfr. FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Portugal*. Brussels: European Commission, 2024, p. 4.

²⁹ Idem, *ibid.*, p. 16.

³⁰ Idem, *ibid.*, p. 4.

soluções para diminuir a sinistralidade rodoviária nacional. Até porque, como atesta o Relatório em análise, Portugal apresenta uma sinistralidade nas autoestradas mais baixa do que a média da União Europeia³¹, *inclusive* menor do que a Alemanha, a pátria das “Autobahn”.

O Observatório – ao contrário da ANSR, que não analisa a questão do sexo/género dos sinistrados –, enfatiza que a sinistralidade rodoviária (mortes e feridos graves) vitima principalmente homens, particularmente na faixa etária entre os 25 e os 49 anos. Outro dado curioso e que surge sublinhado no Relatório tem que ver como a percentagem de automóveis novos com classificação inferior a 4 estrelas nos testes EuroNCAP, dimensão em que Portugal surge abaixo da média europeia. Este facto parece refletir, em grande medida, o menor poder de compra dos cidadãos portugueses ou o preço mais elevado dos automóveis, o que poderá motivar a escolha de automóveis com classificações inferiores. Notemos que o preço dos automóveis se deve, não apenas à estratégia comercial dos fabricantes, mas também ao sistema de tributação. Numa visão ampla da segurança rodoviária, o direito tributário poderá ter uma palavra a dizer quanto à prevenção da sinistralidade, nomeadamente através da flexibilização da imbricada tributação automóvel. Imbricada situação tributária a que se soma o supramencionado preço das portagens e também a classificação dos veículos por classes. Particular atenção e reflexão merece a divisão dos veículos ligeiros por classe, mal se compreendendo a submissão dos automóveis de tração às quatro rodas e com uma determinada altura desde o centro da roda ao “capot” à classe 2. Dito com clareza, a integração dos SUV (“Sports Utility Vehicles”) na classe 2 não parece assentar num critério inteligível. Como se a altura do “capot” em relação ao centro da roda justificasse um preço de portagem mais elevado, principalmente quando o critério não atende ao peso do veículo. Em alguns casos, temos veículos ligeiros com pesos superiores a duas toneladas classificados como classe 1 e SUV com pouco mais de uma tonelada classificados como classe 2³².

³¹ Ainda que a diferença seja apenas de um ponto percentual (cfr. *Idem*, *ibid.*, p. 12).

³² As classes dos veículos encontram-se previstas no DL n.º 294/97, de 24 de outubro e no DI n.º 71/2018, de 5 de setembro.

Por fim, o relatório refere que o parque automóvel (veículos de passageiros) apresenta uma idade superior à média da UE³³. Como será bom de observar, um parque automóvel envelhecido ou em processo de envelhecimento representa um assinalável desafio à segurança rodoviária.

De modo a colocarmos a situação portuguesa em perspetiva, analisemos os dados de outros Estados-Membros da UE. Nesta senda, o pódio da menor sinistralidade rodoviária na UE surge ocupado por Malta, Suécia e Dinamarca. O caso maltês não se perfila representativo. Por um lado, pela insularidade do território, a sua reduzida extensão e população³⁴. Por outro lado, porque o relatório do OESR depende da colaboração dos Estados-Membros e Malta apresenta-se omissa na transmissão de informação relevante como a utilização do cinto de segurança e o número de infrações relacionadas com o excesso de velocidade, a utilização de telemóvel ao volante ou a condução com excesso de álcool³⁵.

Considerado como o modelo da prevenção da sinistralidade rodoviária, a abordagem normativa sueca manifesta-se particularmente restritiva. Atentemos em dois exemplos demonstrativos do sistema normativo sueco. Em primeiro lugar, o limite de 110 km/h de velocidade máxima nas autoestradas, claramente abaixo da média europeia (130 km/h). Em segundo lugar, a severa punição da condução com excesso de álcool. Neste caso, a partir de 0,2 g/l, a conduta será punida com pena de multa ou de prisão até 6 meses. A partir de 1 g/l, prisão de 1 mês a 2 anos³⁶. Claro que a Suécia não apresenta todas as declinações da sinistralidade rodoviária abaixo da média europeia, existindo dimensões

³³ FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Portugal*, p. 15.

³⁴ Ainda que apresente uma densidade populacional muito superior à média da UE.

³⁵ FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Malta*. Brussels: European Commission, 2024, pp. 13 e 14.

³⁶ Para um enquadramento da criminalidade e segurança rodoviárias no ordenamento jurídico sueco, ver HUBICKA, Beata; LAURELL, Hans; BERGAMAN, Hans, "Criminal and alcohol problems among Swedish drunk drivers – Predictors of DUI relapse", *International Journal of Law and Psychiatry*, vol. 31 (2008), pp. 471 e ss; MAGNUSSON, Patrick, JAKOBSSON, Lisa, HULTMAN, Sven, "Alcohol Interlock Systems in Sweden: 10 Years of Systematic Work", *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 40, n.º 3 (2011), pp. 378 e ss; GUSTAFSSON, Susanne; NYBERG, Jonna; HRELJA, Robert, "The Swedish joint action method against drink driving – a study of suspected drink drivers' own experiences", *Traffic Injury Prevention*, vol. 17, n.º 6 (2016), pp. 558 e ss; e HUBICKA, Beata, *Characteristics of drunk drivers in Sweden : alcohol problems, detection, crime records, psychosocial characteristics, personality traits and mental health*. Stockholm: Karolinska Institutet, 2009, p. 2.

que carecem de melhoria, como a sinistralidade referente aos ocupantes de veículos que apresenta uma percentagem superior à média europeia³⁷.

Pela importância simbólica da sua indústria automóvel e pela proximidade normativa com o ordenamento jurídico português, vejamos o caso alemão. A Alemanha ocupa o 6.º lugar entre os Estados com menor sinistralidade rodoviária na União Europeia. Entre 2012 e 2021, a Alemanha registou um decréscimo no número de sinistros superior à média da UE. Mais apresenta resultados superiores à média da UE no que respeita à utilização do cinto de segurança e à distração dos condutores³⁸. Ainda que em menor medida do que Malta, há diversos dados que a Alemanha não fornece ao OESR, a saber: a classificação dos acidentes de acordo com as condições climatéricas; o cumprimento dos limites de velocidade – sendo certo que em algumas autoestradas alemãs não existem limites de velocidade, facto criticado pelo Observatório –; a percentagem de automóveis novos com mais de 4 estrelas nos testes EuroNCAP – o que não deixa de constituir um facto curioso numa das pátrias europeias do automóvel –; o número de infrações relacionadas com a falta de cinto de segurança e a condução com excesso de álcool³⁹.

Debrucemo-nos, por fim, sobre o caso espanhol. Apesar de apresentar um perfil normativo semelhante ao português, Espanha encontra-se em 7.º lugar entre os Estados com menor sinistralidade rodoviária. O OESR sublinha a implementação do limite de velocidade de 30 km/h nas vias urbanas como medida importante para o decréscimo dos acidentes. Refere igualmente a utilização de cinto de segurança e de capacete superior à média da UE, bem como o limite de velocidade de 120 km/h nas autoestradas. Notemos ainda que os dados referentes a Espanha não deixam de apresentar um lado lunar, designadamente no que tange à percentagem de acidentes em autoestradas que, ascendendo a 21%, representam mais do dobro da média europeia e do número de sinistros de veículos de duas rodas⁴⁰.

³⁷ FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Sweden*. Brussels: European Commission, 2024, p. 7.

³⁸ FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Germany*. Brussels: European Commission, 2024, p. 4

³⁹ Idem, *ibid.*, p. 13 e ss.

⁴⁰ FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Spain*. Brussels: European Commission, 2024, p. 4.

Capítulo III - Sistemas de segurança rodoviária

1. Prevenção pré-delitiva

Como resulta dos relatórios analisados, a segurança rodoviária convoca uma profundidade problemática que não se reconduz à estreiteza das classificações jurídicas unidimensionais. Neste sentido, não se esgota naturalmente nos ilícitos-típicos penais e contraordenacionais ou, dito de modo diverso, vai além do sistema global de justiça penal a que fazíamos referência no início deste texto. Não ignoramos que a factualidade típica penal e contraordenacional convoca especial preocupação, visto conter um particular potencial disruptivo, não apenas dos comportamentos estandardizados pelo direito de mera ordenação social, mas também dos bens jurídicos dignos e carecidos de tutela penal. E também não ignoramos que a contiguidade e complementaridade entre o direito penal e o direito de mera ordenação social demanda soluções político-criminais em sentido amplo ou, dito de modo diverso, de uma verdadeira política sancionatória pública. Nesta ótica, a segurança rodoviária afasta-se da categorização meramente criminal e desvela-se no cômputo das diversas dimensões do direito público.

Os relatórios analisados prestam testemunho da dimensão publicista da segurança rodoviária. Prestam-no quando referem a tipologia de vias, a extensão da rede de autoestradas, a classificação de segurança dos veículos novos, a utilização de dispositivos de segurança ou os limites de velocidade. A segurança rodoviária, para além do direito sancionatório público, convoca o direito administrativo – *maxime*, o direito do urbanismo –, o direito fiscal, o direito e a informática, o direito da União Europeia e até o direito internacional público. Todas estas áreas normativas contribuem para a densificação da segurança rodoviária e para a prevenção da sinistralidade. A prevenção possui sempre uma dupla dimensão. Por um lado, a prevenção criminal em sentido amplo consubstancia-se tendencialmente como pós-delitiva. Dito com clareza, a sanção penal ou contraordenacional visa, em primeira linha, (re)estabilizar a norma negada pelo facto ilícito-típico. A sanção apresenta sempre uma finalidade preventiva positiva, seja geral (direito penal e contraordenacional)⁴¹, seja especial (direito penal). Nesta

⁴¹ Nas palavras de DIAS, Augusto Silva, *Direito das Contra-ordenações*. Coimbra: Almedina, 2018, p. 165, o direito contraordenacional apresenta como finalidades “o restabelecimento expectativa normativa violada pela infracção; a difusão das mensagens de que o projecto ilícito não vingou (função

perspetiva, a prevenção *ex post facto* apresenta-se necessariamente tardia, quer porque as expectativas comunitárias já foram infirmadas, quer pela necessidade de ressocializar o agente. Claro que a norma, seja criminal ou contraordenacional, possui uma dimensão *ex ante facto* ou pré-delitiva, funcionando como uma advertência dirigida à comunidade. Uma advertência que permite aos agentes guiar a sua conduta por via de uma pauta de expectativas certa e segura. Do que vem sendo dito resulta, como corolário necessário, que a prevenção pré-delitiva não pode repousar apenas na potencial advertência normativa que se apresenta irreduzivelmente frágil perante a realidade dos factos. Assim sendo, detenhamo-nos no problema da prevenção pré-delitiva, agora numa dimensão englobante que em muito ultrapassa a abordagem da justiça penal.

2. Quadro Estratégico da União Europeia para a segurança rodoviária 2021-2030

A Comissão Europeia propôs um quadro comum para a segurança rodoviária. Um quadro fundado em dois vetores muito próximos, a saber: o Sistema Seguro e a Visão zero. Analisemos estes dois elementos.

2.1. Sistema Seguro

O Sistema Seguro resulta do labor da Organização para a Cooperação para o Desenvolvimento Económico (OCDE) e do Fórum Internacional de Transportes (FIT)⁴²,

reafirmativa-expressiva da coima) e de que o infractor não beneficiou das vantagens patrimoniais ou económicas que almejava alcançar (função confiscatória da coima). Podemos resumir ambas as finalidades numa ideia de prevenção geral positiva ou integradora que é também, complementarmente, negativa ou dissuasora”. Por sua vez, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Regime Geral das Contraordenações à luz da Constituição da República, da Convenção Europeia dos Direitos Humanos e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia*. 2.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2022, p. 112 e 113, parece atribuir uma maior autonomia à prevenção geral negativa. Afastada ficará a finalidade de prevenção especial positiva ou de (res)socialização (assim, DANTAS, António Leones, *Direito Processual das Contraordenações*. Coimbra: Almedina, 2023, p. 155. Pela nossa parte, consideramos que, num estado de direito aberto e pluralista, o étimo da intimidação que a prevenção geral negativa enforma deve render-se perante a efetividade da integração normativa. Dito de modo diverso, a efetividade da sanção perante o desrespeito normativo, ou seja, a prevenção geral positiva deveria ser suficiente enquanto finalidade das sanções contraordenacionais.

⁴² Em bom rigor, o Sistema Seguro foi implementado pela primeira vez nos Países Baixos, corria o ano de 1992 (cfr. WEGMAN, Fred; AARTS, Letty; KNAAP, Peter van der, Sustainable Safety: “A Short History of a Safe System Approach in the Netherlands”, in BJORNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/I: Springer, 2023, p. 307.

tendo sido definido como instrumento das Nações Unidas pela Resolução A/RES/74/299, de setembro de 2020, sobre a melhoria da segurança rodoviária global. De acordo com a Resolução, os sinistros rodoviários vitimam mais de 1,3 milhões e ferem 50 milhões de pessoas por ano. A tomada de posição das Nações Unidas surge no seguimento da Declaração de Estocolmo, de Fevereiro de 2020, que delimitou o objetivo de redução de, pelo menos, 50% da sinistralidade rodoviária até 2030.

A Resolução em estudo define a Segunda Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030) e adota a meta de redução de sinistralidade de Estocolmo. No cumprimento desse desiderato, propõe que os Estados adotem uma “visão holística” da segurança rodoviária que respeite os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pela Resolução das Nações Unidas A/RES/70/1 (“Transformar o nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável”). Semelhante visão procura cingir a sinistralidade rodoviária a dimensões conexas como o ambiente⁴³, a mobilidade, a igualdade ou o planeamento urbano. Destarte, a Resolução que nos ocupa visa promover modalidades de transporte de qualidade que sejam seguras, economicamente acessíveis, disponíveis e ambientalmente sustentáveis. A ONU coloca a tónica nos transportes públicos e nos veículos não motorizados, bem como na promoção da ciclomobilidade e da segurança dos peões⁴⁴. Quanto à segurança humana, enfatiza os peões e restantes utilizadores rodoviários vulneráveis, como as crianças e jovens, os idosos e os portadores de deficiência. Ademais, sublinha a importância do reforço da segurança dos veículos, das estruturas rodoviárias e das regras de cuidado relativas à condução, de modo a reduzir comportamentos de risco. Em caso de acidente, deve ser dedicada particular atenção à reabilitação e reintegração social das vítimas. Por fim, a Resolução não olvida a importância da academia, das organizações não governamentais e do setor privado no apoio às políticas de segurança rodoviária. Neste prisma, Estados

⁴³ Ainda que não no específico contexto rodoviário, veja-se a aproximação à tutela criminal e contraordenacional do ambiente de LOUREIRO, Flávia Novera, “Sustentabilidade ambiental: o papel do direito penal e do direito de mera ordenação social”, in *Direito, sustentabilidade ambiental e desenvolvimento humano*. Braga: UMinho Editora, 2022, pp. 33 e ss.

⁴⁴ Numa análise da distribuição mundial da sinistralidade rodoviária e da importância da implementação global do Sistema Seguro, WEGMAN, Fred, “The future of road safety: A worldwide perspective”, *IATSS Research*, n.º 40 (2017), pp. 68 e ss.

e entidades não estatais devem trabalhar conjuntamente com vista ao objetivo comum da redução dos sinistros estradais⁴⁵.

Vejamos agora os quatro pilares que compõem o Sistema Seguro. Em primeiro lugar, encontramos a **estrada segura** como garante da segurança rodoviária. Uma estrada segura que possua um pavimento adequado, capaz de escoar a água ou absorver óleos e outras substâncias conducentes à perda de aderência dos pneumáticos dos veículos. Uma estrada que possua, a título de exemplo, áreas de descanso e escapatórias para eventuais falhas de travões, traçados bem desenhados que evitem curvas excessivas ou que promovam forças centrípetas, e que evitem traçados com inclinação excessiva. Estradas que possuam barras (“rails”) de proteção que absorvam impactos e que sejam seguras para os motociclistas.

Em segundo lugar, tal como havíamos visto relativamente ao Relatório do OESR, deparamo-nos com a **velocidade segura** como esteio do Sistema Seguro. Velocidade segura em todas as tipologias de vias e para todos os intervenientes no tráfego⁴⁶, com particular atenção aos peões e aos utilizadores vulneráveis, como referido anteriormente.

Em terceiro lugar, encontramos o **veículo seguro**. Trata-se de um vetor que complementa naturalmente os restantes e se encontra igualmente vocacionado para a proteção do condutor, passageiros e peões. Como veremos em maior detalhe quando analisarmos as normas da UE, os veículos têm beneficiado de um assinalável desenvolvimento dos equipamentos e sistemas de segurança. Pensemos, a título de exemplo, nos equipamentos de segurança do condutor e passageiros como os “airbags” frontais, laterais, para os membros superiores e inferiores, de cortina, ou nos cintos de segurança. O mesmo se diga relativamente aos equipamentos e sistemas de travagem como o sistema “ABS”, os travões de disco, a travagem de emergência ou os avisos de

⁴⁵ Não olvidemos a importância da educação e formação dos diversos utentes rodoviários (cfr. ASSAILLY, J.P., “Road safety education: What works?”, *Patient Education and Counseling*, n.º 100S (2017), pp. 24 e ss.

⁴⁶ A velocidade deve ser naturalmente adequada à tipologia e condições da via, verificando-se uma correlação entre a diminuição dos limites de velocidade e a mortalidade rodoviária. Neste sentido, DOECKE, Sam D. [et al.], “Safe speed limits for a safe system: The relationship between speed limit and fatal crash types”, *Traffic Injury Prevention*, n.º 19:4, pp. 404 e ss.

colisão. E não esqueçamos outros sistemas de segurança importantes como o controlo de estabilidade, as câmeras e sensores de estacionamento ou o aviso de ângulo morto⁴⁷.

Por último, o *quarto pilar* abarca o **comportamento seguro**. De facto, o comportamento seguro constitui o corolário necessário dos restantes pilares, na medida em que por muito que as estradas e os veículos sejam aperfeiçoados e mesmo que se verifique um controlo de velocidade mais efetivo, se os condutores, os passageiros e os peões não adotarem comportamentos preventivos, o esforço prévio cai por terra. O Sistema Seguro demanda uma condução preventiva, independentemente da tipologia do veículo, uma condução atenta às condições da estrada, à intensidade do tráfego, aos elementos climatéricos e à maior ou menor afluência de peões. Claro que não devemos afunilar os comportamentos preventivos nos condutores. Em bom rigor, os peões devem adotar igualmente condutas preventivas ou defensivas, tendo em conta igualmente as condições da via, as condições climatéricas e o comportamento dos condutores. A redução da sinistralidade rodoviária dependerá então da conjugação dos quatro pilares ou não estivéssemos na presença de um sistema. Todavia, convém notar que o enquadramento sistémico da segurança rodoviária apresenta uma vantagem adicional, a saber: ainda que um dos pilares falhe, o carácter complementar dos restantes oferece alguma capacidade de absorção de sinistros⁴⁸. Assim sendo, um automóvel seguro reduzirá o risco associado à velocidade excessiva, ainda que esta capacidade de absorção apresente limites estritos e restritos. O mesmo se diga quanto à relação entre a estrada e o comportamento humano, relação que deu origem ao conceito de **estrada tolerante** conatural ao Sistema Seguro. A estrada tolerante será toda a via capaz de acomodar – uma vez mais, trata-se de uma capacidade de acomodação limitada – o erro humano.

O Sistema Seguro – juntamente com a Visão Zero que analisaremos em seguida

–

⁴⁷ Sistemas como o aviso de colisão frontal, o aviso de ângulo morto e, até, o assistente de via de trânsito têm desempenhado um importante papel na segurança rodoviária (cfr. SCHONER, Jessica; SANDERS, Rebecca; GODDARD, Tara, “Effects of Advanced Driver Assistance Systems on Impact Velocity and Injury Severity: An Exploration of Data from the Crash Investigation Sampling System”, *Transportation Research Record*, Vol. 2678, n.º 5, p. 461.

⁴⁸ Sobre a imbricação mútua dos pilares do Sistema Seguro, LARSSON, Peter; TINGVALL, Claes, “The Safe System Approach – A Road Safety Strategy Based on Human Factors Principles”. In: Harris, D. (eds) *Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics. Applications and Services. Lecture Notes in Computer Science*, Vol. 8020. Springer, Berlin, Heidelberg, pp. 26 e ss.

pretende afirmar-se como uma estratégia preventiva fundada em dados empíricos e estatísticos o que, a efetivar-se, contribui para o afastamento do formalismo da norma em favor da sua realização.

2.2. Visão Zero

Muito próxima do Sistema Seguro, a campanha Visão Zero propõe que zero é o único número admissível de mortos e feridos graves resultantes de acidentes rodoviários. Originária de uma iniciativa do parlamento sueco de 1997⁴⁹, foi entretanto adotada pelas instituições da UE⁵⁰. Notemos que, de acordo com o art. 90.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), “os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes”. No cumprimento do art. 90.º, o art. 91.º do TFUE esclarece que “o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, estabelecem”, de acordo com a alínea c), “medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes”. Com base neste substrato normativo, em maio de 2018, a Comissão Europeia publicou – em anexo à sua comunicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – o Plano de Ação Estratégico para a Segurança Rodoviária. O Plano surgiu “[c]om vista a contrariar a tendência de estagnação dos valores de segurança rodoviária na UE e para uma aproximação do objetivo a longo prazo das zero vítimas mortais em acidentes de viação na UE até 2050”. A “tendência de estagnação” referida no Plano deve ser devidamente contextualizada. Em bom rigor, de acordo com dados da Comissão Europeia⁵¹, entre 2001 e 2010, a mortalidade rodoviária na UE diminuiu 43% e, entre 2010 e 2018, diminuiu 21%. A estagnação ou, melhor, a

⁴⁹ A Visão Zero começa a desenhar-se na Suécia em meados dos anos 90. Para compreender aprofundadamente os elementos históricos que enformam o surgimento e a implementação da figura, ver TINGVALL, Claes, “Vision Zero: How It All Started”, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/l: Springer, 2023, pp. 246 e ss; e BELIN, Matts-Ake, “Vision Zero in Sweden: Streaming Through Problems, Politics, and Policies”, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/l: Springer, 2023, pp. 267 e ss.

⁵⁰ Sobre o sucesso da aproximação sistémica da UE à segurança rodoviária e a refletir sobre a eventual transposição deste modelo para a Rússia, MAYOROV, Vladimir Ivanovich; DENISENKO, Viktor Vasilievich; SOLOVEV, Sergey Gennadievich, “A systemic approach to road safety in the EU”, *Jurídicas CUC*, vol. 19, n.º 1, pp. 261 e ss.

⁵¹ European Commission, *EU Road Safety Policy Framework 2021-2023: Next steps towards ‘Vision Zero’*. Luxembourg: Publication Office of the European Union, 2020, p. 5.

descida menos acentuada da mortalidade referida no documento em estudo ocorreu após 2018 e tem preocupado sobremaneira as instituições europeias, o que motivou o investimento no programa Visão Zero 2030. A título de exemplo da mencionada preocupação institucional, em junho de 2017, na Declaração de Valeta, o Conselho da União Europeia relevava que “a taxa de redução da mortalidade estabilizou nos últimos anos” e a necessidade de os Estados-Membros procurarem “[e]stabelecer como meta a redução para metade do número de feridos graves na UE até 2030, tendo como referência o ano de 2020, utilizando essa definição comum e no quadro de uma estratégia global de segurança rodoviária para esse período”.

O objetivo final da campanha Visão Zero passa pela paulatina aproximação da mortalidade rodoviária ao valor zero. Claro está que a prossecução de semelhante escopo ambicioso e, de certo modo, intangível, ocorrerá paulatinamente. Assim sendo, a redução da sinistralidade desenvolve-se por metas definidas a cada década. Assim sendo, de 2011-2020, as políticas de segurança rodoviária da UE perseguiram a redução de 50% da mortalidade rodoviária. O mesmo ocorre no presente decénio, com a Resolução do Parlamento Europeu, de 6 de Outubro de 2021, sobre o Quadro Estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha “Visão Zero”, que visa igualmente uma redução de 50% da mortalidade rodoviária.

De acordo com o Quadro Estratégico em estudo, numa deriva de análise económica do direito “o custo externo dos acidentes rodoviários na UE representa cerca de 2% do seu PIB anual”⁵². Trata-se de um custo pessoal e social a convocar todos os danos patrimoniais e não patrimoniais sofridos pelas vítimas, a sua teia de relações sociais (vitimação secundária), sem esquecer o custo do desgaste das estruturas viárias ou a pressão adicional nos sistemas de saúde ou de segurança social dos Estados-Membros. Trata-se de um “inaceitável e desnecessário preço a pagar pela mobilidade”⁵³. Para fazer face a esse custo inaceitável, o Parlamento Europeu propõe que a implementação da Visão Zero ocorra por via do Sistema Seguro, revelando a clara

⁵² European Commission, *Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*, p. 1 (tradução nossa). A referência encontra-se igualmente presente no preâmbulo da Resolução do Parlamento Europeu, de 6 de outubro de 2021.

⁵³ Idem, *ibidem* (tradução nossa).

imbricação entre os dois vetores. Em bom rigor, os dois elementos encontram-se numa relação dialética. Por um lado, o Sistema Seguro, decompondo-se performativamente no veículo seguro, estrada segura e comportamento seguro, apresenta como corolário necessário a redução da sinistralidade rodoviária, uma redução que tenderá idealmente para zero. Por outro lado, a Visão Zero apenas se perspetiva exequível quando alicerçada no reforço da segurança das estruturas e dos operadores estradais.

Sigamos e sublinhemos as linhas orientadoras do Sistema Seguro aplicado à Visão Zero 2030. No que tange ao **veículo seguro**, o Quadro releva a importância dos testes Euro NCAP⁵⁴, mais especificamente das estrelas atribuídas nos testes de colisão. Neste âmbito, consideram que os veículos com 5 estrelas nos testes diminuem em 68% o risco de lesões mortais e em 23% o risco de lesões graves, por comparação a veículos com a classificação de 2 estrelas. Notemos que os testes Euro NCAP avaliam não apenas a integridade dos ocupantes dos veículos, mas também dos peões. Assim sendo, o Quadro indica a importância da utilização de manequins que reflitam a idade e o género – o sexo, em bom rigor – das vítimas. A preocupação com testes que se aproximem da realidade viária permite o aprofundamento do conhecimento em torno das consequências reais das colisões e, como consequência necessária, a adaptação dos veículos a referentes que se afastam de hipóteses meramente teóricas. Para além dos testes de colisão, o Quadro Estratégico revela preocupação com o aumento do peso e da potência dos automóveis novos vendidos na UE. Não deixa de ser curioso que, apesar de se encontrar claramente orientado para a “mobilidade sustentável”, o diploma que nos ocupa não retira as devidas ilações do aumento do peso e da potência dos veículos, aumento este associado à transição dos motores a combustão para um paradigma dito ambientalmente menos

⁵⁴ O European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) constitui um programa de avaliação da segurança automóvel centrado no consumidor, constituído em 1996 e com os primeiros resultados a serem publicados em 1997. O dealbar do Euro NCAP coincidiu com a publicação da Diretiva 96/79/EC (referente à proteção dos ocupantes de veículos em relação a impactos frontais) e da Diretiva 96/27/EC (relativa aos impactos laterais). O resultado do teste é inserido num sistema de classificação com o máximo de 5 estrelas, tendo sido o Renault Laguna, em 2001, a granjear pela primeira vez a classificação máxima na indústria automóvel. O teste Euro NCAP avalia os impactos frontais, laterais, a segurança dos peões e dos ciclistas, o risco de capotamento e de perda de controlo do veículo, a eficácia do cinto de segurança, a segurança no transporta de crianças, o choque cervical e, mais recentemente, novas tecnologias como a travagem autónoma de emergência, os assistentes de via de trânsito, os sistemas de assistência da velocidade, entre outros (cfr. RATINGEN, Michiel R. Van, *Consumer Ratings na Their Role in Improving Vehicle Safety*, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/I: Springer, 2023, pp. 760 e ss.

nocivo. Assim sendo, o peso acrescido dos veículos dirá respeito não apenas ao gradual aumento do tamanho dos chassis e das carroçarias dos veículos, mas também às novas baterias elétricas que ocupam as diversas tipologias de veículos híbridos e elétricos. Por sua vez, a maior potência também parece corresponder, no caso dos veículos híbridos, à combinação do motor a combustão com o motor elétrico e, no caso dos veículos elétricos, ao binário imediatamente disponível. Uma nota adicional para a especial vulnerabilidade dos motociclistas, ciclistas e peões⁵⁵. No caso dos motociclistas, o Parlamento entende que deve haver uma maior aproximação entre os equipamentos de proteção dos motociclos e dos automóveis, como os sistemas de travagem antibloqueio. Curiosamente a Resolução que nos ocupa volta a ser pouco incisiva com os motociclos. A título de exemplo, nada refere quanto à elevada potência e peso dos motociclos que se reflete em velocidades de ponta e de aceleração superiores às dos automóveis. Acresce que o aumento progressivo das exigências de segurança dos automóveis transforma, em certo sentido, os motociclos num anacronismo sobre rodas. Por fim, a Resolução faz referência à obrigatoriedade da inclusão de “elementos de segurança avançada” – que analisaremos com maior propriedade a seguir – nos veículos, a partir de 2022. Acresce que o Parlamento refere a necessidade de abrir “caminho à implantação atempada dos veículos conectados e automatizados e avaliar os possíveis riscos de combinar, em tráfego misto, esses veículos com veículos tradicionais e utilizadores da estrada” (48.). Será certamente interessante e importante avaliar, no futuro, se a automação automóvel conseguiu cumprir o eterno sonho tecnológico do progresso e libertação humanos. De qualquer modo, relevamos importante que o Parlamento, no presente documento, exorte “a Comissão a propor um novo quadro regulamentar para os veículos automatizados” (81.).

⁵⁵ Em 2012 foi conduzido um estudo (cfr. PAPANIMITRIOU, Eleonora [et al.], “Road Safety Attitudes and Perceptions of Pedestrians in Europe”, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 48 (2012), pp. 2491) que envolveu a recolha e análise de 21 280 questionários distribuídos em 19 Estados da União Europeia e em Israel. Este estudo permitir obter uma percepção mais precisa sobre os comportamentos de risco dos peões - nomeadamente no que respeita ao atravessamento da faixa de rodagem ou via de trânsito, cumprimento de regras e distrações relacionadas com a utilização de telemóvel -, bem como a sua percepção de risco – velocidade dos veículos, álcool, distrações ao volante, fadiga, etc. Outro estudo, realizado em Madrid, concluiu que os atropelamentos de idosos podem ser evitados ou reduzidos com medidas relativamente simples, como aumentar a largura dos passeios e o número de semáforos (cfr. GÁLVEZ-PÉREZ, Daniel [et al.], “The Influence of Built Environment Factors on Elderly Pedestrian Road Safety in Cities: The Experience of Madrid”, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 19, pp. 2280 e ss.

Relativamente à **estrada segura**, o Quadro Estratégico, de modo a debelar o problema da fadiga excessiva dos condutores, a multiplicação de zonas de estacionamento na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)⁵⁶. Ademais, “salienta a importância de utilizar as infraestruturas para construir estradas fáceis de compreender e respeitar e que tolerem erros dos utilizadores para bem da segurança de todos os intervenientes na circulação rodoviária, em particular em zonas perigosas ou em zonas com um número significativo de utilizadores vulneráveis da estrada” (8.). Trata-se de um elemento de suma importância e que deve ser adaptado ao circunstancialismo dos concretos Estados ou, dito de modo diverso, deve ser combinado com os dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária de cada Estado. Pensando no caso português – sem descurar a necessidade de melhoramentos contínuos nas autoestradas principalmente no que respeita à prevenção da condução em sentido proibido –, será particularmente importante a construção e reabilitação de estradas em meio urbano, tornando-as fáceis de entender e de respeitar, na medida em que esse constitui o *locus* mais significativo da sinistralidade rodoviária. Não podemos igualmente descurar que a circulação viária nas cidades tem aumentado sobremaneira de complexidade, pela multiplicação de meios de transporte, vias dedicadas a transportes públicos, ciclovias, obras frequentes, zonas interditas a veículos a combustão ou a veículos anteriores a um determinado ano, multiplicação das vias pedonais, restrições de circulação aos fins-de-semana, entre outros.

Por fim, quanto ao **comportamento seguro**, o Quadro Estratégico enfatiza que “40 a 60% de todas as mortes relacionadas com o trabalho são acidentes de viação que ocorrem durante o tempo ou durante a deslocação para o trabalho”. Por um lado, a deslocação para o trabalho convoca a afluência de uma grande massa de transportes às principais artérias viárias, o que poderá acarretar como corolário o aumento dos sinistros. Por outro lado, os acidentes que ocorrem durante o tempo de trabalho correspondem a atividade comercial, ou seja, a condutores profissionais. O Quadro

⁵⁶ De acordo com Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE, “[a] rede transeuropeia de transportes é composta, em grande medida, pela infraestrutura existente. Para atingir plenamente os objetivos da nova política para as redes transeuropeias de transportes, é necessário estabelecer num regulamento requisitos uniformes para a infraestrutura, que deverão ser cumpridos por todas as infraestruturas da rede transeuropeia de transportes”.

destaca então como principais causas dos acidentes rodoviários a fadiga dos condutores e o excesso de velocidade. Mais estabelece umnexo entre o aumento da fadiga e “o aparecimento de novos tipos de trabalho em plataformas e modelos empresariais”, nomeadamente a entrega de encomendas⁵⁷. De facto, desde a pandemia de Covid-19⁵⁸, a entrega de encomendas aumentou significativamente, o que gerou uma maior circulação, não apenas de veículos de mercadorias, mas também de ciclomotores e bicicletas, principalmente no transporte de refeições ao domicílio. A título de exemplo, o transporte transnacional de bens encontra-se umbilicalmente associado a viagens longas e noturnas⁵⁹. Por sua vez, a entrega de refeições ao domicílio ocorre frequentemente à noite e ocorre principalmente com recurso a veículos de duas rodas. Perante este plano fático, não surpreende que os condutores dedicados a estes ofícios apresentem níveis de fadiga elevados, o que poderá contribuir para o aumento de acidentes, pelo que o Parlamento “exorta ainda a Comissão a ponderar o reforço do regime de inspeções técnicas e a introdução da obrigação de controlos adicionais para os veículos comerciais ligeiros utilizados pelos prestadores de serviços de entrega de encomendas, uma vez atingida uma quilometragem específica, e a ponderar a

⁵⁷ Num recente estudo, que envolveu uma amostra de 248 estafetas de refeições ao domicílio na cidade de Bogotá (Colômbia), foi possível estabelecer um claro nexoo entre a fadiga dos trabalhadores e o aumento dos acidentes rodoviários - cfr. USECHE, Sergio A.; ROYAYO, Sebastián; OROZCO-FONTALVO, Mauricio, “The hidden cost of your ‘too fast food’: stress-related factors and fatigue predict delivery riders’ occupational crashes”, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, vol. 30, n.º 3 (2024), pp. 825 e ss.

⁵⁸ Partindo do referente pandémico de Covid-19, foi realizado um estudo que envolveu a comparação dos comportamentos de risco assumidos numa amostra de 2274 estafetas de entrega de alimentos que utilizam bicicletas e 1127 ciclistas. O estudo concluiu que a tipologia de ciclista não será o elemento determinante dos comportamentos de risco, em detrimento de outros fatores como o modelo da bicicleta, o género, a hora do dia e as estruturas viárias – cfr. OVIEDO-TRESPALACIOS, Oscar; RUBIE, Elisabeth; HAWORTH, Narelle, “Risky business: Comparing the riding behaviours of food delivery and private bicycle riders”, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 177 (2022), pp. 5 e ss.

⁵⁹ Estudos sugerem que os motoristas de viagens longas apresentam alterações na temperatura corporal, na pressão sanguínea, na acuidade visual e na frequência cardíaca (MILOSEVIC, S., “Drivers’ fatigue studies”, *Ergonomics*, vol. 40, n.º 3 (1997), pp. 382 e ss). Num estudo pormenorizado sobre a acuidade visual dos condutores de veículos pesados de mercadorias, mais especificamente sobre a influência da fadiga na redução do nível de atenção e das respetivas respostas motoras, CUI, Tianyang [et al.], “Investigating the impact of fatigue level on visual attention of heavy-duty truck driver: An eye tracking study”, *Journal of Transportation Safety & Security*, vol. 17, n.º 2 (2025), pp. 215 e ss. A propósito da relação entre a sonolência e os acidentes rodoviários envolvendo condutores de pesados de mercadorias, ver PINHO, Rachel S. N. de [et al.], “Hypersomnolence and accidents in truck drivers: A cross-sectional study”, *Chronobiology International*, vol. 23, n.º 5 (2006), pp. 966 e ss. Por fim, para compreender a influência da fadiga nos acidentes de trabalho envolvendo motoristas de pesados que percorrem grandes distâncias, USECHE, Sergio A. [et al.], “More Than Just “Stressful”? Testing the Mediating Role of Fatigue on the Relationship Between Job Stress and Occupational Crashes of Long-Haul Truck Drivers”, *Psychology Research and Behavior Management*, vol. 14 (2021), pp. 1212 e ss.

possibilidade de alargar esta obrigação a outros veículos destas categorias utilizados para outros fins comerciais”. Para além dos condutores de transporte de mercadorias, o Parlamento revela, no presente Quadro Estratégico, preocupação com a fadiga de condutores de veículos de passageiros. E não olvidemos o aumento do transporte em veículos descaraterizados a partir de plataforma digital (TVDE)⁶⁰, devendo ocorrer uma intensificação do controlo da fadiga destes trabalhadores. O mesmo se diga relativamente aos veículos turísticos de transporte de passageiros que vêm aumentando nas principais cidades europeias. Alguns destes veículos, como os autoriquexós ou “tuque-tuques”, para além da fadiga dos condutores, configuram um contributo adicional para o congestionamento do trânsito rodoviário urbano.

A cingir os três eixos do Sistema Seguro, encontramos uma linha de força que perpassa todo o documento e que “convida” ao abandono progressivo dos transportes motorizados individuais em zonas urbanas. O abandono dos transportes motorizados individuais surge acompanhado da promoção de transportes “sustentáveis, mais seguros e saudáveis, como por exemplo os transportes públicos, a circulação a pé e de bicicleta, tendo em consideração as necessidades especiais dos utilizadores vulneráveis da estrada, como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos” (52.). O abandono da circulação motorizada individual apresenta-se acompanhada pela reafecção de espaços públicos e da criação de “zonas de estacionamento e outras zonas de conectividade da mobilidade à entrada de zonas urbanas, proporcionando um acesso fácil a diferentes modos de transporte público, tendo em conta a necessidade de reduzir o congestionamento urbano e as emissões de CO₂”.

Resulta claro que o Quadro Estratégico se desvela nos vetores-guia da redução da sinistralidade rodoviária e da sustentabilidade ambiental. A relação entre os dois vetores, sendo complexa e complementar, nem sempre é facilmente discernível. Voltando ao exemplo do gradual abandono da circulação de veículos motorizados individuais nas zonas urbanas, podemos facilmente intuir que semelhante medida convoca um saldo ambiental positivo para as cidades. Todavia, vai além dessa preocupação ambiental, ou não propusesse a restrição da circulação a todos os veículos motorizados, independentemente da tipologia de motor (térmicos, híbridos ou

⁶⁰ A atividade de transporte individual e remunerada de passageiros em veículos descaraterizados a partir de plataforma digital encontra-se regulada na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

elétricos). Vai além e convoca necessariamente uma preocupação de redução da sinistralidade rodoviária, na medida em que a redução do congestionamento urbano convocará como corolário necessário a diminuição dos acidentes. Neste caso, deparamo-nos com uma união de esforços entre as preocupações ambientais e a segurança rodoviária. Claro que esta comunidade de esforços e visões nem sempre ocorre. Pensemos no “Objetivo 55”, pacote legislativo da UE que se compromete a eliminar gradualmente a venda de automóveis com emissões poluentes – com motores térmicos ou híbridos – até 2035, numa altura em que as dúvidas sobre a sustentabilidade dos veículos elétricos e avolumam⁶¹. Neste caso, o enfoque não é colocado propriamente na segurança rodoviária, mas numa determinada conceção da sustentabilidade ambiental. Encontramos, todavia, um elemento comum às preocupações em crise, a saber, o difícil equilíbrio entre a segurança – seja rodoviária ou ambiental – e a liberdade humana. Numa *reductio ad hitlerum*, poderia ser defendida a proibição total da utilização de veículos motorizados individuais, independentemente da via ou, num exercício de futuro-presente, a substituição da condução humana pela autónoma⁶², independentemente da tipologia de veículo. Um plano distópico deste quilate certamente reduziria para valores próximos do zero o erro humano e, como consequência necessária, os acidentes rodoviários. Contudo, não deixa de ser legítimo questionar se tal alteração de mundividência se apresenta legítima num Estado de direito em sentido material, um Estado que se quer aberto e pluralista. Não deixa de ser legítimo questionar se a reificação da segurança pode ocorrer a qualquer custo ou, melhor dizendo, à custa do sacrifício de uma parcela muito significativa da liberdade humana.

Como pungente exemplo da complexidade, *rectius*, da adequada composição do binómio segurança-liberdade, encontramos o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos

⁶¹ Os veículos elétricos apresentam diversos riscos ambientais, a saber: os minerais utilizados, mais especificamente as “terras raras”; a mineração com a conatural poluição dos lençóis freáticos; a fonte da energia elétrica utilizada para carregar o automóvel, ou seja, a possibilidade de utilização de combustíveis fósseis para gerar energia elétrica; e o difícil processo de reciclagem das baterias. Para uma análise aprofundada dos impactos ambientais, sociais, económicos e técnicos dos veículos elétricos, vide BAILEY, Gwendolyn; MANCHERI, Nabeel; ACKER, Karel Van, *Sustainability of Permanent Rare Earth Magnet Motors In (H)EV Industry*, Journal of Sustainable Metallurgy, vol. 3 (2017), pp. 614 e ss.

⁶² Em torno de alguns problemas jurídico-penais convocados pela condução autónoma, vide GONÇALVES, Manuel, “Investigação dos Acidentes de Viação”, *JULGAR*, n.º 46 (2022).

de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utilizadores da estrada vulneráveis. Este diploma dá forma e implementa os “mecanismos de segurança avançada” referidos anteriormente. Para o efeito, nos termos do art. 6.º, os veículos a motor devem possuir os seguintes equipamentos e sistemas de segurança: “adaptação inteligente da velocidade”; “pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool”; “avisador avançado da distração do condutor”; “sinal de travagem de emergência”; “deteção de obstáculos em marcha-atrás”; e “aparelho de registo de eventos”. Não desprezamos a importância dos equipamentos e sistemas de segurança elencados, sistemas estes que contribuirão certamente para a redução da sinistralidade rodoviária e para o aumento do conforto da condução e consequente redução do *stress* do condutor. Assim sendo, as normas em análise parecem desimplicar corretamente o binómio liberdade-segurança. Todavia, não podemos deixar de notar e anotar as nossas dúvidas quanto a alguns aspetos presentes ou ensaiados no diploma.

Numa primeira linha de análise, a inclusão de equipamentos e sistemas de segurança cada vez mais avançados nos veículos tem contribuído para o aumento considerável dos custos de produção, que se refletem necessariamente no preço final do veículo. Perante o encarecimento dos veículos, o legislador europeu e os legisladores nacionais devem encontrar-se particularmente alerta para que não ocorram clivagens sociais na sua aquisição. Por um lado, o automóvel não deve ser visto como um bem de luxo, mas como um bem essencial para uma parcela significativa da população, visto que, em grande medida, o automóvel constitui o dístico da *ius ambulandi*, do direito de ir e vir, a livre circulação de pessoas. O estímulo aos transportes públicos não deve inquirar a possibilidade da utilização de veículos individuais, até porque não existe uma verdadeira capilaridade de transportes públicos no território nacional e, mesmo quando existam transportes públicos adequados, numa sociedade aberta e pluralista os cidadãos devem poder optar. Por outro lado, o aumento significativo dos preços dos automóveis poderá convocar externalidades quanto à segurança rodoviária, na medida em que, pela inacessibilidade do preço, os compradores poderão ser conduzidos artificialmente para o mercado de veículos em segunda mão, naturalmente menos seguros. A ser assim, o aumento dos preços conduziria a uma abordagem classista da segurança rodoviária.

Por sua vez, o diploma levanta o véu daqueles que certamente constituirão os desafios futuros da reflexão jurídica em torno da sinistralidade rodoviária, desafios esses que têm que ver com o reforço da segurança e conseqüente rarefação da liberdade. Refira-se a caixa negra, eufemisticamente designada como “aparelho de registo de eventos”, a ser incluída nos veículos novos e que não deve poder ser desligada. Pese a Diretiva prever válvulas de segurança para a informação armazenada no dispositivo, nomeadamente que este funcione em circuito fechado, podem gerar-se dúvidas quanto ao acesso a dados pessoais por terceiros. Ademais, a Diretiva abre caminho à possibilidade do reforço futuro de alguns equipamentos e sistemas de segurança, como a adaptação inteligente da velocidade e pré-instalação de dispositivos de bloqueio de ignição sensíveis ao álcool. Quanto aos sistemas de adaptação da velocidade, que atualmente podem ser desligados, perspetiva-se que percam essa possibilidade, limitando a velocidade aos limites de cada via. No que respeita ao alcoolímetro, a exigência da pré-instalação facilmente se converterá na efetiva instalação como condição necessária à ignição da viatura. Uma vez mais, não duvidamos da efetividade da medida. No entanto, colocam-se dúvidas quanto ao seu caráter autoritário ou totalitário, na medida em que limita grandemente a liberdade humana e poderá levantar sérias dúvidas em casos de direito de necessidade (art. 34.º do CP) ou de estado de necessidade desculpante (art. 35.º do CP). Ilustremos a nossas inquietações com um exemplo. **A** durante um jantar sofre um choque anafilático e **B**, que apresenta uma taxa de álcool no sangue, pela necessidade de agir imediatamente, ou seja, na impossibilidade de recorrer em tempo útil ao serviço de emergência ou a ou a meios de transporte alternativos, transporta imediatamente **A** para o hospital. Trata-se de uma hipótese que se insere no âmbito do direito de necessidade (art. 34.º do CP), não gerando grandes dúvidas quanto à superioridade do interesse salvaguardado. No entanto, a eventual futura instalação de alcoolímetros nos veículos poderá obstar a ações necessitadas como a descrita. As dúvidas expostas prendem-se com os limites do controlo humano. Não devemos esquecer que em “1984”, a distopia de Orwell⁶³, o crime desapareceu pela instalação de monitores de controlo dos cidadãos nas habitações. Por sua vez, na distopia “Nós”, de Zamiatine⁶⁴, as paredes das casas eram feitas de cristal,

⁶³ Cfr. ORWELL, George, *Mil Novecentos e Oitenta e Quatro*. Lisboa: Antígona, 2004.

⁶⁴ Cfr. ZAMIATINE, Evgueni, *Nós* Lisboa: Antígona, 2020.

numa transparência e segurança absolutas. Distopias à parte, a questão ético-normativa permanece inalterada: qual será o *quantum* de liberdade que estamos dispostos a sacrificar em favor da segurança?⁶⁵

Inquietações expostas, por ora e para concluirmos o presente excuro em nota otimista, sublinhemos o compromisso firmado no Quadro Estratégico de instar “a Comissão a cooperar com os Estados-Membros, a sociedade civil e outras partes interessadas importantes no desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária à escala europeia” (55.). O desenvolvimento de uma cultura comum de segurança adquire particular importância num espaço europeu marcado pela livre circulação de pessoas, bens e serviços numa economia que promove a circulação transnacional⁶⁶. Neste panorama, a eventual coexistência de “standards” de segurança profundamente distintos e até incompatíveis entre os diversos Estados-Membros apresentaria o risco de gerar respostas meramente episódicas ou incidentais ao problema da segurança rodoviária ou, dito de modo diverso, poderia originar várias velocidades de resposta numa questão que se apresenta comum à União Europeia enquanto espaço de liberdade, segurança e justiça⁶⁷. Não defendemos naturalmente um qualquer esperanto

⁶⁵ As questões colocadas visam abrir o debate em torno do binómio liberdade-segurança, sem obnubilar, contudo, a importância das diversas medidas e instrumentos constantes da Visão Zero. Num interessante texto que elenca as principais críticas ao programa em estudo, ver HENOK, Girma Abebe; HANSSON, Sven Ove; BJÖRNBERG, Karin Edvardsson, *Arguments Against Vision Zero: A Literature Review*, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/l: Springer, 2023, pp. 108 e ss.

⁶⁶ Quanto à circulação transfronteiriça importa referir a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. A Diretiva apresenta como objetivo, de acordo com o art. 1.º, facilitar “a aplicação de sanções, caso essas infrações sejam cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro distinto daquele em que a infração foi cometida”. Como resulta do art. 2.º, o intercâmbio de informações abrange as seguintes infrações: excesso de velocidade; não utilização do cinto de segurança; desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito; condução sob a influência de álcool; condução sob a influência de substâncias psicotrópicas; não utilização de capacete de segurança; circulação numa faixa proibida; e utilização ilícita de um telemóvel ou de outro dispositivo de comunicação durante a condução”.

⁶⁷ Numa análise da construção do espaço de liberdade, segurança e justiça, vide RODRIGUES, Anabela Miranda e MOTA, José Luís Lopes da, *Para uma Política Criminal Europeia: Quadro e instrumentos jurídicos da cooperação judiciária em matéria penal no espaço da União Europeia*. Coimbra: Coimbra Editora, 2002, pp. 90 e ss; RODRIGUES, Anabela Miranda, “Política Criminal – Novos Desafios, Velhos Rumos”, *Lusíada. Direito*, n.º 3 (2005), pp. 28 e ss; e CAEIRO, Pedro, *Fundamento, Conteúdo e Limites da Jurisdição Penal do Estado: O Caso Português*. Coimbra: Coimbra Editora, 2010, pp. 119 e ss. Para um enquadramento daquilo que podemos designar como “direito criminal europeu”, ver a súmula de MITSILEGAS, Valsamis; CAEIRO, Pedro, “European Criminal Law”, in CAEIRO, Pedro [et al.], *Elgar Encyclopedia of Crime and Criminal Justice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2024, pp. 254 e ss.

normativo universal que desconsidere as idiossincrasias de cada Estado Membro, mas apenas a união em torno das questões centrais referentes à sinistralidade rodoviária⁶⁸.

3. A prevenção rodoviária no ordenamento jurídico português

A prevenção da sinistralidade rodoviária em Portugal transcreve-se em diversas estratégias e planos de ação justapostos ao longo das últimas décadas. Trata-se da história das sucessivas tentativas da normativização dos comportamentos rodoviários perante a normalização da tragédia. Segundo dados do extinto Conselho Nacional de Segurança Rodoviária⁶⁹, em 1996 registaram-se 49 265 acidentes, de onde resultaram 2 100 mortos, 10 842 feridos graves e 55 785 feridos leves. Perante as solicitações da realidade rodoviária, em 1997 e 1998 foram publicados os primeiros Planos Integrados de Segurança Rodoviária (PISER), visando desenvolver uma política sistematizada de segurança rodoviária. Os PISER apresentavam uma dimensão preventiva, repartida entre ações de informação e sensibilização, investimento na educação escolar para a segurança rodoviária, bem como o aumento das ações de ordenamento e fiscalização do trânsito. Ademais, visavam reforçar a assistência às vítimas e lançar as bases para a constituição de um Observatório de Segurança Rodoviária.

3.1. Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER) - 1999

Por cingir os diversos Planos Integrados de Segurança Rodoviária e, nesse sentido, apresentar maior completude, analisemos em maior detalhe o PISER 99. Desenvolvido em nove projetos, apresenta uma abordagem complexiva da sinistralidade rodoviária, a saber: i) Observatório de Segurança Rodoviária; ii) educação rodoviária; iii) melhoria da sinalização rodoviária; iv) correção de zonas de acumulação de acidentes;

⁶⁸ O reconhecimento de questões centrais aos Estados-Membros relacionadas com a sinistralidade rodoviária, vem trilhando um paulatino caminho nas últimas décadas. A título de exemplo, refira-se a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução. Neste diploma encontrávamos disposições relativas à criação do modelo comunitário de carta de condução (art. 1.º), reconhecida reciprocamente pelos Estados-Membros da UE (art. 2.º), medidas contra a falsificação da carta (art. 3.º), bem como regras relativas à emissão, validade e renovação (art. 7.º). Subjacente às mencionadas normas, encontramos uma clara intenção do legislador europeu na promoção de um modelo comunitário de carta de condução como instrumento promotor da certeza e segurança jurídica, aumentando necessariamente a segurança rodoviária.

⁶⁹ Cfr. Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, PISER 99 – Plano Integrado de Segurança Rodoviária, p. 7.

v) melhoria do sistema de exames de condução; vi) campanhas de informação e sensibilização; vii) ordenamento de trânsito e fiscalização; viii) assistência a acidentes e acidentados; ix) ações de segurança rodoviária a desenvolver a nível distrital.

No âmbito do primeiro projeto, o PISER 99 criou o Observatório de Segurança Rodoviária, organismo que ainda hoje subsiste sob a alçada da ANRS. O Observatório seria responsável pela constituição de uma base de dados de acidentes rodoviários, bem como da produção de relatórios e estudos periódicos sobre a sinistralidade rodoviária. Sublinhamos igualmente, no tocante ao quarto projeto, o “acompanhamento permanente da sinistralidade nas estradas com maiores índices de gravidade”, a realização de auditorias de segurança rodoviária e a intervenção nos designados “pontos negros”, ou seja, nas zonas com maior sinistralidade rodoviária. Acresce ao quarto projeto a “construção de 21 variantes a centros urbano”. A título de curiosidade, no quinto projeto do PISER 99 foi aplicado pela primeira vez o sistema multimédia nas provas teóricas dos exames de condução. Por sua vez, o sétimo projeto instituiu centros e sistemas de controlo do tráfego em Lisboa e no Porto e melhorou significativamente o equipamento das entidades fiscalizadoras. Finalmente, destaquemos o oitavo projeto que melhorou a assistência aos sinistrados – designadamente com a criação de centros de orientação de doentes urgentes no Porto, em Lisboa e em Coimbra –, alargou a rede de ambulâncias e de viaturas médicas de emergência e reanimação, investiu no serviço de helicópteros de emergência médica e na formação dos técnicos de saúde e outros intervenientes.

3.2. Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR 2003-2005)

Após o auspicioso lançamento dos PISER 97, 98, 99 e 2000, seguiu-se um hiato de três anos, sempre difícil de configurar na senda de uma política de prevenção da sinistralidade rodoviária ainda a trilhar os primeiros passos. O interregno findou com a publicação do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), documento particularmente extenso a propor a redução da sinistralidade rodoviária até 2010 e um plano de ação para os anos de 2003 a 2005. O PNPR resultou do labor de uma comissão técnica presidida pelo Secretário de Estado da Administração Interna e constituída por diversos membros, a firmar a interdisciplinaridade e a complexidade da tarefa desenvolvida. Entre os membros da comissão contavam-se representantes da Direção

Geral de Viação, da Guarda Nacional Republicana (GNR), da Polícia de Segurança Pública (PSP), do Instituto das Estradas de Portugal, da Associação Nacional de Municípios Portugueses, da associação Prevenção Rodoviária Portuguesa e do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Tal como o PISER 99, o PNPR traçava uma radiografia detalhada da sinistralidade rodoviária nacional à época e relevava que a taxa de mortalidade por habitante em Portugal era superior “em quase 50% à média dos países da UE, sendo a segunda pior entre todos os países”⁷⁰, o mesmo se verificando relativamente aos veículos de duas rodas. Assim sendo, no cumprimento das metas propostas pela Comissão Europeia, o PNPR visava uma “redução de 50% do número de feridos graves até ao ano de 2010”⁷¹.

Revelava-se essencial reduzir com particular urgência a sinistralidade dos peões, dos veículos de duas rodas a motor e da sinistralidade dentro das localidades. No cumprimento deste desiderato, o PNPR propôs uma estratégia sustentada nos eixos da educação contínua dos utentes das estradas, na criação de um ambiente rodoviário seguro e no aperfeiçoamento do quadro normativo nacional. Note-se que, apesar de não referir a expressão, o Plano em análise perfila-se como partidário do Sistema Seguro, na medida em que pugna pela necessidade de os condutores e peões assumirem um comportamento seguro em estradas seguras ou, dito de modo diverso, em estradas tolerantes.

Relativamente ao comportamento seguro e à estrada segura, o PNPR destacava os seguintes elementos: velocidade segura; maximização da segurança dos peões e dos condutores de veículos de duas rodas; combate à condução sob a influência do álcool, drogas ou fadiga; maior implementação de equipamentos e dispositivos de segurança, como o colete refletor e as cadeiras para crianças até aos 12 anos ou 1,5 m de altura; reduzir a sinistralidade que envolvesse veículos pesados, propondo a implementação de tacógrafos digitais; infraestruturas mais seguras e socorro às vítimas mais efetivo.

Por fim, o aperfeiçoamento do quadro normativo nacional dispensava particular atenção à legislação penal. No âmbito processual penal, o PNPR propunha o alargamento da aplicação medida de coação de suspensão do título de condução em caso de crime rodoviário. No que respeita ao direito penal substantivo, o Plano propunha

⁷⁰ PNPR, p. 5.

⁷¹ PNPR, p. 9.

ao “[a]gravamento das penas a aplicar aos crimes de desobediência, injúria, ameaça, ofensa à integridade física, dano e homicídio quando praticados em ambiente rodoviário (com utilização de veículo ou na sequência da utilização deste)”⁷². Propunha igualmente o agravamento das penas dos tipos legais de condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP) e de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art. 292.º do CP). No âmbito criminal em sentido lato, o PNPR entendia igualmente que devia ocorrer um maior recurso à medida de segurança de cassação do título e interdição da concessão do título de condição em veículo com motor, prevista no art. 101.º do CP, “[s]empre que o arguido cometa um crime rodoviário, depois de ter sido condenado por sentença transitada em julgado por outro crime rodoviário – a fim de prevenir a perigosidade do agente”⁷³.

3.3. Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR 2008-2015)

Ainda no cumprimento do objetivo geral do PNPR de reduzir as vítimas mortais da sinistralidade rodoviária em 50% – e pese o seu programa de ação original abranger apenas os anos de 2003 a 2005 –, a ANSR procedeu à elaboração, “com o acompanhamento técnico e direcção científica do ISCTE”⁷⁴, da ENSR 2008-2015. A Estratégia relevava a acentuada diminuição do número de vítimas mortais em Portugal desde 1975, com particular ênfase na que ocorreu a partir de 1991, já no âmbito das comunidades europeias. Portugal passou do último lugar na Europa dos 15 para o 13.º lugar na Europa dos 27, em 2006. Sendo certo que se verificou uma clara aproximação dos números da sinistralidade rodoviária mortal em relação à média europeia, não podemos deixar de assinalar o amargo travo de o alargamento da União Europeia a novos Estados-Membros não ter conduzido a uma maior solidificação da posição portuguesa nos lugares cimeiros da tabela.

A ENSR identificava 30 objetivos operacionais⁷⁵, que podiam ser sintetizados nos seguintes vetores: controlo da velocidade e da condução sob o efeito de álcool e de

⁷² PNPR, p. 20.

⁷³ PNPR, p. 21.

⁷⁴ ENSR, p. 3.

⁷⁵ ENSR, p. 52 e ss.

substâncias psicotrópicas; formação e respetiva avaliação dos condutores; formação e educação rodoviária da população; auditoria das vias de trânsito e inspeção da sinalização; e fiscalização das condições de segurança do parque automóvel nacional. Destaquemos alguns objetivos pela sua importância e proximidade com a ideia do Sistema Seguro e da recente Visão Zero.

O objetivo operacional 17 (“Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem”) visava promover a aplicação de sistemas de retenção rodoviários nas estradas (barreiras de segurança, terminais, transições, amortecedores de choque e dispositivos de proteção para motociclistas)⁷⁶ da Rede Rodoviária Nacional. Como referia a Estratégia, o objetivo em causa era partidário do nosso conhecido conceito de “estrada tolerante”. Ainda no âmbito deste conceito, o objetivo operacional 18 (“Estrada auto-explicativa: adequação da via à sua hierarquia e função”), propunha “associar a hierarquia funcional das vias de comunicação a requisitos de projecto que sejam facilmente identificáveis pelos condutores, através do ambiente rodoviário resultante, bem como implementar novos tipos de vias e definir regras de associação de cada tipologia viária ao regime de circulação, promovendo-se a reavaliação da situação existente”. Para o efeito, previa a elaboração de normas técnicas sobre sinalização, de recomendações sobre a sinalização das manobras de ultrapassagem em estradas de “faixa de rodagem única” (entenda-se, de via de trânsito única), a publicação de um manual de dimensionamento de rotundas e a requalificação de estradas existentes. O objetivo 21 visava melhorar o sempre funesto indicador da sinistralidade envolvendo ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, por via da extensão das inspeções obrigatórias e da aprovação de centros de inspeção vocacionados para esta tipologia de veículos. Por sua vez, o objetivo operacional 28, relativo à “melhoria do parque automóvel”, apresentava como desiderato melhorar a segurança dos veículos em circulação, por via de “incentivos fiscais ao abate de veículos pesados com idade superior a 10 anos e à aquisição de veículos dotados com dispositivos de segurança passiva”. Ao que acrescia os incentivos ao abate de veículos ligeiros. Por fim, com o objetivo operacional 30, respeitante ao “[e]studo do custo económico e social dos acidentes”, pretendia-se “dispor de uma análise de custos/benefícios que sirva de suporte à tomada de decisão quanto às medidas a

⁷⁶ Cfr. “Sistemas de Retenção Rodoviários: Manual de Aplicação. Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, 2010, p. 5 e ss.

implementar e possibilite a respectiva avaliação”. Este último ponto denotava a dimensão complexiva do plano, a dispensar atenção à análise económica e social do direito.

3.4. Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)

Em 2015, as metas quantitativas do ENSR referentes aos mortos por milhão de habitantes encontravam-se cumpridas, ainda que Portugal tivesse descido para a 16.º posição, fruto de um melhor desempenho de alguns Estados-Membros da UE⁷⁷. No aprofundamento dos mecanismos de prevenção da sinistralidade rodoviária, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017 aprovou o PENSE 2020. O novo Plano apresentava-se orientado à prossecução de cinco objetivos estratégicos, numa clara aproximação ao Sistema Seguro, a saber: “melhorar a gestão da segurança rodoviária, tornar os utilizadores mais seguros, tornar as infraestruturas mais seguras, promover maior segurança dos veículos e melhorar a assistência e o apoio às vítimas”. Tal como a ENSR, o PENSE 2020 foi elaborado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária com a colaboração científica do ISCTE. No entanto, apresentou uma maior abertura à Academia e “foi objeto de uma avaliação prospetiva por parte de quatro universidades portuguesas, a Universidade de Coimbra, a Universidade de Lisboa, a Universidade Nova de Lisboa e a Universidade do Porto”⁷⁸. Mais se encontrava alinhado com as “Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020” da União Europeia e a “Década da Ação pela Segurança do Trânsito 2011-2020”, ao apresentar como objetivo a redução do número de mortos para 41 por milhão de habitantes.

Merece destaque o “programa de combate à condução sob o efeito de substâncias psicoativas, nomeadamente do álcool e de substâncias psicotrópicas”. Neste âmbito, refira-se a previsão de um “estudo de prevalência e estimativa de risco da

⁷⁷ O PENSE reconhece que a metodologia de aferição de vítimas mortais a 30 dias apenas foi devidamente aplicada a partir de 2010, o que “revelou que o número real de vítimas mortais é muito superior aos valores estimados anteriormente (entre 1998 e 2009)”.

⁷⁸ Como consta da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017. Mais especificamente, a avaliação prospetiva foi levada a cabo pela Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra (FCTUC), o Instituto de Direito e Segurança (IDeS), o Instituto de Engenharia Mecânica do Instituto Superior Técnico (IDMEC-IST) e a Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto (FPCEUP). Encontrando-se no complexo terreno da interdisciplinaridade, o fenómeno da sinistralidade rodoviária não deixa de convocar uma assinalável dimensão jurídica, pelo que mal se compreende que não tenham sido incluídas faculdade de direito na avaliação prospetiva do projeto.

condução sob a influência de substâncias psicoativas”⁷⁹. Ademais, antecipando aquilo que viria a ser a regulação europeia, propôs o estudo da “introdução de equipamentos inibidores da condução (*alcohol-locks*)”⁸⁰. Outro elemento que merece particular atenção prende-se com a prevenção das distrações e da fadiga ao volante. Nesta senda, o PENSE avançava a implementação da “recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de ‘condução distraída’ e de fadiga como fatores contributivos para a ocorrência do acidente”⁸¹. Ao elemento estatístico aditava a criação de incentivos à compra de veículos dotados de equipamentos de segurança ativa e passiva, como avisos de desvio de trajetória e de colisão frontal, “preferencialmente com acionamento de travagem automática”⁸². A aplicação destes incentivos – a menos que os consideremos inseridos nos incentivos relativos à mobilidade elétrica⁸³ – ficou por realizar. Tal como ficou por cumprir o estabelecimento de “condições para a discriminação positiva na aquisição de veículos novos mais seguros”⁸⁴. Ainda no âmbito da prevenção da condução distraída ou sob fadiga, o Plano visava “[d]efinir e implementar um programa de execução de guias sonoras para aviso de saída da faixa de rodagem”.

⁷⁹ Adicionalmente o Despacho n.º 9543/2019, de 22 de outubro criou “um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas”. Note-se que este despacho não corresponde propriamente ao supramencionado estudo.

⁸⁰ PENSE 2020, medida A10.36. A título de exemplo, o “SWOV Institute for Road Safety Research” dos Países Baixos tem discutido a eficácia e a instalação de equipamentos inibidores da condução nos veículos de agentes condenados por crimes rodoviários, sem descartar a possibilidade futura de equipar todos os carros com esses dispositivos (cfr. WEGMAN Fred; AARTS Letty; BAX Charlotte, “Advancing sustainable safety National road safety Outlook for The Netherlands for 2005-2020, *Safety Science*, vol. 46 (2008), p. 336). Neste específico referente geográfico ocorreu, entre 2011 e 2014 foi implementado um programa estatal que visava instalar inibidores de condução nos veículos de agentes condenados por condução com excesso de álcool - ver BLOM, M.; WEIJTERS, G., “Short-Term Effectiveness of na Alcohol Ignition Interlock Programme: A Retrospective Cohort Study in the Netherlands”, *European Journal on Criminal Policy and Research* (2024). No que respeita à dimensão técnica, um estudo recente aponta as vantagens, em termos de precisão, da utilização de semicondutores nos equipamentos inibidores da condução (cfr. TAO, Lu [et al.], “The alcohol lock built on carbon-based field-effect transistor sensor with Pd/ZnO floating gate structure used for drunk driving surveillance”, *Sensors and Actuators: B. Chemical*, vol. 419 (2024), pp. 1 e ss. Os inibidores da condução foram igualmente implementados na Suécia. Para uma avaliação da experiência sueca, cfr. HULTMAN, Sven, “Alcohol Interlock Systems in Sweden: 10 Years of Systematic Work”.

⁸¹ PENSE 2020, medida A11.40.

⁸² Idem, *ibid.*, medida A11.41.

⁸³ Veja-se, a título de exemplo, o Despacho n.º 5126/2023, que “aprova o regulamento da atribuição do incentivo pela introdução no consumo de veículos de emissões nulas no ano de 2023”.

⁸⁴ PENSE 2020, A26.94.

O PENSE colocava igualmente em evidência a importância das autarquias locais na prevenção da sinistralidade rodoviária, mais especificamente por via do desenvolvimento de planos municipais de segurança rodoviária e da melhoria da rede rodoviária da sua responsabilidade. E, para além da habitual preocupação com os motociclos, o documento dispensava atenção a outros veículos particularmente perigosos, como os tratores. A mortalidade rodoviária relacionada com tratores tem-se mantido elevada ao longo dos anos, o que reflete a importância da dimensão rural do país⁸⁵. De modo a compreender melhor a factualidade em causa, o PENSE propunha a análise das suas causas, o estudo da “viabilidade de realização de inspeção obrigatória aos tratores agrícolas, com recurso a centros de inspeção automóvel”⁸⁶, de alterações normativas que prevejam a obrigatoriedade de frequência de ações de formação para tratoristas, e a promoção da fiscalização aos tratores agrícolas “com incidência particular no arcos de proteção, cintos de segurança e transporte de passageiros”⁸⁷.

Na dimensão da estrada segura, o Plano previa a “aprovação e disseminação de disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade”⁸⁸. Por fim, no tocante aos condutores idosos, visava promover a sua sensibilização, através dos profissionais de saúde, “no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género”⁸⁹. Devemos referir que medidas como esta última devem ser aplicadas com o devido cuidado, sob pena da incursão num certo paternalismo médico e, por inerência, estatal. A unir os vetores da estrada e do comportamento seguro e a incidir sobre um dos mais profundos problemas relacionados com a segurança rodoviária nacional, encontramos o Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos, desenvolvido pela ANSR em 2018 e que, para além de traçar a radiografia desta tipologia de sinistros, comparando-a com o referente europeu, demanda medidas formativas, de fiscalização

⁸⁵ Para uma caracterização dos acidentes envolvendo tratores, ver MONTEMOR, Carlos; VELOSO, Luísa; AREOSA, João, “Acidentes com tratores agrícolas e florestais: aprender para prevenir”, *Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, vol. XXX (2015), pp. 119 e ss.

⁸⁶ Idem, *ibid.*, medida A12.48.

⁸⁷ Idem, *ibid.*, medida A12.52.

⁸⁸ Idem, *ibid.*, A14.62.

⁸⁹ Idem, *ibid.*, A17.74.

e de melhoria das infraestruturas dirigidas tanto aos peões como aos condutores. Não olvida igualmente a necessidade de um envolvimento ativo das autarquias locais na prevenção dos atropelamentos.

3.5. Visão Zero 2030

Portugal aderiu ao programa Visão Zero da União Europeia, que tivemos a oportunidade de analisar detidamente, encontrando-se agora a implementá-lo em três fases. Na primeira fase, entretanto concluída, foi desenvolvido um relatório intitulado “Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária”. Fundado no quadro teórico do Sistema Seguro, na Declaração de Estocolmo, na Década de Ação da ONU para a Segurança Rodoviária 2021-2030 e na “EU Road Safety Policy Framework 2021-2023: Next steps towards ‘Vision Zero’”, o documento em análise parte do enquadramento institucional da gestão da segurança rodoviária no contexto político nacional, europeu e mundial e, em seguida, traça o balanço do PENSE 2020. Portugal não atingiu a meta de 41 mortos por milhão de habitante definida no PENSE 2020, quedando-se nas 64 vítimas mortais por milhão de habitantes em 2019 e com uma projeção entre as 47 e as 53 vítimas mortais por milhão de habitantes para 2020. A meta dos 178 feridos graves por milhão de habitante também não foi atingida registando-se, em 2019, 213 feridos graves por milhão de habitante. Refira-se ainda que Portugal se tem mantido acima da média europeia, desde 2000, no que respeita ao número de acidentes com vítimas. O diferencial em relação à União Europeia reduziu-se na primeira década dos anos 2000, contudo, “entre 2010 e 2018 as curvas voltaram a afastar-se, verificando-se que em 2018, Portugal apresentou mais 1.491 (74%) acidentes por milhão de habitantes que a média UE28”⁹⁰. Mais auspiciosos são os dados referentes às vítimas mortais, onde Portugal apresenta uma redução global e aproximação constante à média europeia. O documento que nos ocupa menciona que “[e]nquanto em 2000 Portugal apresentava 51 mortos por milhão de habitantes que a UE28 (mais 45%), em 2010 esse valor diminuiu para 30, e em 2018 essa diferença foi de 20 mortos por milhão de habitantes, 41% acima da média europeia”⁹¹. Dizíamos mais auspiciosos, sendo certo que os números em análise merecem naturalmente reparo. Ainda que se tenha

⁹⁰ *Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária*, p. 43.

⁹¹ *Idem*, *ibid.*, p. 44.

verificado uma redução acentuada do número de vítimas mortais, o hiato que separa Portugal da média europeia pouco se encurtou. Em bom rigor, diminuiu 4 pontos percentuais, de 45% para 41%. Claro que sempre poderíamos objetar com a fraca implementação da metodologia de sinistros a 30 dias que, como referido anteriormente, apenas conheceu (relativa) estabilidade a partir de 2010. A ser assim, a distância a mediar Portugal e a UE entre 2000 e 2010 poderia ser mais profunda, o que conduziria ao corolário de que a diminuição percentual nas primeiras duas décadas do séc. XXI seria superior a 4 pontos percentuais. Claro que semelhante argumento, alicerçado na falta de transparência ou na metodologia opaca portuguesa, apresenta-se fraco.

A segunda fase da Visão Zero 2030, igualmente concluída, consistiu na elaboração de relatórios técnico-científicos para a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR). Foi executado um diagnóstico e avaliação do panorama da sinistralidade rodoviária à época e lançadas as Bases para a Visão Zero 2030. As Bases encetaram um resumo das boas práticas em intervenções de segurança rodoviária, traçaram o cenário de base para a Visão Zero, agregaram os contributos de entidades públicas e privadas, bem como do Conselho Não-Executivo de Especialistas e estabeleceram os valores de referência para indicadores de exposição e segurança. Estes valores de referência têm que ver com a evolução da população de Portugal continental, a projeção de distâncias percorridas, os valores de referência para a evolução do parque automóvel, bem como para a percentagem de condutores mortos com taxa de álcool no sangue superior a 0,5 g/l, as medições das variáveis relacionadas com dispositivos de segurança e com a segurança nas diversas tipologias de vias de trânsito.

Como resultado dos relatórios desenvolvidos anteriormente, a terceira fase da Visão Zero encontra-se funcionalizada à elaboração da Estratégia Visão Zero 2030 e do seu primeiro plano de ação. Recordemos que os planos de ação visam realizar o Estratégia e possuem uma periodicidade bienal. Verifica-se então um assinalável atraso na implementação da terceira fase, visto que a Estratégia e o seu primeiro e segundo planos de ação, referentes aos anos de 2021/2022 e 2023/2024, permanecem por publicar. Trata-se de um atraso difícil de compreender, que revela falta de compromisso com os objetivos da Visão Zero e que gora uma estratégia a dez anos.

3.6. Segurança interna

De acordo com o art. 1.º, n.º 1 da Lei de Segurança Interna (Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto), “[a] segurança interna é a actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática”. Mais acrescenta, no n.º 3, que as medidas que prevê se destinam, “em especial, a proteger a vida e a integridade das pessoas, a paz pública e a ordem democrática, designadamente contra o terrorismo, a criminalidade violenta ou altamente organizada, a sabotagem e a espionagem, a prevenir e reagir a acidentes graves ou catástrofes, a defender o ambiente e a preservar a saúde pública”.

Como resulta das normas transcritas, a segurança interna transcende a dimensão criminal ou, dito de modo diverso, não se reduz à política criminal. Neste sentido, a utilização de conceitos de espectro amplo como “a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas”, o “normal funcionamento das instituições democráticas” aponta para uma dimensão de ordenação social e contém naturalmente as diversas declinações do direito sancionatório público, mas também o lugar-comum de uma prevenção que não se encontra necessariamente associada a sanções jurídicas. A segurança rodoviária constitui inarredavelmente uma dimensão da segurança interna, porquanto sanciona comportamentos que lesam ou colocam em perigo a supramencionada ordem, segurança e tranquilidade públicas, tal como a vida e a integridade das pessoas. Sem esquecer que, na sua dimensão preventiva, a segurança rodoviária visa prevenir a lesão ou a colocação em perigo dos mencionados bens jurídicos ou, como referido no n.º 3 da norma que nos ocupa, visa a prevenção e a reação perante “acidentes graves”. Claro que o conceito de acidente não se espalha tão-só na sinistralidade rodoviária, mas encontra neste *locus* particular campo de aplicação.

Nos termos do art. 17.º, n.º 2, d) da Lei de Segurança Interna, encontramos entre as competências do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna a elaboração do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI). O RASI compreende a análise da criminalidade reportada, entre janeiro e dezembro, pelos órgãos de polícia criminais – mais especificamente, pela Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Polícia Judiciária (PJ), a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

(ASAE), a Autoridade Tributária (AT), a Polícia Marítima (PM) e a Polícia Judiciária Militar (PJM) –, sendo a informação coligida e sistematizada pela Direção-Geral da Política de Justiça (DGPJ)⁹². A estrutura do RASI desdobra-se na caracterização da segurança interna, das ações, operações e exercícios no âmbito da segurança interna, na descrição das infraestruturas e equipamentos, na definição da cooperação internacional, na análise das medidas legislativas, na avaliação das orientações estratégicas do ano anterior e na delimitação das orientações para o ano seguinte. Uma das áreas que tem constituído presença assídua nos RASI, desde 1991, tem sido a segurança rodoviária, uma vez mais a marcar a sua importância no âmbito da segurança interna⁹³.

Em latitude diversa, desta feita normativa, as leis de política criminal, destinadas a vigorar a cada biénio, no cumprimento da Lei-Quadro da Política Criminal (Lei n.º 17/2006, de 23 de maio), fazem recorrentemente referência à sinistralidade rodoviária. Em bom rigor, com exceção da Lei n.º 72/2015, de 20 de julho (biénio 2015-2017), as leis de política criminal⁹⁴ alertam para os números elevados da sinistralidade rodoviária no panorama nacional, prestando particular atenção aos crimes rodoviários, *maxime*, a condução perigosa de veículo, em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas ou a condução sem habilitação legal. As leis de política criminal enfatizam a correlação existente entre a criminalidade em contexto rodoviário e a sinistralidade rodoviária, no exato sentido de que o fenómeno criminal em análise aumenta as mortes e os feridos graves na estrada, com particular ênfase, como veremos, nos crimes de perigo e nos crimes negligentes.

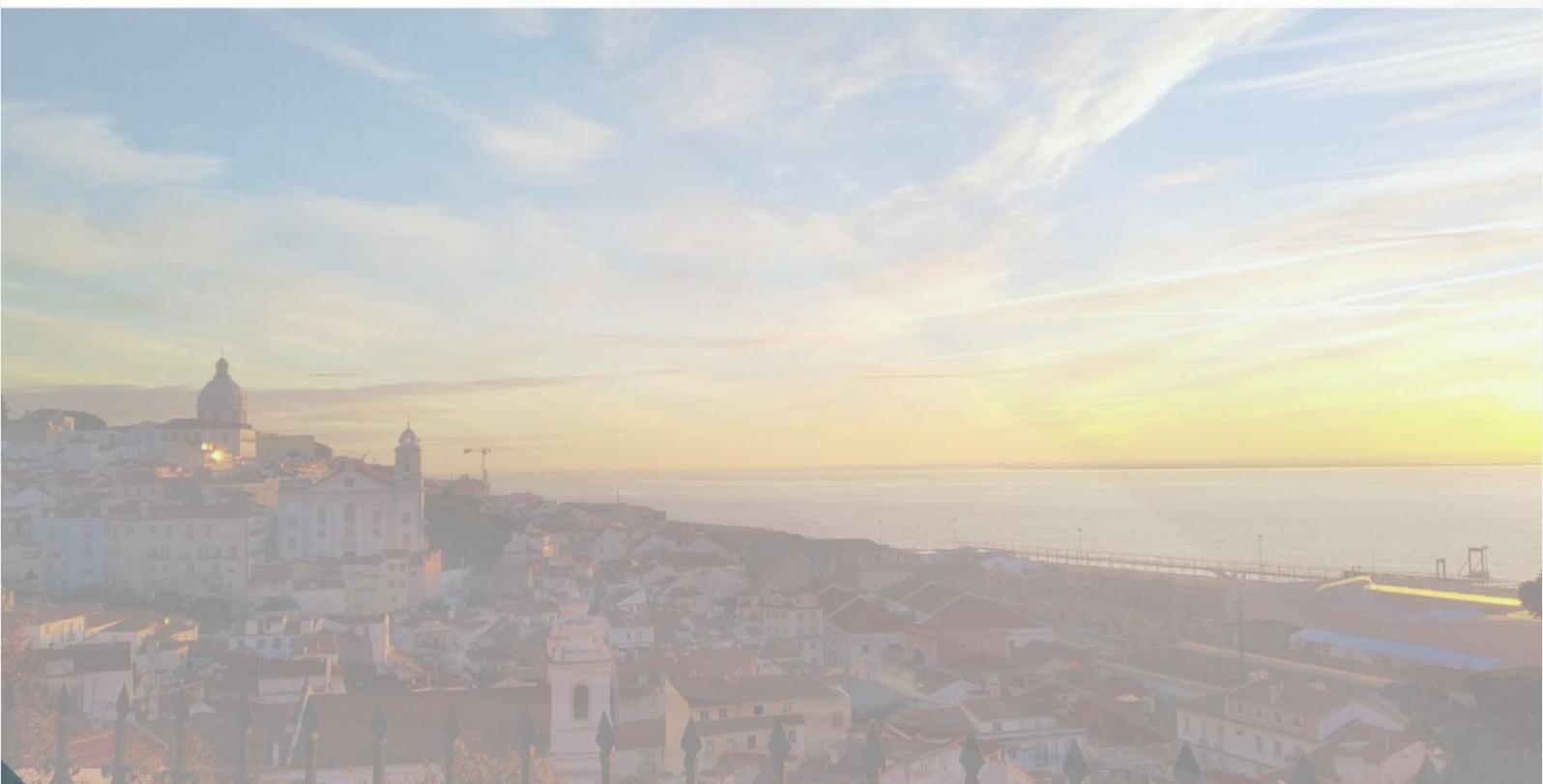
⁹² Os RASI incluíam igualmente os dados reportados pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF). Contudo, a Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro – que aprovou a reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras – transferiu as competências de natureza policial do SEF para a GNR, a PSP e a PJ, nos termos do seu art. 2.º.

⁹³ A título de exemplo, o RASI 2023 identifica a segurança rodoviária entre as áreas de intervenção, dividindo-a em quatro elementos: a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – Visão Zero 2030; a sinistralidade rodoviária; a segurança e prevenção rodoviária; e a criminalidade rodoviária.

⁹⁴ Cfr. a Lei n.º 51/2007, de 31 de agosto (biénio 2007/2009); a Lei n.º 38/2009, de 20 de julho (biénio 2009/2011); a Lei n.º 96/2017, de 23 de agosto (biénio 2017/2019); a Lei n.º 55/2020 (biénio 2020/2022); e a Lei n.º 51/2023, de 28 de agosto (biénio 2023/2025).

PARTE I I

CRIMES RODOVIÁRIOS



CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Capítulo I - Condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP)

Artigo 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

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

a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou

b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direcção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em auto-estradas ou em estradas fora de povoações, à marcha atrás em auto-estradas ou em estradas fora de povoações, ao limite de velocidade ou à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita;

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

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

3 - Se o perigo referido no n.º 1 for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias.

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

O tipo legal de condução perigosa de veículo protege a **vida**, a **integridade física** e o **património alheio**⁹⁵. Poderíamos avançar com uma configuração coletiva do bem

⁹⁵ Assim, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. 4.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2021, p. 1098.

jurídico, associando-o à proteção da segurança rodoviária⁹⁶. Contudo, essa não nos parece ser a solução metodologicamente mais correta por duas ordens de razões. Em primeiro lugar, porque a norma especifica os bens jurídicos de referente individual afetados pela condução perigosa logo no n.º 1. Em segundo lugar, porquanto a proteção de bens jurídicos coletivos apenas parece fazer sentido, quer em termos dogmáticos, quer político-criminais, após ser excutida a capacidade de rendimento dos bens jurídicos individuais. Acresce que a aceitação excessiva ou imotivada de bens jurídicos coletivos poderá convocar o risco da hipertrofia do direito penal ou, dito de modo diverso, o retorno à vetusta figura do direito penal administrativo⁹⁷. Claro que sempre pode ser afirmado que a proteção dos bens jurídicos individuais em crise se encontra funcionalizada à ordenação rodoviária. Contudo, semelhante perspetiva soçobra perante a letra da lei, orientada que se encontra, não propriamente à ordenação da segurança rodoviária como um bem em si mesmo, mas à proteção de bens jurídicos individuais particularmente relevantes. Assim assume a *ratio* da proteção da vida e da integridade física de terceiros, bens jurídicos pessoais particularmente importantes e, no âmbito dos bens jurídicos patrimoniais, dispensa igualmente tutela aos bens patrimoniais alheios de elevado valor. Note-se, no entanto que, em relação ao património, o legislador escolheu um critério pragmático, restringindo a punição aos casos particularmente carecidos de tutela penal, casos esses determinados pelo valor pecuniário do bem patrimonial afetado. Trata-se então, em qualquer das suas declinações de um **crime complexo**, visto proteger uma multiplicidade de bens jurídicos.

Quanto ao grau de lesão do bem jurídico, no n.º 1 encontramos um **crime de perigo concreto**, na medida em que o perigo faz parte do tipo legal. Neste caso, é a

⁹⁶ A defender uma posição intermédia que reconhece a proteção da segurança rodoviária, matizada pela “inclusão de bens jurídicos individuais no objeto de tutela”, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022, p. 648. No mesmo sentido, PEREIRA, Victor de Sá Pereira, LAFAYETTE, Alexandre, *Código Penal Anotado e Comentado*. 2.ª edição. Lisboa: Quid Juris, 2014, p. 810. Encontramos igualmente na jurisprudência o reconhecimento da segurança rodoviária como bem jurídico protegido pela incriminação. Veja-se, a título de exemplo, o Ac. do TRC, de 11/02/2009, Proc. 137/06.2GBSRT.C1, Fernanda Ventura (ver *infra*). A posição da Autora encontra eco na jurisprudência, como atesta, a título de exemplo, o Ac. do TRC, de 11/02/2009, Proc. 137/06.2GBSRT.C1, Fernanda Ventura; a referir a tutela da “segurança da circulação”, Ac. do TRC, de 22/05/2013, Proc. 257/11.1GAANS.C1, Belmiro Andrade; e a “segurança das comunicações”; Ac. TRC, de 30/06/2020, Proc. 3116/16.8T9VIS.C1, Elisa Sales (transcritos *infra*).

⁹⁷ Sobre a génese e o renascimento novecentista da teoria do direito penal administrativo, ver BRANDÃO, Nuno, *Crimes e Contra-Ordenações*, pp. 21 e ss e 49 e ss.

própria norma que exige a verificação concreta do perigo que servirá de fundamento da incriminação. O crime em análise apenas se verificará quando se provar que os bens jurídicos protegidos (vida, integridade física e bens patrimoniais de elevado valor) foram efetivamente colocados em perigo.

No que respeita à realização da conduta, a condução perigosa prevista no n.º 1 configura um **crime de resultado**, na medida em que o preenchimento típico convoca uma alteração externa espaço-temporalmente distinta da conduta, ou seja, a condução, por ser perigosa, interfere e altera a circunstância em que se insere, produzindo situações de desproteção para os bens jurídicos tutelados, autónomas relativamente à condução. Dito de modo ainda mais claro, o perigo que impende sobre os bens jurídicos autonomiza-se da conduta do agente. No capítulo do modo de execução, tudo indica estarmos perante um **crime de execução instantânea**, visto que a sua consumação se reduz a um dado momento, aquele em que o agente, fruto do estado em que se encontra ou da violação de uma das regras de direito estradal elencadas na norma, coloca em perigo os bens jurídicos previstos no tipo.

O **tipo objetivo de ilícito** merece particular consideração, visto que o n.º 1 da norma em estudo possui duas declinações. Na **alínea a)**, encontramos as situações em que o agente não está em condições de conduzir “por se encontrar em estado de embriaguez ou sob a influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos de efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva”. Como é bom de observar, o perigo resulta do estado em que o condutor se encontra ou, melhor, o estado psicofísico em que o condutor se encontra influenciará naturalmente a sua motricidade, com uma clara redução da capacidade para conduzir. Estamos perante um elenco taxativo e relativamente exaustivo. Sublinhemos que relativamente ao álcool, o legislador não exige uma concreta gramagem de álcool no sangue. Aquilo que se exige é a comprovação concreta de que a influência alcoólica colocou concretamente em perigo os bens jurídicos protegidos pela norma. O mesmo se diga em relação aos estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, não se exigindo uma concreta gramagem, mas a comprovação casuística da sua influência na capacidade de o agente conduzir com segurança e, como corolário necessário, da criação concreta do perigo para os bens jurídicos tutelados. Referíamos que o elenco taxativo previsto na presente análise se apresenta relativamente exaustivo, uma vez que ainda

nos é possível perspetivar hipóteses de difícil enquadramento. Pensemos no caso de um idoso que apresente reflexos muito lentos. Sem nos querermos adentrar no problema do crime de atestado falso, previsto e punido no art. 260.º do CP, o caso colocado parece escapar ao elemento literal da norma em estudo. Assim ocorre na medida em que a diminuição de reflexos conatural ao envelhecimento não se reconduz facilmente a uma deficiência física ou psíquica, sob pena de considerarmos o envelhecimento como deficiência. Por igualdade de razão, o exemplo em causa dificilmente seria enquadrável na fadiga excessiva, pelo que poderemos estar perante um ângulo morto normativo, ficando apenas ressalvada a possibilidade de punição pela conduta negligente, caso a mesma encontre previsão legal expressa⁹⁸. Não ignoramos a existência de doutrina que aponta a possibilidade de enquadramento da hipótese em estudo no conceito agregador da “deficiência física”, na ótica de que o termo abrange toda a perda de motricidade de natureza aguda ou crónica⁹⁹. No entanto, em abono da certeza e da segurança jurídica, consideramos que a melhor solução passaria pela autonomização da idade como elemento do tipo¹⁰⁰.

⁹⁸ Em sentido diverso parece apontar SILVA, Germano Marques da, *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 50, quando afirma que “[a] lei enumera limitações físicas e psíquicas que considera causa de incapacidade para conduzir veículos automóveis, mas não são apenas essas limitações que relevam para os efeitos do artº 291º do CP, mas quaisquer limitações susceptíveis de incapacitar para o exercício da condução com segurança. Questão é que o condutor tenha consciência dessa limitação ou devesse tê-la, porque o crime do artº 291.º é punível a título de dolo e de mera negligência”. Não concordamos com o posicionamento expresso, na medida em que o elenco do tipo surge apresentado de modo taxativo.

⁹⁹ Assim, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 655 e 656, entende que “[p]odem ser consideradas deficiências físicas as perdas de reflexos e de desempenho associadas à idade avançada, muito embora a natureza insidiosa do processo de envelhecimento possa impedir a pessoa de ter consciência da perda das suas capacidades, nem sempre devendo tê-la, o que pode impedir a negligência (nestes casos, é necessário avaliar se a modificação da personalidade da pessoa envolveu a redução da sua capacidade de autorreflexão e autocrítica, impedindo a avaliação correta da segurança da condução (...)]”.

¹⁰⁰ A título de exemplo, sublinhe-se que a idade não surge expressamente como elemento de deficiência na Convenção sobre os Direitos das Pessoas Com deficiência, aprovada pela Resolução da Assembleia da república n.º 56/2009, de 30 de Julho. Por sua vez, a Lei n.º 46/2006, de 28 de agosto (Proíbe e Pune a Discriminação em Razão da Deficiência e de Risco Agravado de Saúde), apresenta como objeto (art. 1.º) “prevenir e proibir a discriminação, directa ou indirecta, em razão da deficiência, sob todas as suas formas, e sancionar a prática de actos que se traduzam na violação de quaisquer direitos fundamentais, ou na recusa ou condicionamento do exercício de quaisquer direitos económicos, sociais, culturais ou outros, por quaisquer pessoas, em razão de uma qualquer deficiência”. Uma vez mais, não encontramos a autonomização da idade. Por fim, de acordo com a Lei n.º 28/2004, de 18 de agosto (Lei de Bases da Pessoa com Deficiência), “[c]onsidera-se pessoa com deficiência aquela que, por motivo de perda ou anomalia, congénita ou adquirida, de funções ou de estruturas do corpo, incluindo as funções psicológicas, apresente dificuldades específicas susceptíveis de, em conjugação com os factores do meio, lhe limitar ou dificultar a actividade e a participação em condições de igualdade com as demais pessoas”. Ora, como referimos anteriormente, a redução de reflexos associada ao envelhecimento não trata

Acresce ao que vem sendo dito a dificuldade da prova do nexó entre estado do condutor e a criação do perigo concreto. Prova essa que, apresentando-se relativamente simples em casos de condução sob a influência de álcool, devido à adequação das ações e meios de fiscalização rodoviária, poderá levantar problemas de monta relativamente aos estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos de efeito análogo porquanto, por um lado, necessitam de instrumentos de medição específicos e, por outro lado, nem sempre os indícios de abuso dessas substâncias são perceptíveis pelos agentes dos órgãos de polícia criminal. Mas se o álcool e as drogas são mensuráveis, maiores dificuldades levantará a fadiga excessiva. Levantará maiores dificuldades, logo em termos qualitativos, pelo problema da aferição do que constitua fadiga, avaliação que recorrerá, não à pesquisa de determinadas substâncias, mas à avaliação sintomática do condutor. Em termos quantitativos, coloca-se igualmente a questão de saber o que constituirá excesso de fadiga.

Na **alínea b)**, o perigo resulta de violação grosseira de regras de circulação rodoviária. Sublinhemos que o legislador não optou por uma norma penal em branco que remetesse a *facti species* para a legislação de direito estradal. Ao invés, incluiu os comportamentos estradais perigosos no elemento literal na norma, o que se compreende em abono da certeza e segurança jurídica que desaconselha o recurso jurídico-penal a normas em branco. O catálogo de comportamentos previsto na norma diz respeito a regras estradais essencialmente referentes às regras de cedência de passagem, ultrapassagem e sentido da marcha no trânsito, ou seja, comportamentos particularmente suscetíveis de colocar em causa bens jurídicos pessoais e patrimoniais de terceiros. Contudo, o legislador foi particularmente exigente, não bastando ao preenchimento típico a violação das normas estradais taxativamente previstas, mas exigindo a verificação de um desrespeito normativo particularmente gravoso, *rectius*, de uma violação grosseira das regras de circulação rodoviária.

Como resulta do tipo objetivo de ilícito, estamos na presença de um **crime de execução vinculada**, uma vez que o tipo legal especifica detalhadamente o modo de

propriamente de uma perda ou anomalia funcional ou estrutural do corpo, mas de um processo biopsíquico dito normal. Ademais, o presente diploma distingue claramente os conceitos de idade e deficiência. Para uma panorâmica jurídica sobre a deficiência, ver PINHEIRO, Jorge Duarte, “As Pessoas com Deficiência como Sujeitos de Direitos e Deveres: Incapacidades e Suprimento – A Visão do Jurista”, *O Direito* 143, n.º 3 (2010), pp. 465 e ss.

execução da conduta, seja através da explicitação precisa dos comportamentos que preenchem a expressão “não estando em condições de o fazer com segurança” ou pela indicação de concretas regras estradais cuja violação coloca em perigo os bens jurídicos tutelados. A prática simultânea de factos previstos nas alíneas a) e b) subsume-se em apenas um crime de condução perigosa de veículo. Bem observado, existe um nexo entre as condutas descritas nas duas alíneas, mais não seja porque o estado do agente descrito na alínea a) não raras vezes conduzirá à violação das regras estradais constantes da alínea b). Constitui ainda um **crime comum**, por não fazer depender o preenchimento típico de concretas características do agente.

A **alínea c) do n.º 2** contém um crime de perigo abstrato e de mera atividade. Esta norma foi particularmente pensada para as corridas e concentrações não autorizadas. Pensemos nas corridas de automóveis na ponte Vasco da Gama, das concentrações de carros alterados na Praia do Aterro em Leça da Palmeira, ou das competições de aceleração na zona industrial de Mindelo, em Vila do Conde, que vão povoando o espaço mediático português. Tratando-se de um crime de perigo abstrato, reitere-se que o perigo não faz parte do tipo legal, pelo que o preenchimento da norma não depende da criação de um perigo concreto. O perigo será mero motivo da incriminação e não conteúdo do tipo, pelo que podemos afirmar, não sem um certo abuso de linguagem, que estamos perante uma presunção inilidível (*juris et de jure*) de perigo¹⁰¹.

Por corresponderem a uma antecipação da tutela punitiva, com o inarredável esbatimento do princípio da ofensividade¹⁰², os crimes de perigo abstrato apresentam estruturalmente uma necessidade de tutela penal menos intensa ou, dito de modo diverso, demandam consequências jurídicas menos severas. Porém, se atentarmos à moldura legal do crime em estudo, verificaremos que se apresenta idêntica à do crime de perigo concreto previsto no número anterior (prisão até três anos ou pena de multa),

¹⁰¹ Para nos servirmos da expressão de DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal: Parte Geral*. 3.ª edição. Coimbra: Gestlegal, 2019, p. 360.

¹⁰² A soerguer o princípio da ofensividade ou princípio do facto (“Tatprinzip”) a barreira dogmática contra a intromissão estatal na esfera privada do agente sob o manto da antecipação da tutela punitiva, ver JAKOBS, Günther, “Kriminalisierung im Vorfeld einer Rechtsgutsverletzung”. *ZStW*. Vol. 97, n.º 4 (1985), pp. 762 e ss. Para uma descrição da declinação anglo-americana do princípio em estudo (“harm principle”), cfr. MATOS, Nuno Igreja, *Ideologias Políticas e Direito Penal: O Problema da Incitação ao Ódio no Conflito Político*. Coimbra: Almedina, 2023, pp. 73 e ss.

o que parece constituir uma manifestação de hiperpunitivismo, na medida em que resulta difícil de compreender que a colocação em perigo menos intensa dos bens jurídicos tutelados demande moldura legal igual à da colocação em perigo mais intensa. Resulta então de legitimação e legitimidade duvidosa que, por referência aos mesmos bens jurídicos, ocorra uma indistinção punitiva entre um perigo abstrato e um perigo concreto. De mais a mais, quando se verifica um **concurso aparente, legal ou de normas** entre o n.º 2 e o n.º 1 da norma em estudo, porquanto entre os crimes de perigo abstrato e os crimes de perigo concreto intercede uma relação de **subsidiariedade implícita**. A título de exemplo, se durante uma corrida não autorizada os pilotos criarem um perigo concreto para os bens jurídicos em estudo, serão punidos pelo n.º 1 e não pelo n.º 2. Ora, aqui deparamo-nos com uma antinomia, na medida em que a conduta objetivamente mais gravosa e atentatória dos bens jurídicos tutelado não é punida mais severamente. Tudo se passa como se, em atividades não autorizadas, de natureza desportiva ou análogas, o perigo abstrato fosse equiparado ao perigo concreto. E não ignoramos que político-criminalmente a prevenção do perigo inerente aos eventos desportivos não autorizados demande uma normação jurídico-penal reforçada, contudo, temos sérias dúvidas quanto à isometria que o legislador estabeleceu entre duas situações em que o perigo que impende sobre os mesmos bens jurídicos apresenta um potencial ofensivo muito distinto. Numa frase, o legislador operou uma alteração legislativa sem atender à unidade sistémica da lei penal¹⁰³.

Os crimes em estudo exigem **dolo de perigo** em relação aos bens jurídicos protegidos. Nada impede que o dolo de perigo surja numa das três declinações previstas no art. 14.º do CP, a saber, dolo direto intencional (n.º 1), dolo direto necessário (n.º 2) e dolo eventual (n.º 3). Problema mais assinalável prende-se com a distinção entre o dolo de perigo e o dolo de lesão dos bens jurídicos em crise. E se a distinção se perfila relativamente simples quanto ao dolo direto, seja intencional ou necessário, rapidamente se complexifica no dolo eventual. Assim sendo, a distinção entre a

¹⁰³ A propor e a desenvolver o conceito de “sistema global de justiça penal”, ver MONTE, Mário Ferreira, “Da realização Integral do Direito Penal”. In Dias, Jorge de Figueiredo, [et al.], *Estudos de Homenagem ao Prof. Doutor António Castanheira Neves*. Coimbra: Coimbra Editora, 2008. Vol. 3, p. 752 e ss; ver igualmente MONTE, Mário Ferreira, Relação Entre Criminologia e Justiça Penal nas Ciências Criminais, in *As Palavras Necessárias: Estudos em comemoração dos 30 anos da Escola de Direito por ocasião do centenário de Francisco Salgado Zenha*, Vol. II. Org. MONTE, Mário Ferreira, et al. Braga: Uminho Editora, 2023, pp. 136 e ss.

condução perigosa de veículo rodoviário e uma tentativa de ofensa à integridade física grave praticada com dolo eventual (art. 144.º, d) do CP) afigura-se particularmente desafiante. Imaginemos que **A** aposta com **B** percorrer a Avenida da Boavista a alta velocidade sem parar em nenhum semáforo. No cumprimento da aposta, **A** desrespeita diversos semáforos vermelhos a elevada velocidade e, num desses semáforos, cruza uma passadeira a escassos centímetros de um peão que havia avistado antecipadamente. A resposta dogmática surge relativamente clara e demanda aferição do elemento subjetivo do dolo. Destarte, se o agente previu a possibilidade de realização do resultado típico – seja a morte ou a ofensa à integridade física da vítima –, e se conformou com a mesma, estaremos perante uma tentativa de homicídio ou de ofensa à integridade física com dolo eventual. Dito por outras palavras, se o agente entrou em sérias contas com a possibilidade de realização típica¹⁰⁴ e, ainda assim, decidiu-se pela comissão delitiva, será punido a título de tentativa por dolo eventual¹⁰⁵. Por sua vez, se apenas previu e quis realizar um comportamento capaz de colocar em perigo os bens jurídicos em questão, será punido pelo crime de condução perigosa de veículo rodoviário. Esta será a solução correta em termos de concurso aparente, legal ou de normas, na medida em que entre os crimes de perigo e os crimes de dano medeia uma relação de subsidiariedade implícita. A distinção prática entre uma tentativa cometida com dolo eventual e um crime cometido com dolo de perigo apresenta-se particularmente desafiante ao nível probatório, convocando sobretudo a metodologia tópica da prova indireta ou indiciária¹⁰⁶. O *punctum crucis* da distinção passará pela aferição do grau de

¹⁰⁴ De acordo com a lição de DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal*, p. 434, “[e]ssencial se revela na doutrina da “conformação”, segundo o nosso ponto de vista – julgando seguir aqui a posição de princípio de 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 facto”.

¹⁰⁵ DIAS, Jorge de Figueiredo, *op. cit.*, p. 815, admite que “na tentativa o dolo pode assumir qualquer uma das suas formas: intencional, necessária ou eventual”. Por seu turno, FÁRIA, Paula Ribeiro de, *Formas Especiais do Crime*, ensina que “[a] questão que se pode colocar em relação à punição da tentativa praticada com dolo eventual será apenas a de saber se não se está a levar longe demais a fronteira da punibilidade nestes casos. Embora se possam deduzir argumentos num e noutro sentido, não nos parece que esta preocupação justifique a exclusão do dolo eventual como regra geral do âmbito de aplicação do artigo 22.º”. A jurisprudência tem igualmente admitido a tentativa por dolo eventual. Veja-se, a título de exemplo, Ac. STJ de 11/12/1997, Proc. 97P975, Bessa Pacheco (transcrito *infra*).

¹⁰⁶ A propósito da importância da prova indiciária a determinação do dolo veja-se, a título de exemplo, os seguintes arestos: Ac. TRC de 11/05/2005, Proc. 1056/05, Oliveira Mendes (transcrito *infra*); Ac. TRP de 10/11/2021, Proc. 229/19.8GCVFR.P1, João Pedro Pereira Cardoso (transcrito *infra*); Ac. TRP de 19/10/2022, Proc. 16113/17.7T9PRT.P1, Cláudia Rodrigues; Ac. TRC de 8/01/2025, Proc. 200/21.0GCCNT.C1, Sandra Ferreira. Sobre a prova e a indicição, ver SILVA, Germano Marques da, *Curso de Processo Penal*, vol. II. 2.ª edição. Lisboa: Verbo, 1999, pp. 96 e ss.

contrariedade ou indiferença do agente em relação aos bens jurídicos protegidos, sendo que a tentativa revelará naturalmente um maior afastamento em relação ao dever-ser jurídico-penal ou, dito por outras palavras, uma atitude mais desvaliosa perante os bens jurídicos dignos e carecidos de tutela penal.

No **n.º 3** encontramos aqueles casos em que o perigo do **n.º 1** foi criado por negligência e, no **n.º 4**, as hipóteses em que a conduta foi praticada negligentemente.

Detenhamo-nos um pouco nestas normas. Para as compreendermos, temos de configurar a cisão operada pelo legislador entre a conduta e a criação do perigo. Assim sendo, no **n.º 3**, a conduta apresenta-se dolosa, ou seja, o agente possui conhecimento e vontade de realização da factualidade descrita no **n.º 1**, mas o resultado será criado a título de negligência. Dito de modo diverso, o agente quis conduzir não estando em condições de o fazer ou quis violar uma regra do direito estradal, mas não quis criar o perigo concreto para os bens jurídicos protegidos. Esse perigo foi criado por descuido ou leviandade ou, melhor, o resultado de perigo verifica-se por negligência. Em suma, o agente atuou sem dolo de perigo, ainda que com conhecimento e vontade de realização (dolo) da condução perigosa, tendo o perigo concreto vindo a manifestar-se por negligência.

Por sua vez, no **n.º 4** a conduta é praticada por **negligência**, não demonstrando o agente uma atitude de contrariedade ou indiferença perante o bem jurídico, mas de descuido ou leviandade. De acordo com a norma, a condução perigosa não resulta do conhecimento e vontade de realização do tipo objetivo de ilícito (dolo), mas da violação de deveres de cuidado (negligência), seja consciente (art. 15.º, a) do CP) ou inconsciente (art. 15.º, b) do CP). Tal como a distinção entre dolo de perigo e dolo de lesão dos bens jurídicos tutelados de que demos conta anteriormente, o crime em estudo convoca a igualmente complexa cisão entre dolo (de perigo) eventual e a negligência consciente. No esteio da teoria da conformação ínsita nos art. 14.º, n.º 3 e 15, a) do CP, tudo dependerá de saber se o agente considerou seriamente a possibilidade de preenchimento típico e, não obstante essa clara possibilidade, optou pela comissão delitiva. Nesta hipótese, estaremos perante o crime do **n.º 1** e não do **n.º 4**, visto que este pressupõe que o agente não se conforme com a possibilidade de realização típica. Sublinhe-se que a negligência prevista no **n.º 4** diz respeito ao comportamento e ao perigo tipificados no **n.º 1**, pelo que se distingue do crime previsto no **n.º 3**,

anteriormente analisado, em que o comportamento ocorria de modo doloso e o perigo era gerado por negligência. Ora, se o comportamento é negligente, como corolário necessário, o perigo surgirá igualmente de modo negligente, sob pena de redundarmos em elucubrações antinômicas.

O art. 294.º, n.º 1 do CP permite a **agravação** de um terço dos limites mínimos e máximos da condução perigosa de veículo quando for cometida “no exercício da actividade por condutores de veículos de transporte escolar, ligeiros de aluguer para transporte público de aluguer, pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas”. Trata-se de uma agravação escorada nas especificidades da função exercida pelos agentes elencados, mais propriamente dos especiais deveres de cuidado que sobre eles recaem relativamente ao transporte de pessoas e mercadorias. Especificidades estas que demandam um juízo de ilicitude e de censurabilidade acrescidos.

No n.º 2 do art. 294.º do CP encontramos idêntica agravação aplicável “aos condutores de veículos de socorro ou de emergência”, mas apenas nos casos previstos na al. a) do n.º 1, no n.º 2 e no n.º 3 do art. 291.º do CP. Uma vez mais, estamos perante funções de elevada responsabilidade a demandar especiais deveres de cuidado por parte dos agentes. Notemos, no entanto, que esta agravação exclui as condutas previstas no 291.º, n.º 1, b) do CP, ou seja, exclui a agravação quando o agente seja condutor de veículo de socorro ou de emergência e viole as regras de direito estradal previstas naquela norma. A *ratio* da exclusão parece residir na intenção do legislador de não criar entraves à ação das equipas de socorro ou de emergência médica, *telos* que bem se compreende. No entanto, semelhante teleologia não se assoma ausente de dúvidas. Em primeiro lugar, as hipóteses em que os condutores de veículos de socorro ou de emergência circulem em serviço de urgência, colocando em perigo bens jurídicos, devem ser resolvidas com recurso ao direito de necessidade do art. 34.º do CP, com a consequente justificação da conduta. Em segundo lugar, nos casos em que a justificação da conduta – ou a exculpação, nos termos do art. 35.º do CP – não seja possível, o agente praticará um crime de condução perigosa de veículo. Nestes casos, se o agente não circula em condições capazes de excluir a ilicitude ou a culpa do ato, mal se entende que não possa ocorrer a agravação que nos ocupa. Não devemos esquecer que os condutores de veículos de socorro e de emergência se encontram cingidos por especiais deveres de

cuidado no tráfico e que, quando não circulem em marcha de urgência¹⁰⁷ ou quando esta não justifica a colocação em perigo de bens jurídicos, devem abster-se de condutas que afetem terceiros. A ausência de agravação em hipóteses desta natureza poderá convocar, como externalidade ou epifenómeno, a desproteção dos restantes intervenientes do tráfego rodoviário.

O n.º 3 do art. 294.º do CP permite a aplicação da **agravação pelo resultado** prevista no art. 285.º do CP à condução perigosa de veículos rodoviários. Assim sendo, se da condução perigosa de veículo “resultar morte ou ofensa à integridade física de outra pessoa”, as sanções previstas no art. 291.º do CP serão agravadas em um terço nos seus limites mínimos e máximos. Note-se que a agravação em estudo é exatamente a mesma, independente de ocorrer a morte ou a ofensa à integridade física de terceiros, o que não deixa de ser questionável, atendendo ao maior desvalor do resultado morte. Acresce que o crime fundamental, ou seja, a condução perigosa de veículo pode ocorrer a título doloso ou negligente, no entanto, o resultado agravante ocorrerá necessariamente de modo negligente (consciente ou inconsciente)¹⁰⁸. Havendo dolo de matar ou de ferir a integridade física de terceiros, ainda que seja por dolo eventual, o agente será punido de acordo com o universo problemático e fenomenológico do homicídio ou da ofensa à integridade física¹⁰⁹. O que vem sendo dito respeita o disposto no art. 18.º do CP.

¹⁰⁷ O trânsito de veículos em serviço de urgência encontra-se regulado no art. 64.º do Código da Estrada. De acordo com o n.º 1 da norma, os condutores de veículos “em missão de polícia, de prestação de socorro, de segurança prisional ou de serviço urgente de interesse público” podem não observar regras do direito estradal, logo que assinalem devidamente a marcha. Ainda que circulem em marcha de urgência, devidamente assinalada com os avisadores luminosos e sonoros específicos (n.º 4), os condutores dos mencionados veículos não podem, “em circunstância alguma, pôr em perigo os demais utentes da via (n.º 2), devendo designadamente suspender a marcha perante sinal luminoso vermelho – ainda que possam cruzar o semáforo, logo que tomadas as devidas precauções de segurança – e perante sinal de “stop” em cruzamentos e entroncamentos.

¹⁰⁸ A sancionar esta possibilidade, cfr. Ac. TRC, de 9/11/2011, Proc. 2184/09.3TALRA.C1, Paulo Guerra.

¹⁰⁹ Solução que nem sempre é escorada pela jurisprudência. Veja-se o Ac. TRE, de 10/01/2023, Proc. 781/17.2T9EVR.E1, Beatriz Marques Borges, a entender que “[s]e o “resultado for doloso” e o crime cometido se subsumir ao n.º 1, alínea b) do artigo 291.º ocorrerá necessariamente uma situação de concurso efetivo entre o crime de condução perigosa e o de homicídio ou ofensa corporal grave”. Admitindo que a norma em causa apenas tutela bens individuais, a via do concurso efetivo não se apresenta adequada, uma vez que o homicídio ou a ofensa à integridade física grave já protegem suficientemente os bens jurídicos lesados pela conduta do agente. A hipótese vertida no aresto parece querer admitir, através do concurso efetivo, soluções que devem ser procuradas no concurso de normas. De mais a mais, atendendo à relação de subsidiariedade implícita que medeia os crimes de perigo e os crimes de dano.

O art. 294.º, n.º 3 do CP remete igualmente para o art. 286.º do CP. Destarte, se o agente do crime de condução perigosa de veículo “remover voluntariamente o perigo antes de se ter verificado dano substancial ou considerável, a pena é especialmente atenuada ou pode ser dispensada”. Esta possibilidade de **atenuação especial** ou **dispensa de pena** apresenta-se particularmente complexa no crime que nos ocupa. De facto, no âmbito da condução de veículo rodoviário a evitação do perigo passará necessariamente pela abstenção da condução, o que não constituirá motivo suficiente para uma solução premial como a prevista no art. 286.º. A solução prevista, ao exigir a remoção do perigo antes de se verificar “dano substancial ou considerável” parece pressupor um resultado de dano distinto da conduta de mero perigo, ainda que concreto. Dito de modo diverso, verifica-se uma relação entre a atenuação especial ou a dispensa de pena previstas no art. 286.º e a agravação do resultado do art. 285.º, senão vejamos. Ao exigir que o agente evite a consubstanciação do perigo num resultado de dano, o art. 286.º insere-se nas situações da agravação pelo resultado, ou seja, naquelas situações em que o perigo ínsito na conduta do agente se apresenta passível de originar, a título negligente, um resultado de dano. Ora, se o agente se apercebe de que a sua condução perigosa se encontra prestes a originar um dano substancial ou considerável e conseguir evitá-lo, então poderá ter lugar a solução do art. 286.º. Mas em que termos?

Numa primeira aproximação, poderá conduzir à **atenuação especial da pena**¹¹⁰ aplicável ao crime agravado pelo resultado, naqueles casos em que o agente evitou a verificação de um dano substancial ou considerável. Temos em mente aquelas situações em que o agente se apercebe de que a conduta fundamental se apresenta passível de gerar um resultado negligente de dano substancial ou considerável para bens jurídicos e se esforça para evitar que a verificação desse resultado. Dito de modo diverso, o agente apercebe-se de que a condução perigosa de veículo desrespeitou um dever objetivo de cuidado capaz de gerar um resultado gravoso negligente. Note-se que, nestas situações, continua a verificar-se um resultado negligente justaposto à conduta fundamental, contudo, fruto da pronta intervenção do agente, esse resultado não corresponde a um

¹¹⁰ Trata-se de uma circunstância modificativa atenuante, especial ou específica e obrigatória (*ope legis*), cfr. ANTUNES, Maria João, *Penas e Medidas de Segurança*. Coimbra: Almedina, 2017, pp. 41 e 42.

“dano substancial ou considerável”¹¹¹, mas a um dano de menor intensidade. Como consequência necessária, o agente continuará a ser punido pelo crime agravado pelo resultado, mas com a atenuação especial prevista no art. 286.º. Em suma, a atenuação da pena funda-se na concreta evitação de um resultado mais gravoso e na menor censurabilidade decorrente do sério esforço do agente. Preservadas as devidas distâncias, estamos na presença de uma figura próxima do arrependimento ativo (eficaz ou ineficaz) na tentativa¹¹².

Questão diversa, mas não menos complexa, será perceber em que situações poderá ocorrer a **dispensa de pena**, nos termos do art. 286.º do CP¹¹³. Semelhante instrumento deve ser reservado para hipóteses de censurabilidade e ilicitude manifestamente reduzidas ou, dito de modo diverso, situações bagatelares¹¹⁴. Nesta ótica, parece-nos de excluir aqueles casos em que o agente evita um “dano substancial ou considerável”, mas em que ainda se continua a verificar um resultado agravante. Ficará reservada para estas situações a atenuação especial da pena. De onde resulta, que apenas se afigura defensável uma dispensa de pena quando o agente conseguir evitar o resultado na sua totalidade. Afigura-se defensável porquanto o esforço do agente evitou a vivificação de um dano e reduziu igualmente a censurabilidade do crime fundamental. Em suma, se o agente conseguiu evitar a verificação do dano e o seu esforço coetâneo ou posterior à condução perigosa diminuiu a censurabilidade da sua conduta, estaremos próximos de uma bagatela penal, sendo equacionável a dispensa de pena. Ilustremos

¹¹¹ De acordo com FARIA, Paula Ribeiro de, *op.cit.*, p. 742, “[e]xiste dano considerável para bens jurídicos pessoais suscetível de impedir a aplicação do art. 282.º sempre que a integridade física de uma pessoa seja afetada de forma significativa (...). Tratando-se de valores patrimoniais, existe dano considerável ou significativo sempre que ocorra uma significativa redução de valor de objetos, viaturas ou equipamentos”.

¹¹² O mesmo se diga relativamente à dispensa de pena. A distinguir o arrependimento ativo eficaz e o arrependimento ativo ineficaz, ver SANTOS, Manuel Simas e LEAL-HENRIQUES, Manuel, *Noções Elementares de Direito Penal*. 2.ª edição. Lisboa: Rei dos Livros, 2003, pp. 137 e 138.

¹¹³ Estamos perante uma dispensa de pena facultativa prevista na Parte Especial do Código Penal. Nestes casos, de acordo com o art. 75.º, n.º 3 do CP, a dispensa de pena segue os termos do n.º 1, ou seja, apenas se aplica se preencher os seguintes requisitos: a) “a ilicitude do facto e a culpa forem diminutas; b) “o dano tiver sido reparado”; c) “e à dispensa de pena se não opuserem razões de prevenção”. A refletir sobre a dispensa de pena do art. 75.º do CP, bem como das que se encontram previstas na sua Parte Especial, CUNHA, Maria da Conceição Ferreira da, *As Reações Criminais no Direito Português*. Porto: Universidade Católica Editora, 2022, pp. 159 e ss.

¹¹⁴ Na lição de DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal*, o princípio da insignificância ou princípio bagatelar assume “o carácter de um princípio regulativo com especial incidência em matéria de “punibilidade”, tal como acabamos de a desenhar. Isso mesmo considerou expressamente o nosso legislador em muitos casos, v. g., nos arts. 163.º a 167.º, 279.º, 288.º a 291.º, etc.” [destacado nosso].

com um exemplo. Imagine-se que **A** circula em excesso de velocidade numa zona urbana e não se apercebe de que **B** se encontra a atravessar a passadeira e que este, vendo o carro e devido ao susto, paralisa no meio da travessia. Nesse momento, **A** vê o peão, trava o carro a fundo e gira o volante, de modo a realizar uma manobra evasiva (manobra do alce ou manobra de esquiva) e, desta forma, não o atropela. Neste exemplo, não parecem sobrar dúvidas quanto à concreta colocação em perigo da vida ou, pelo menos, da integridade física do peão. Todavia, o sério esforço do agente para evitar o atropelamento compreende uma redução da censurabilidade da sua conduta, sendo equacionável, mais do que a atenuação especial, a dispensa de pena.

Jurisprudência

Ac. TRP de 10/11/2021, Proc. 229/19.8GCVFR.P1, João Pedro Pereira Cardoso

I – A prova do dolo e da consciência da ilicitude dificilmente se alcança de forma direta, a não ser por confissão, e, por isso, há que proceder à conjugação da demais factualidade julgada provada com as regras da experiência comum e do conhecimento da vida para se poder concluir pela prova daqueles.

II - Além da confissão do arguido, o único meio de prova que realmente satisfaz a necessidade de provar o dolo é a prova indiciária (ou prova indireta).

III - É possível captar a sua existência através de factos materiais comuns, de que o mesmo possa concluir-se, entre os quais surge, com a maior representação, o preenchimento dos elementos materiais integrantes da infração.

IV - Dentro das regras da experiência podem identificar-se dois grupos: as leis científicas (obtidas pelas investigações das ciências, a que se atribui o carácter de empíricas) e as regras de experiência quotidiana (obtidas através da observação, ainda que não exclusivamente científica, de determinados fenómenos ou práticas e a respeito das quais se podem estabelecer consenso).

V - Como indícios relevantes na prova do dolo encontramos apontados na doutrina, a título meramente exemplificativo, os seguintes indicadores:

(i) Indícios relativos à oportunidade física e real do arguido; (ii) Indícios relativos à idoneidade do meio ou importância do local do corpo atingido; (iii): Indícios relativos à conduta anterior e posterior do arguido; (iv) Indícios referentes às características pessoais do sujeito; (v) Indícios de Participação no Crime; (vi) Indícios relativos às razões do arguido.

Ac. TRC de 11/05/2005, Proc. 1056/05, Oliveira Mendes

I – Na ausência de prova directa nada impede que o tribunal deduza racionalmente a verdade dos factos a partir da prova indiciária (prova artificial ou por concurso de circunstâncias).

II – No entanto, a prova indiciária deverá obedecer, em princípio, aos seguintes requisitos:

- Existência de uma pluralidade de dados indiciários plenamente provados ou absolutamente credíveis;
- Racionalidade da inferência obtida, de maneira que o facto “consequência” resulte de forma natural e lógica dos factos-base, segundo um processo dedutivo, baseado na lógica e nas regras da experiência (recto critério humano e correcto raciocínio).

Ac. TRC de 11/02/2009, Proc. 137/06.2GBSRT.C1, Fernanda Ventura

- I. - O artº 291º, sob a epígrafe *condução perigosa de veículo rodoviária*, apresenta duas categorias alternativas de comportamentos capazes de preencher o tipo: uma primeira, relativa à ausência de condições para a condução e a segunda relativa à violação grosseira das regras de circulação automóvel. Ambas visam proteger o bem jurídico *segurança rodoviária*, enquanto tutela reflexa e circunscrita à medida da protecção de bens individuais, como a *vida, integridade física e património de elevado valor*.
- II. - A configuração do crime tipificado no artº 291º do CP como crime de perigo concreto tem sido unânime na doutrina e na jurisprudência, o que valerá por dizer que se caracteriza pela exigência de verificação de um concreto pôr-em-perigo, face à previsão no tipo de ilícito da criação de perigo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado.
- III. - Ainda que centrada na pessoa do arguido no momento actual e na avaliação da respectiva capacidade de socialização em liberdade, ou seja, em considerações radicadas na prevenção especial, a decisão que aprecie a propriedade de escolha por esta (suspensão da execução da pena), ou outra, pena de substituição, deve atender igualmente às exigências de prevenção geral positiva, para que a reacção penal responda adequadamente às expectativas comunitárias na manutenção (e reforço) da validade da norma violada e assegure a protecção do bem jurídico afectado. Esse necessário balanceamento entre as finalidades de prevenção geral positiva e de prevenção especial de socialização, em que

a primeira exerce função limitadora da segunda, encontra relação directa com a gravidade da pena. Nas palavras do mais Alto Tribunal: «A suspensão da mesma pena deve afigurar-se como compreensível e admissível perante o sentido jurídico da comunidade»

Ac. TRC de 22/05/2013, Proc. 257/11.1GAANS.C1, Belmiro Andrade:

- 1.- O crime de condução perigosa de veículo é um crime de perigo concreto, em que a atuação do agente cria perigo efetivo para a vida ou integridade física;
- 2.- O bem jurídico protegido pelo tipo de crime é a segurança da circulação, colocando ao mesmo tempo em perigo a vida ou a integridade física ou ainda bens patrimoniais de valor elevado, sendo preponderante a tutela de bens jurídicos individuais;
- (...)
- 4.- Integra a violação grosseira das regras da circulação rodoviária, o condutor que conduzindo o veículo ligeiro de passageiros invade a faixa contrária, numa curva, transpondo a linha longitudinal o que fazia com a presença de uma concentração de 7 ng/ml de metabolito da marijuana no sangue, daí resultando causalmente acidente com ferimentos na condutora e passageiro do veículo que circulava em sentido contrário.

Ac. TRC de 30/06/2020, Proc. 3116/16.8T9VIS.C1, Elisa Sales

- I – Sendo protegidos no crime de condução perigosa, além da segurança das comunicações, os bens jurídicos individuais vida e integridade física, postos em perigo pela conduta do agente, ainda que estes reflexamente, se ocorrer uma lesão destes últimos como resultado daquela conduta, os referidos bens jurídicos de natureza pessoal passam a ser protegidos não só pelas disposições combinadas dos artigos 291.º, 294.º e 285.º, mas também, de forma genérica, pelos crimes dos arts. 137.º e 148.º, do CP.
- II – Todavia, na descrita situação, verificada a morte da vítima, estamos em presença de um concurso aparente entre o crime de condução perigosa de veículo rodoviário e o de homicídio por negligência, sendo a norma do artigo

137.º, n.º 1, do CP, subsidiária da norma do artigo 291.º do mesmo diploma (conjugada com os artigos 294.º e 285.º).

Ac. TRE de 9/05/2023, Proc. 716/20.5T9ABT.E1, Artur Vargues¹¹⁵

Compulsados os factos que provados se encontram, resulta que o recorrente violou grosseiramente normas da circulação rodoviária, como sejam a obediência ao sinal regulamentar de paragem das autoridades com competência para regular e fiscalizar o trânsito, ou dos seus agentes (*in casu*, os militares da Guarda), desde que devidamente identificados como tal (estavam esses militares uniformizados e faziam-se transportar em veículo automóvel ostentando os sinais distintivos de uma viatura da Guarda Nacional Republicana) e a circulação pela via mais à direita.

E, indubitavelmente que o arguido, ao imprimir velocidade acrescida ao veículo que tripulava e embater deliberadamente na parte lateral traseira e na porta do lado direito da viatura da GNR, com tal energia que conseguiu afastar esta e seguir o seu percurso, criou uma situação de perigo real e efetivo, de acordo com as regras da experiência comum, de lesão da integridade física e mesmo da vida dos militares que nas imediações daquela se encontravam.

Estão, pois, preenchidos os elementos objetivos do crime.

E, mais comprovado se mostra que, ao tripular o veículo como o fez, o arguido agiu deliberada, livre e conscientemente, ciente que, ao assim atuar, gerava a possibilidade séria de colocar em perigo a integridade física e a vida dos militares, como efetivamente aconteceu e conformando-se com esta situação.

Preenchidos estão, assim, também, os elementos subjetivos do crime.

¹¹⁵ Temos dúvidas quanto à solução vertida no presente aresto, parecendo-nos equacionável a subsunção da factualidade – na impossibilidade de recorrer ao dano com violência do art. 214.º, n.º 1, b) do CP – ao concurso efetivo entre uma tentativa de ofensa à integridade física grave (art. 144.º, d), 22.º, n.º 1 e 2, b) e 23.º do CP) e um crime de dano qualificado do 213.º, n.º 1 c) do CP.

Capítulo II - Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art. 292.º do CP)

Art. 292.º

Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1 - Quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

2 - Na mesma pena incorre quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica.

À semelhança dos tipos legais contantes do art. 290.º do CP, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas tutela a **vida**, a **integridade física** e o **património**. Poderíamos avançar pela mais ampla proteção da segurança rodoviária¹¹⁶ enquanto bem jurídico digno e, no caso concreto, carecido de tutela penal. Contudo, não descortinamos razão válida para distinguir o art. 291.º do art. 290.º no que tange aos bens jurídicos tutelados. Assim ocorre, por um lado, pela semelhança das condutas previstas nos tipos legais, a demandar a eleição dos mesmos bens jurídicos e, por outro lado, a segurança rodoviária não parece traduzir com suficiente certeza e segurança o conteúdo de ilicitude da norma em estudo. Concretizando a posição, a teleologia do tipo legal em análise ainda parece residir na proteção de bens jurídicos individuais. O discurso legitimador que insistisse na identificação de um bem jurídico coletivo, como a segurança rodoviária, poderia não

¹¹⁶ A entender que o “tipo legal em análise protege o interesse geral na segurança da circulação rodoviária, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 691.

resistir à certa crítica da satisfação deficitária das necessidades preventivas que a factualidade incriminada demanda. Trata-se, portanto, de um **crime complexo**.

Quanto ao grau de lesão do bem jurídico, o **n.º 1** contém um **crime de perigo abstrato**¹¹⁷, na medida em que o perigo, não fazendo parte do tipo legal, constitui mero motivo da incriminação¹¹⁸. Para compreendermos melhor semelhante asserção, atentemos ao **tipo objetivo de ilícito**, que se traduz na condução de veículo, “com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com taxa de álcool no sangue igual ou superior

¹¹⁷ O Tribunal Constitucional tem vindo a pronunciar-se, ao longo dos anos, sobre a constitucionalidade de diversos crimes de perigo abstrato. Em termos gerais, vem confirmando o respeito pelo princípio da necessidade das penas e medidas de segurança (critério pragmático) e pelo princípio da culpa. Tudo passa por saber se o tipo legal em causa protege um bem jurídico dotado de dignidade penal, se o comportamento pode ser sujeito a um juízo de perigosidade – ainda que abstrato –, se a previsão do comportamento contribui para a tutela do bem jurídico em causa (necessidade), podendo ser traçado um nexo subjetivo entre o agente e o facto, respeitando sempre o limite da culpa, e se o tipo legal surge suficientemente determinado ou determinável, no respeito pelo princípio da tipicidade. Neste sentido, veja-se o Ac. TC n.º 426/91, de 6/11, Proc. 183/90, Sousa e Brito (transcrito *infra*), a propósito da incriminação do tráfico de estupefacientes; o Ac. TC n.º 246/96, de 29/02, Proc. 100/94, Monteiro Diniz, a referir que a tutela do crime de contrabando de circulação se encontra fundada na “elevada perigosidade típica da conduta”; e o Ac. TC n.º 7/99, de 12/02, Proc. 403/91, Sousa e Brito, a concluir pela constitucionalidade da ofensa contra o corpo ou a saúde de outrem através de meios particularmente perigosos, prevista no art. 144.º, n.º 2 do CP (versão de 1982). Claro está que a delimitação constitucional da legitimidade dos crimes de perigo abstrato, sendo um exercício casuístico, não se encontra livre de dúvidas e divergências doutrinárias. Refira-se, a título de exemplo, o longo *iter* jurisprudencial, em torno do lenocínio simples do art. 169.º, n.º 1 do CP, que tem vindo a ser percorrido pelo Tribunal Constitucional, desde o Ac. TC n.º 144/2004, de 10/03, Proc. 566/2003, Maria Fernanda Palma. A propósito do lenocínio simples, o TC tem oscilado entre duas linhas jurisprudenciais: aquela que considera que o crime de perigo abstrato se apresenta capaz de tutelar preventivamente bens jurídicos dignos e carentes de tutela punitiva, pelo que não deve ser julgada inconstitucional; e a outra que entende que, não se exigindo a exploração da situação de abandono da vítima, o tipo legal não protege a liberdade e a autodeterminação sexual, pelo que não há bem jurídico a tutelar nem vítima, razão pela qual o tipo legal deve ser julgado inconstitucional. Numa visão englobante das diversas posições do TC a propósito do lenocínio, cfr. Ac. TC n.º 218/2023, de 20/04, Proc. 955/2022, Lino Rodrigues Ribeiro.

¹¹⁸ JAKOBS (“Kriminalisierung im Vorfeld einer Rechtsgutsverletzung”, p. 767) considera que existem “âmbitos vitais” subtraídos à mera capacidade organizativa (autogoverno) do agente. Nestes âmbitos vitais, a consideração dos “contextos individuais de planificação” (“individuellen Planungszusammenhängen”) cede lugar à necessidade de standardização de comportamentos. Por outras palavras, existem razões político-criminais que tornam inviável o abandono de determinadas áreas vitais — a título de exemplo, o tráfego rodoviário — ao autogoverno dos sujeitos. Estas áreas exigem “pautas interpretativas mais facilmente manejáveis”, ou seja, ao vivermos num mundo de complexidade crescente e recrudescente, temos de adotar automatismos (pautas interpretativas) que nos permitam reduzir a complexidade circunstancial ou contingente. A existência e proliferação de âmbitos vitais subtraídos ao autogoverno dos cidadãos pode aqui ser configurada como a abertura do direito penal à complexidade técnica tardo-moderna. Abandonado à complexidade de áreas como o tráfego rodoviário, aeronáutico ou naval, à profusão técnica

das normas sanitárias alimentares ou concernentes ao equilíbrio ecológico-sistémico, o agente deixa de se poder guiar sem o apoio de um referente externo, de uma pauta interpretativa (“Interpretationsschemata”)

previamente delimitada e aceite. Mais se diga que, em domínios de elevada complexidade, as quotidianas trocas intersubjetivas (jurídicas, comerciais, laborais, etc.) vêm-se impossibilitadas sem o apelo a automatismos que garantam a coesão sistémica.

a 1,2g/l". O tipo objetivo de ilícito traduz-se, portanto, na presunção de perigo que enforma a condução com excesso de álcool, não se exigindo um juízo de prognose póstuma (*ex ante*) tendente a aferir, no caso concreto, a idoneidade da conduta para originar um resultado de perigo, e muito menos se exige a criação de um perigo concreto. Em bom rigor, o legislador presume que a condução com uma quantidade de álcool no sangue superior a 1,2g/l é sempre adequada à colocação em perigo de bens jurídicos. Sendo um crime de perigo abstrato, a supramencionada presunção *juris et de jure* não pode ser ilidida mediante prova da ausência de verificação de perigo no caso concreto. A gramagem de álcool no sangue prevista na norma constitui uma **opção político-criminal**, naturalmente variável de Estado para Estado, visto repousar na discricionariedade do legislador. Assim sendo, a taxa de álcool no sangue de 1,2g/l constitui o divisor de águas entre o direito penal e o direito de mera ordenação social. Para taxas de álcool no sangue iguais ou superiores àquele valor, intervirá o direito penal. Para taxas inferiores, será suficiente o recurso ao direito contraordenacional. Mas, constituindo uma opção político-criminal, que mais nos diz o valor-charneira de 1,2g/l relativamente aos bens jurídicos tutelados? Diz-nos que relativamente à condução com excesso de álcool o direito penal e o direito de mera ordenação social protegem exatamente os mesmos bens jurídicos, a saber, a vida, a integridade física e o património. Dito de modo claro, as contraordenações previstas no Código da Estrada – designadamente as previstas no 175.º, n.º 1, l) ¹¹⁹ e no art. 146.º, j) e l) ¹²⁰ – protegem bens jurídicos dotados de dignidade penal. A diferença que medeia estas duas dimensões do direito sancionatório público prende-se com o critério pragmático da

¹¹⁹ Que prevê como contraordenação grave “[a] condução sob influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l ou igual ou superior a 0,2 g/l e inferior a 0,5 g/l quando respeite a condutor em regime probatório, condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de TVDE, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas”. O art. 81.º, n.º 6, a) do CE aplica a esta factualidade uma coisa de 250 a 1250 euros.

¹²⁰ A enquadrar como contraordenação muito grave “[a] infração prevista na alínea l) do n.º 1 do artigo anterior, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l ou igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 1,2 g/l quando respeite a condutor em regime probatório, condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de TVDE, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, bem como quando o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico. A alínea l) desta norma prevê igualmente como contraordenação muito grave “[a] condução sob influência de substâncias psicotrópicas”. De acordo com o art. 81.º, n.º 6, b) do CE, aplica-se à factualidade descrita uma coisa de 500 a 2500 euros.

necessidade ou carência de tutela punitiva¹²¹. Em suma, o direito contraordenacional ocupar-se-á daqueles casos em que a condução com excesso de álcool, apesar de afetar bens jurídicos penalmente dignos, não demanda ou não se encontra carecida de tutela criminal. Por sua vez, o direito penal, fiel ao seu tónus subsidiário, apenas se ocupará de factos que afetem bens jurídicos dignos de tutela penal (critério axiológico) e que se encontrem carecidos dessa tutela (critério pragmático). Só assim se desenha um direito penal de *ultima ratio*, liberal no sentido de normalizar a liberdade e normativizar ou normar a sua restrição¹²².

No que respeita à realização da conduta, a condução perigosa prevista no n.º 1 configura um **crime de mera atividade**, na medida em que o preenchimento típico não convoca uma alteração externa espaço-temporalmente distinta da conduta, antes se bastando com a mera execução da conduta ou comissão delitiva. A classificação do tipo quanto ao modo de execução levanta mais dúvidas. Ao contrário da condução perigosa de veículo, o presente tipo legal parece constituir um **crime duradouro ou de execução permanente**, considerando que a sua consumação não se esgota num único momento, mas prolonga-se no tempo. Dito com clareza, o estado de antijuridicidade mantém-se enquanto durar a condução¹²³.

¹²¹ Nesta ótica, posicionamo-nos favoravelmente a uma distinção qualitativo-quantitativa entre o direito penal e o direito contraordenacional. Uma distinção que parta de um tónus qualitativo, no sentido de que o crime é um *aliud* em relação à contraordenação, mas que admita distinções quantitativas entre os dois âmbitos normativos, naqueles casos em que os bens jurídicos tutelados apresentam dignidade penal, mas não se encontram carecidos de pena. A aprofundar um critério qualitativo-quantitativo, BRANDÃO, Nuno, Crimes e Contra-Ordenações, pp. 694 e ss. Numa perspetiva mais difundida, a entender que o direito penal trata de condutas axiologicamente relevantes, enquanto o direito de mera ordenação social se ocupa de condutas axiologicamente neutras, DIAS, Jorge de Figueiredo, Direito Penal, pp. 186 e ss. Por fim, a propor uma distinção quantitativa, no sentido da unidade da ilicitude e dos bens jurídicos protegidos pelas duas dimensões sancionatórias públicas, MONTEIRO, Cristina Líbano, “Natureza e equívocos da sanção contra-ordenacional”, *Revista do Ministério Público*, n.º 155 (2018), pp. 97 e ss.

¹²² Como explica COSTA, José de Faria, *O Perigo em Direito Penal*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992, p. 646, “não basta o legislador definir com exactidão a conduta ou as condutas proibidas, é preciso ainda e sempre, através da categoria de mediação do cuidado-de-perigo, ver se aquela conduta proibida visa proteger, se bem que por meio da mais avançada das defesas jurídico-constitucionalmente permitidas, um concreto e determinado bem jurídico com dignidade constitucional ou, talvez ainda de maneira mais rigorosa, um bem jurídico-penal”.

¹²³ Em sentido semelhante, ainda que refira que a consumação ocorre logo no início da condução, Ac. TRP de 3/06/2026, Proc. 810/15.4PFPRT.P1, Neto de Moura: “Se bem que o crime de condução de veículo em estado de embriaguez se consume logo que o agente, tendo uma TAS igual ou superior a 1.2 g/l, inicia a condução, não se esgota nesse momento. A consumação prolonga-se no tempo, persiste enquanto se mantiver o exercício da condução nesse estado”.

Tal como havíamos verificado a propósito da condução perigosa de veículo, o tipo legal que nos ocupa constitui um **crime de execução vinculada**, uma vez que o elemento literal especifica detalhadamente o modo de execução da conduta, nomeadamente quando exige que o condutor circule com uma taxa de álcool no sangue superior a 1,2g/l. Notemos que não estamos perante a mera descrição da conduta subsumível no tipo, mas de um modo específico de execução da mesma. Acresce que constitui igualmente um **crime comum**, porquanto o tipo não exige que o agente possua concretas características.

A conduta prevista no tipo objetivo de ilícito deve ocorrer “pelo menos por negligência”, o que significa que o **tipo subjetivo de ilícito** admite comissão por **negligência** (seja consciente ou inconsciente) ou por **dolo**, em qualquer uma das suas declinações (direto intencional, direto necessário ou eventual).

O n.º 1 contém ainda uma **cláusula de subsidiariedade expressa** firmada no segmento “se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal”. Assim sendo, em termos de **concurso aparente, legal ou de normas**, se o agente conduzir com uma taxa de álcool no sangue superior a 1,2g/l e colocar concretamente em perigo a vida, a integridade física ou bens patrimoniais alheios, responderá pelo crime de condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP)¹²⁴. Ainda no âmbito da cláusula de subsidiariedade expressa, no acórdão de fixação de jurisprudência de 14/11/2019, Proc. 103/17.2PFPRT.P1-A-S1, Lopes da Mota, o STJ entende que “[o] condutor de um veículo automóvel na via pública que, submetido a exame de pesquisa de álcool no sangue, apresenta uma TAS igual ou superior a 1,20g/l, que é advertido que não pode conduzir nas 12 horas imediatamente seguintes e que, não respeitando tal advertência, vem a fazê-lo com uma TAS igual ou superior a 1,20 g/l, comete, em concurso com o crime de desobediência qualificada, p. e p. pelos arts. 154.º, n.º 2, do CE e 348.º, nºs. 1, al. a), e 2, do CP, 2 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez, p. e p. pelo art. 292.º, n.º 1, do CP”¹²⁵. A solução fixada foi pontuada por dois votos de vencido a colocar em dúvida a sua compatibilidade com o princípio *ne bis*

¹²⁴ *A contrario*, não se provando a concreta colocação em perigo dos bens jurídicos tutelados pela norma, subsistiria a possibilidade de aplicar a norma dominada, ou seja, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez. Neste sentido, cfr. Ac. TRE, de 10/10/2023, Proc. 140/19.2GTSTB.E1, Nuno Garcia (transcrito *infra*).

¹²⁵ Transposto *infra*.

in idem (Helena Moniz) e com a relação de concurso aparente, legal ou de normas entre a condução de veículo em estado de embriaguez e a desobediência qualificada (Carlos Rodrigues de Almeida). Bem observado, o problema evocado demanda o correto enquadramento e compreensão da cláusula de subsidiariedade expressa do art. 292.º, n.º 1, *in fine*. Assim sendo, a expressão “se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal” não deve ser lida ao pé da letra, no sentido da submissão automática do crime de condução de veículo em estado de embriaguez perante qualquer outra norma que contenha moldura mais gravosa. Convém não esquecer que, tal como na relação de subsidiariedade implícita, na subsidiariedade explícita continua a ocorrer uma relação de domínio entre duas normas ou, melhor, continua a haver uma norma dominante e uma norma dominada. Claro que subsidiariedade explícita compreende a simplicidade de aplicação como vantagem metodológica em relação à subsidiariedade implícita. Contudo, não pode dispensar a concreta verificação de uma situação de domínio normativo, situação essa que apenas ocorre quando norma dominante proteja, pelo menos, os bens jurídicos tutelados pela norma dominada¹²⁶. Acontece que os crimes de desobediência – mesmo a desobediência qualificada prevista no Código da Estrada – encontram-se orientados à tutela da paz pública¹²⁷ ou da autonomia intencional do Estado¹²⁸, âmbito jurídico penal que em muito se distingue daquele se se encontra protegido pelo crime do art. 292.º, n.º 1 do CP. Assim sendo, se a norma candidata à relação de domínio não protege os bens jurídicos tutelados pela norma dominada, não será possível afirmar a relação de subsidiariedade explícita no caso concreto, razão pela qual a solução fixada pelo STJ nos parece a mais adequada.

O tipo objetivo de ilícito do n.º 2 diz respeito à conduta de conduzir “não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de

¹²⁶ Para nos servirmos da feliz expressão de GARCIA, M. Miguez, *O Risco de Comer uma Sopa e Outros Casos de Direito Penal*. 2.ª edição. Coimbra: Almedina, 2012, p. 738, noutra latitude – a propósito da burla e da falsificação –, não existe entre os crimes uma “relação de coincidência, ou sequer afinidade, nos correspondentes valores ou bens jurídicos – que conduziria às soluções do denominado *concurso aparente*”.

¹²⁷ Como ocorre no art. 304.º do CP, como explica MONTEIRO, Cristina Líbano, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022, p. 869 e ss.

¹²⁸ No crime de desobediência do art. 348.º do CP, novamente de acordo com MONTEIRO, Cristina Líbano, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo III, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. Coimbra: Coimbra Editora, 2001, p. 350. Veja-se igualmente MONTEIRO, Cristina Líbano, “Duas perguntas sobre o crime de desobediência”, *RPCC*, Ano 31, n.º 1 (2021), p. 29 e ss.

estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica”. A norma em análise possui um âmbito claramente mais amplo do que n.º 1, na medida em que compreende um conjunto de substâncias que em muito suplantam o álcool. De acordo com o art. 3.º da Lei n.º 15/93, de 22 de Janeiro (Legislação de Combate à Droga), “[f]icam sujeitas a controlo todas as plantas, substâncias e preparações referidas nas convenções relativas a estupefacientes ou substâncias psicotrópicas ratificadas por Portugal e respectivas alterações, bem como outras substâncias incluídas nas tabelas anexas ao presente diploma”. Portugal ratificou a Convenção Única de 1961 sobre os Estupefacientes, a Convenção sobre as Substâncias Psicotrópicas de 1971 e a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988¹²⁹. Indo ao étimo dos termos em análise, estupefaciente será a substância que gera estupor ou estupefação e, como corolário, habituação¹³⁰. Por seu turno, a substância psicotrópica é aquela que atua sobre a psique do agente. Sublinhemos que distinção entre estupefaciente e substâncias psicotrópicas nem sempre se apresenta clara, sendo que um número significativo de substâncias possui efeito estupefaciente e psicotrópico. Poderíamos sempre indicar substâncias psicotrópicas sem efeito estupefaciente ou, melhor, que não geram habituação como, a título de exemplo, o LSD. Contudo, semelhante preciosismo apresenta-se espúrio porque, independentemente do efeito estupefaciente ou psicotrópico, todas as substâncias em estudo bulem com a motricidade humana, influenciando negativamente a capacidade de condução do agente.

Ao exigir o agente não se encontre em condições de conduzir com segurança, o tipo objetivo de ilícito compreende um **crime de perigo abstrato-concreto**¹³¹. O perigo

¹²⁹ Para além dos diplomas internacionais, Portugal possui uma história rica de alterações paradigmáticas no que respeita ao enquadramento normativo do consumo e do tráfico de drogas (cfr. QUINTAS, Jorge, *Regulação Legal do Consumo de Drogas: Impactos da Experiência Portuguesa da Descriminalização*. Porto: Fronteira do Caos, 2011, pp. 105 e ss. A propósito da evolução legislativa em torno das drogas no ordenamento jurídico português, ver VALENTE, Manuel Monteiro Guedes, *Consumo de Drogas: Reflexões sobre o Quadro Legal*. Coimbra: Almedina, 2020, pp. 47 e ss.

¹³⁰ Como clarifica LOBO, Fernando Gama, *Droga*. 2.ª edição. Coimbra: Almedina, 2021, p. 34, “[n]o seu sentido etimológico, estupefacientes, são alcaloides que produzem estupefação/entorpecimento e substâncias psicotrópicas são aquelas que atuam sobre as funções psíquicas. Todavia tais noções adaptam-se mal, ou são insuficientes para operar na realidade que se pretende estudar”.

¹³¹ Assim, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Código Penal*, p. 1101. Por sua vez, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense do Código Pena*, p. 708, entende tratar-se de um crime de

não faz parte do tipo, pelo que não estamos perante o crime de perigo concreto. No entanto, não constitui um crime de perigo abstrato, uma vez que não basta que o agente esteja sob o efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. A norma vai além do perigo abstrato ao exigir que o agente não se encontre em condições de conduzir com segurança, ou seja, exige a aptidão ou adequação da conduta para a verificação do resultado¹³². Para sermos ainda mais rigorosos, ao preenchimento normativo não basta que o agente se encontre sob a influência de uma substância perturbadora da sua “aptidão física, mental ou psicológica”, mais se exigindo que a concreta substância coloque o agente num estado que não lhe permita conduzir com segurança. Terá então o julgador de executar um juízo de prognose póstuma, no sentido de aferir se, de acordo com as regras gerais da experiência e o normal acontecer dos factos, a substância em crise é idónea à afetação da capacidade de condução do agente. Não pecaremos por excesso ao enfatizarmos que a operação judicativa exigida pelo n.º 2 vai além da previsão do n.º 1, que se basta com a verificação da concreta taxa de alcoolemia do agente, sem necessidade da exigência adicional da verificação da sua capacidade de condução. Em suma, o n.º 1 presume o perigo, enquanto o n.º 2, não exigindo a sua concreta manifestação, não dispensa a comprovação da adequação da conduta à colocação em perigo dos bens jurídicos tutelados.

No que respeita à realização da conduta, a condução prevista no n.º 2 configura um **crime de mera atividade**, de **execução vinculada** e **comum**, pelas razões expendidas em relação ao n.º 1.

perigo abstrato, apesar de considerar que “[n]ão basta assim a comprovação da presença de substâncias psicotrópicas no corpo do condutor, é necessário que essas substâncias impeçam o condutor de conduzir com segurança”. Ainda no sentido de considerar o tipo em análise como crime de perigo abstrato, VALENTE, Edgar, *Quatro anátemas rodoviários: Os crimes de (I) condução perigosa de veículo rodoviário, (II) de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, (III) de condução sem habilitação legal e (IV) de desobediência do condutor que recuse submeter-se às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas – Questões jurisprudenciais*. Évora: Tribunal da Relação de Évora, 2024, p. 2.

¹³² Normalmente introduzidos pela fórmula “de forma adequada a”, os delitos de aptidão constituem um *tertium genus*, a meio caminho entre os crimes de perigo concreto e os crimes de perigo abstrato. Por um lado, o tipo legal não exige a manifestação concreta do perigo. Por outro lado, não podemos afirmar que nos delitos de aptidão o perigo seja uma mera presunção ou motivo da incriminação. Nos crimes de perigo abstrato-concreto, “o tipo só inclui as condutas que sejam aptas, de uma perspectiva *ex ante*, de prognose póstuma, a criar o perigo para o bem jurídico protegido pela norma, devendo ser feita prova pelo tribunal da potencialidade da acção causar a lesão” (servindo-nos das palavras de ALBUQUERQUE, Paulo Pinto, *Comentário do Código Penal*, p. 119)

Tal como referido a propósito do n.º 1, **tipo subjetivo de ilícito** do n.º 2 admite comissão por **negligência** ou por **dolo**, em qualquer uma das suas declinações.

Por fim, o n.º 2 remete para a sanção do número anterior, não sendo claro se também lhe aplica a cláusula de subsidiariedade expressa. A expressão “[n]a mesma pena incorre” parece remeter apenas para a pena de prisão até um ano ou pena de multa até 120 dias. Assim ocorre porque, em bom rigor, a cláusula de subsidiariedade expressa não se confunde com a sanção *qua tale*. Todavia, ainda que não se aplique a cláusula, entre a norma em questão e o crime de condução perigosa de veículo rodoviário sempre mediará uma relação de **subsidiariedade implícita**, ou seja, a relação de concurso aparente, legal ou de normas que ocorre entre os crimes de perigo abstrato e os crimes de perigo concreto.

No que respeita às agravações previstas no art. 294.º, n.º 1 e 2 do CP, remetemos para os considerandos do tipo legal de condução perigosa de veículo. Exceção seja feita quanto à agravação pelo resultado do art. 285.º do CP, bem como à atenuação especial e à dispensa de pena previstas no art. 286.º do CP, visto que o art. 294.º, n.º 3 não prevê a sua aplicação, o que bem se compreende, pois de um crime de perigo abstrato não resulta um perigo capaz de gerar resultados agravantes.

Caso a graduação alcoólica coloque o agente na incapacidade de compreender a conduta empreendida e as consequências da mesma, ou seja, se a ingestão alcoólica o colocar em estado de inimputabilidade, a questão será resolvida através do crime de embriaguez ou intoxicação previsto e punido no art. 295.º do CP – a analisar adiante – ou por via da *actio libera in causa* genericamente enquadrada no art. 20.º, n.º 4 do CP.

Jurisprudência

Ac. TC n.º 426/91 de 6 de Novembro, Proc. N.º 183/90, Sousa e Brito

V — É, ainda, um crime de perigo abstracto, porque não pressupõe nem o dano nem o perigo de um dos concretos bens jurídicos protegidos pela incriminação, mas apenas a perigosidade da acção para as espécies de bens jurídicos protegidos, abstraindo de algumas das outras circunstâncias necessárias para causar um perigo para um desses bens.

VI — Os crimes de perigo abstracto não violam, *in totum*, o princípio da necessidade das penas e das medidas de segurança, consagrado no artigo 18.º, n.º 2, da Constituição — a sua compatibilidade com este princípio depende, decisivamente, da razoabilidade da antecipação da tutela penal.

VII — A incriminação do tráfico de estupefacientes não viola o princípio da necessidade das penas e das medidas de segurança, por ser indispensável para promover a tutela de bens jurídicos essenciais.

VIII — O princípio da culpa está consagrado, conjugadamente, nos artigos 1.º e 25.º, n.º 1, da Constituição: deriva da essencial dignidade da pessoa humana, que não pode ser tomada como simples meio para a prossecução de fins preventivos, e articula-se com o direito à integridade moral e física.

IX — Este princípio exprime-se, em direito penal, a diversos níveis: a) veda a incriminação de condutas destituídas de qualquer ressonância ética; b) impede a responsabilização objectiva, obrigando ao estabelecimento de um nexos subjectivo — a título de dolo ou de negligência — entre o agente e o seu facto; c) obsta à punição sem culpa e à punição que exceda a medida da culpa.

Ac. STJ de 14/11/2019, Proc. 103/17.2PFPRT.P1-A.S1, Lopes da Mota (Fixação de jurisprudência:

O condutor de um veículo automóvel na via pública que, submetido a exame de pesquisa de álcool no sangue, apresenta uma TAS igual ou superior a 1,20g/l, que é advertido que não pode conduzir nas 12 horas imediatamente seguintes e que, não respeitando tal advertência, vem a fazê-lo com uma TAS igual ou superior a

1,20 g/l, comete, em concurso com o crime de desobediência qualificada, p. e p. pelos arts. 154.º, n.º 2, do CE e 348.º, n.ºs. 1, al. a), e 2, do CP, 2 crimes de condução de veículo em estado de embriaguez, p. e p. pelo art. 292.º, n.º 1, do CP.

Voto de vencida de Helena Moniz

Punir o condutor que, depois de advertido, volta a conduzir veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2g/l simultaneamente pelo crime de condução em estado de embriaguez e pelo crime de condução após “impedimento de conduzir” punido como desobediência qualificada, quando ambos os tipos pretendem sancionar a conduta abstratamente perigosa de condução sob influência de álcool, constitui uma dupla punição pelo mesmo comportamento, em violação do princípio do *ne bis in idem*.

Do exposto resulta que a jurisprudência fixada devia ser a seguinte:

O condutor que, após ter sido advertido de que está impedido de conduzir num período de 12 horas por ter conduzido com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2g/l, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2g/l, ainda que preencha o tipo legal de crime de condução de veículo em estado de embriaguez, deve ser punido com a pena de prisão até 2 dois anos ou a pena de multa até 240 dias, nos termos do disposto no art. 154.º, n.ºs 1 e 2, do Código da Estrada em articulação com o art. 348.º, n.º 2, do CP, por ser esta a norma prevalecente nos termos do art. 292.º, n.º 1, última parte, do CP.

Voto de vencido de Carlos Rodrigues de Almeida:

11 – Por isso, deve entender-se, a meu ver, que, na situação em apreço, a conduta da pessoa que, depois de ter apresentado um resultado positivo no exame de pesquisa de álcool no ar expirado, conduzir um veículo nas 12 horas seguintes ao dito exame estando ainda em estado de embriaguez deve ser punida como consubstanciando apenas um crime de desobediência qualificada.

12 – Partindo da actual concepção de Figueiredo Dias quanto à unidade de lei e ao concurso de crimes, diremos que a incriminação da desobediência qualificada

afasta a aplicação da incriminação de condução em estado de embriaguez por entre as normas existir uma relação de subsidiariedade expressa estabelecida na parte final do n.º 1 do artigo 292.º do Código Penal.

13 – Na terminologia tradicional, diríamos que a relação de subsidiariedade expressa é geradora de concurso aparente entre as normas incriminadoras, o que conduz também à punição da conduta como consubstanciando apenas um crime de desobediência p. e p. pelo artigo 154.º, n.ºs 1 e 2, do Código da Estrada e pelo artigo 348.º, n.º 2, do Código Penal.

14 – Resta dizer que o facto de o agente que conduzia o veículo durante o período de interdição ter efectivamente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l constitui um factor a valorar para a determinação da medida concreta da pena aplicável pelo crime de desobediência qualificada.

Ac. TRC de 25/11/2009, Proc. 166/08.1GTCTB.C2, Alberto Mira

4. O dolo poderá manifestar-se numa das suas três modalidades: directo, necessário ou eventual, sendo, assim, suficiente para a configuração do ilícito, a título de dolo, que o agente represente como possível a detenção por si de uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l ou a ausência de condições de conduzir em segurança, por se encontrar num dos estados previstos na n.º 2 do art. 292.º, e aceitando essa mesma possibilidade assume a condução do veículo.

5. A negligência estará presente sempre que o agente, colocando a possibilidade de ter atingido valores elevados de alcoolemia, parte do princípio de que tal não terá sucedido. Ou quando nem sequer coloca a possibilidade de ter atingido tais valores, porque desconhece totalmente o teor alcoólico das bebidas que ingeriu.

Ac. TRL de 14/11/2023, Proc. 725/20.4GCALM.L1-5, Mafalda Sequinho dos Santos

1.–O tipo legal de crime de condução de veículo em estado de embriaguez previsto e punido pelo artigo 292.º do Código Penal não exige que as autoridades policiais assistam, *in loco*, à condução do veículo pelo agente, pelo que tal circunstância, não constituindo *thema probandum*, não reclama pronúncia expressa por parte do Tribunal em sede de enunciação dos factos que integram o objeto do processo.

2.–A taxa de álcool no sangue (TAS), medida cerca de uma hora e trinta após a condução, e sem que, entretanto, o arguido tenha ingerido bebidas alcoólicas, é,

necessariamente, inferior à taxa de álcool no sangue verificada no momento da condução, podendo e devendo ser considerada para efeitos de verificação dos elementos típicos do crime de condução de veículo em estado de embriaguez.

Ac. TRE de 2/06/2015, Proc. 296/14.0GAVNO.E1, Alberto Borges

I - Para que haja dolo no crime de condução de veículo em estado de embriaguez não é necessário que o arguido tenha consciência do teor exato da taxa de álcool no sangue - taxa essa impossível de quantificação por convencimento pessoal -, sendo suficiente que o agente tenha consciência que ingeriu bebidas alcoólicas, que se encontrava sob o efeito do álcool, e que, mesmo assim, conduziu, sabendo que a condução sob o efeito do álcool é proibida e punida por lei.

II - A aplicação da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor (prevista no artigo 69º do Código Penal) não viola qualquer preceito constitucional, designadamente o que prevê e protege o “*direito ao trabalho*” (artigo 58º da Constituição da República Portuguesa).

Ac. TRE de 10/10/2023, Proc. 140/19.2GTSTB.E1, Nuno Garcia

O crime de condução perigosa de veículo rodoviário, previsto e punido nos termos do artigo 291.º do Código Penal e o crime de condução de condução de veículo em estado de embriaguez, previsto e punido nos termos do artigo 292.º do Código Penal, encontram-se em concurso aparente. Deste modo, perante a circunstância de se concluir que o crime mais grave em concurso aparente não foi praticado pelo arguido, impõe-se a análise dos pressupostos da prática do crime consumido, no que concerne aos seus elementos objetivos e elementos subjetivos, a fim de apurar da prática do mesmo.

Ainda que tenha sido absolvido da prática do crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravado, sempre deveria o arguido ter sido condenado pela prática de um crime de condução de veículo em estado de embriaguez, previsto e punido nos termos do artigo 292.º, n.º 1, do Código Penal.

Capítulo III - Condução de veículo a motor sem habilitação legal (art. 3.º do DL n.º 2/98, de 3 de Janeiro)

Artigo 3.º

1 - Quem conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada sem para tal estar habilitado nos termos do Código da Estrada é punido com prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

2 - Se o agente conduzir, nos termos do número anterior, motociclo ou automóvel a pena é de prisão até 2 anos ou multa até 240 dias.

O crime de condução de veículo a motor sem habilitação legal não apresenta o mesmo conteúdo problemático dos tipos legais anteriormente analisados, ainda que a determinação do bem jurídico protegido se apresente como uma tarefa desafiante. Poderíamos avançar que, à semelhança dos crimes previstos e punidos nos art. 291.º e 292.º do CP, protege a vida, a integridade física e o património alheio. Todavia, a presente norma parece afastar-se da configuração individual dos bens jurídicos por dois motivos. Em primeiro lugar, pelo um hiato mais profundo que medeia a condução sem habilitação legal e a colocação em perigo de bens jurídicos individuais, por comparação à condução perigosa de veículo rodoviário e à condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de substâncias psicotrópicas. Em segundo lugar, porque a norma que nos ocupa posiciona-se no âmbito do direito penal secundário, quer pelo seu *locus* sistémico (diploma extravagante)¹³³, quer pelos interesses protegidos, que distam dos direitos, liberdades e garantias em favor dos direitos económicos, sociais e culturais¹³⁴. E parece ser exatamente aqui que reside o *busílis* da questão, nos interesses protegidos pela incriminação, interesses esses que se encontram próximos da ordenação social, dístico de um direito penal que já não se identifica com os *delicta in se* mas com os *delicta mere prohibita*. No plano de análise do direito penal secundário, o bem jurídico posiciona-se

¹³³ A discordar da extravagância da norma e a defender a sua inclusão no CP, VALENTE, Edgar, *Quatro anátemas rodoviários*, p. 26.

¹³⁴ Neste sentido, a aprofundar a distinção jurídico-penal e constitucional entre o direito penal primário ou de justiça e o direito penal secundário ou extravagante, principalmente no âmbito do direito penal económico, LOUREIRO, Flávia Noversa, *Direito Penal da Concorrência*. Coimbra: Almedina, 2017, pp. 260 e ss.

mais como um *posterius* e menos como um *prius* ou, dito de modo diversos, não se perfila de fácil configuração¹³⁵. Pelo exposto, a inclusão de bens jurídicos individuais no âmbito de proteção da norma apenas poderia ser aceite com uma certa entorse dogmática a colocar em causa o princípio da ofensividade. Assim sendo, apenas se afigura viável considerar que a condução de veículo a motor sem habilitação legal imbrica com a proteção de um bem jurídico coletivo que convoque simultaneamente a normação penal e contraordenacional. Falamos da **segurança rodoviária**, bem jurídico coletivo primeiro na ordenação do tráfego viário¹³⁶. Estamos, neste sentido, perante um **crime simples**.

Quanto ao grau de lesão do bem jurídico, estamos perante um **crime de perigo abstrato**¹³⁷, na medida em que o perigo, não fazendo parte do tipo legal, constitui tão-só motivo da incriminação. O **tipo objetivo de ilícito** consiste na condução sem habilitação legal. Note-se que a *facti species* remete para as normas habilitadoras do Código da Estrada, pelo que se aproxima das normas penais em branco¹³⁸. O recurso a normas penais em branco não se encontra vedado ao legislador e não implica necessariamente uma violação do princípio da tipicidade na sua exigência de certeza e segurança jurídica, logo que a determinabilidade do tipo legal não seja colocada em

¹³⁵ Sobre a tensão entre os bens jurídicos individuais e os bens jurídicos coletivos, FERNANDES, Paulo Silva, *Globalização, "Sociedade do Risco" e o Futuro do Direito Penal: Panorâmica de Alguns Problemas Comuns*. Coimbra: Almedina, 2001, pp. 84 e ss; e, a refletir sobre os desafios colocados ao direito penal clássico e ao direito penal secundário, MONTE, Mário Ferreira, "Apontamento Introdutório", in FERNANDES, Paulo Silva, *Globalização, "Sociedade do Risco" e o Futuro do Direito Penal: Panorâmica de Alguns Problemas Comuns*. Coimbra: Almedina, 2001, pp. 15 e ss.

¹³⁶ No sentido da dignidade e carência punitiva do bem jurídico segurança rodoviária, Ac. TC n.º 173/2012, de 25/03, Proc. 769/11, Joaquim de Sousa Ribeiro.

¹³⁷ O TC, no Ac. n.º 173/2012, Proc. 769/11, Joaquim de Sousa Ribeiro, julgou "não inconstitucional a norma do artigo 3.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 2/98, enquanto estabelece que quem conduzir veículo a motor na via pública sem estar legalmente habilitado para tal é punido com pena de prisão até 1 ano ou multa até 120 dias", identificando a segurança rodoviária como bem jurídico protegido e sublinhando a perigosidade do comportamento, bem como as necessidades de prevenção que se fazem sentir no ordenamento jurídico.

¹³⁸ Sobre as normas penais em branco, ver FERREIRA, Manuel Cavaleiro de, *Direito Penal Português: Parte Geral, I*. Lisboa: Verbo, 1981, pp. 55 e 56; e DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal: Parte Geral*, pp. 217 e 2180.

causa¹³⁹ e que a remissão para normas extrapenais contribua para a redução da complexidade da previsão normativa do tipo legal¹⁴⁰.

No que respeita à realização da conduta, a condução de veículo a motor sem habilitação legal constitui um **crime de mera atividade**, na medida em que o preenchimento típico não convoca uma alteração externa espaço-temporalmente distinta da conduta, antes se bastando com a mera execução da conduta ou comissão delitiva.

Tal como havíamos verificado a propósito dos crimes anteriores, o tipo legal que nos ocupa constitui um **crime de execução vinculada**, uma vez que o tipo legal remete para a habilitação legal regulada no Código da Estrada, pelo que o crime apenas se preenche quando essas regras são desrespeitadas ou, dito com maior clareza, o tipo legal só se preenche quando o agente executa o facto de uma determinada forma. Acresce tratar-se de um **crime comum**, porquanto o tipo não exige que o agente possua concretas características, mas apenas que este viole as regras relativas à habilitação legal.

O **tipo subjetivo de ilícito** apresenta-se compatível com qualquer modalidade de dolo, seja direto intencional, direto necessário ou eventual.

A distinção entre o n.º 1 e o n.º 2 da norma tem que ver com a tipologia de veículos. Enquanto o n.º 1 refere “veículo a motor”, o n.º 2 particulariza os automóveis e os motociclos. Naturalmente que a condução de automóveis e motociclos sem habilitação legal convoca um risco acrescido para a segurança rodoviária, razão pela qual o legislador puniu mais severamente a conduta prevista no n.º 2.

À condução de veículo sem habilitação legal aplicam-se os **tipos justificadores** previstos na Parte Geral do Código Penal, *maxime* a legítima defesa (art. 32.º do CP) e o direito de necessidade (art. 34.º do CP). Pensemos na hipótese em que uma mãe leva o filho ao hospital de automóvel, numa situação de emergência, sem possuir a devida habilitação legal¹⁴¹. Em semelhante contexto, a justificação da conduta sempre

¹³⁹ A jurisprudência tem igualmente trabalhado as normas penais em branco. A título de exemplo, veja-se o Ac. TRL de 29/11/2011, Proc. 773/10.2TYLSB.L1-5, Neto de Moura; Ac. TRE de 11/07/2013, Proc. 82/12.2YQSTR.E1, João Gomes de Sousa; Ac. TRE de 24/05/2022, Proc. 404/16.7GESTB.E1, Moreira das Neves; e TRC de 2/02/2022, Proc. 82/20.9GEACB-A.C1, João Novais.

¹⁴⁰ Sob pena de colocar em causa o princípio da determinabilidade que enforma o princípio da tipicidade (cfr. COSTA, José de Faria, *Direito Penal*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2017, pp. 244 e 245.

¹⁴¹ Ver o Ac. TRE, de 6/02/2024, Proc. 146/19.1GBLGS.E1, Artur Vargas transcrito *infra*.

dependerá da ponderação de diversos elementos, a saber: a possibilidade de recorrer em tempo útil aos serviços de emergência ou a transportes públicos (táxi ou serviços de TVDE, por exemplo), o concreto quadro patológico do filho, tal como os efetivos conhecimentos e capacidade de condução do agente, ainda que não atestados pela habilitação legal. Pelo exposto, e sob pena de desestabilização do ordenamento jurídico, a exclusão da ilicitude ao abrigo do direito de necessidade apenas deve ocorrer perante verdadeiras situações de emergência, na impossibilidade de recorrer em tempo útil aos serviços de emergência médica ou a meios de transporte alternativos, e de o condutor possuir os mínimos conhecimentos de condução.

Uma vez que a norma em estudo protege a segurança rodoviária, ou seja, um bem jurídico distinto daqueles que são protegidos pelos art. 291.º e 292.º do CP, encontra-se em **concurso efetivo** com a condução perigosa de veículo rodoviário e com a condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Mais dúvidas teríamos se os bens jurídicos protegidos pelas incriminações fossem os mesmos, constituindo a solução aqui proposta uma razão adicional a depor a favor da aturada ponderação dogmática em torno dos bens jurídicos tutelados.

Jurisprudência

Ac. TC n.º 173/2012, de 25/03, Proc. 769/11, Joaquim de Sousa Ribeiro

É incontroverso que a restrição a direitos fundamentais que a pena representa se encontra aqui cabalmente justificada, pois estamos perante a tutela de um bem jurídico digno e carente de tutela penal.

Em suma, tendo o legislador infraconstitucional uma ampla margem de conformação para tipificar certos comportamentos como crime (cfr., entre outros, os Acórdãos n.ºs 573/95 e 595/2008) e estando em causa a proteção do bem jurídico segurança rodoviária, a perigosidade do comportamento em causa e as evidentes necessidades de prevenção, impõe-se concluir pela não inconstitucionalidade da norma em apreço.

Ac. TRG de 11/01/2010, Proc. 941/09.0GBBMR.G1, Cruz Bucho

I - Conforme entendimento jurisprudencial estabilizado e uniforme, no crime de condução de veículo sem habilitação legal, p. e p. pelo art.º 3º, do D.L. n.º 2/98, de 3 de Janeiro, salvo em situações excepcionais, verificadas razões ponderosas, não se justifica a substituição da multa pela admoestação, por o referido crime constituir uma grave violação das regras de trânsito, sendo de prática frequente, a tornar muito prementes as necessidades de prevenção geral.

II – Sendo o arguido um jovem de 16 anos de idade que circulou na via pública com o ciclomotor do pai, na noite que antecedeu a realização do exame de condução, e que na própria manhã do dia em que veio a ser julgado e condenado obteve a necessária licença de condução, este circunstancialismo excepcional aliado à confissão integral, ao arrependimento demonstrado e à inserção social e familiar do arguido, justifica plenamente a substituição da pena de multa pela admoestação.

Ac. TRP de 8/02/2006, Proc. 0412956, Élia São Pedro¹⁴²

¹⁴² No presente aresto, o arguido foi condenado como instigador de um crime de condução de veículo sem habilitação legal, por ter autorizado, permitido e facultado o veículo ao filho, de modo que este treinasse antes do exame de condução. Claro está que os termos “autorizar”, “permitir” e “facultar” não se encontram necessariamente numa relação de sinonímia com a instigação. A figura da instigação implica, como resulta do acórdão transcrito, o domínio da decisão do homem-da-frente pelo homem-de-

O pai que autoriza, permite e faculta o veículo com motor de que é proprietário a seu filho, para este o conduzir, apesar de não ter título de condução, comete o crime do artº 3º do DL nº 2/98.

Ac. TRP de 25/06/2014, Proc. 270/12.1PAVFR.P1, Pero Vaz Pato

Não é punível, nos termos do artigo 16º, nº 1 e 3, do Código Penal, a conduta do agente que conduz um veículo erroneamente convencido de que uma licença de aprendizagem emitida no Reino Unido o habilitava a tal.

Ac. TRP de 19/04/2023, Proc. 139/21.8PRVNG.P1, Paulo Costa¹⁴³

III – As exigências de prevenção geral são, neste caso, prementes, pois os crimes rodoviários devem ser exemplarmente punidos (aqui no sentido de garantirem, pela aplicação da pena, a reafirmação das expectativas comunitárias na validade das normas penais rodoviárias), principalmente num país, como é o nosso, com elevados números de sinistralidade nas estradas.

Ac. TRC de 8/09/2021, Proc. 229/20.5GACNF.C1, Rosa Pinto

O crime de condução de veículo sem habilitação legal não é punido com a pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados, prevista no artigo 69.º do Código Penal.

Ac. TRE de 13/09/2022, Proc. 20/22.4GDPTM.E1, Beatriz Marques Borges

III. Distinta da caducidade por cassação é a caducidade do título de condução decorrente da falta de revalidação. O sujeito que conduzir veículo com título caducado por falta de revalidação é criminalmente punido pela prática do crime de condução sem habilitação legal, mas tão só nas situações de caducidade definitiva, pois nos casos de caducidade não definitiva (n.º 2, alíneas a), b) e c) do artigo 130.º do CE) apenas é punido contraordenacionalmente (n.º 7 do artigo 130.º do CE).

trás. Ora, não parece resultar da factualidade em análise que autorizar, permitir e facultar correspondam a “determinar outra pessoa à prática do facto”, tal como exigido pelo art. 26.º do CP, mais parecendo corresponder à prestação de auxílio material e moral conaturais à cumplicidade (art. 27.º do CP).

¹⁴³ Não obstante a gravidade dos crimes rodoviário no ordenamento português e, como corolário necessário, as particulares preocupações de prevenção geral que convocam, o “leitmotiv” da exemplaridade punitiva parece remeter para uma dimensão simbólica, com o conatural risco de reificação neopunitiva das finalidades sancionatórias.

Ac. TRE de 6/02/2024, Proc. 146/19.1GBLGS.E1, Artur Vargas

Na situação *sub judice*, ainda que se admita a atualidade do perigo de agressão a bens jurídicos de terceiros - quais sejam a saúde e integridade física do filho da arguida -, em qualquer caso, a conduta adequada à remoção daquele teria sido providenciada pela respetiva deslocação a um, v.g., hospital onde o mesmo pudesse receber tratamento, recorrendo, para tanto, aos vários meios idóneos ao seu dispor, entre outros, ligar para o número de telefone de emergência único europeu, vulgo, 112, acionando, assim, dependendo da gravidade da situação, os correspondentes ativos médicos. Ou, na eventualidade de tal ligação, por qualquer motivo, não ser bem sucedida, socorrer-se de outro tipo de transporte (v.g., táxi/uber, conforme já supra aludidos), conduzido por alguém que, contrariamente à arguida, estivesse legalmente habilitado para tanto. Portanto, em face da idoneidade/adequação dos demais meios ao seu dispor, designadamente, nos moldes supra expostos, a conduta da arguida - que, sem possuir habilitação legal para conduzir, desconhecendo, para todos os efeitos, as regras estradais, opta por transportar o seu filho, acometido de um problema de saúde (segundo a própria, de uma crise asmática), ao Hospital, numa viatura por si conduzida, de noite, durante um percurso ainda bastante longo, sem que possua, de resto, quaisquer conhecimentos médicos - não se traduz, de todo, num meio idóneo/adequado a afastar o sobredito perigo de agressão da saúde/integridade física do seu filho. Aliás, muito pelo contrário, antes o potencia.

Concluindo, entende-se não estarem verificados os pressupostos do estado de necessidade, pelo que, não se verificando quaisquer causas de exclusão de ilicitude e/ou da culpa, nem faltando qualquer condição de punibilidade, dúvidas não restam de que a arguida cometeu o crime de condução sem habilitação legal que lhe vem imputado.

Capítulo IV - Atentado à segurança de transporte rodoviário (art. 290.º do CP)

Artigo 290.º

Atentado à segurança de transporte rodoviário

1 - Quem atentar contra a segurança de transporte rodoviário:

- a) Destruindo, suprimindo, danificando ou tornando não utilizável via de comunicação, material circulante, obra de arte, instalação ou sinalização;
- b) Colocando obstáculo ao funcionamento ou à circulação;
- c) Dando falso aviso ou sinal; ou
- d) Praticando acto do qual possa resultar desastre;

é punido com pena de prisão de um a cinco anos.

2 - Se, através da conduta referida no número anterior, o agente criar perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão de dois a oito anos.

3 - Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão de um a cinco anos.

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

O crime de atentado à segurança de transporte rodoviário protege a **vida**, a **integridade física** e o **património**. Uma vez mais, a opção por um bem jurídico coletivo como a segurança rodoviária resulta gorada pela referência expressa aos bens jurídicos individuais no n.º 2 da norma¹⁴⁴. Trata-se, então, de um **crime complexo**.

O n.º 1 assume essencialmente a estrutura de um **crime de perigo abstrato**, constituindo o perigo motivo e não conteúdo do tipo incriminador. Assim sendo, o **tipo objetivo de ilícito** consiste no atentado à segurança de transporte rodoviário, qualquer que seja o meio de transporte. O termo atentado remete para o âmbito problemático **dos crimes de empreendimento**, crimes em que a tentativa surge equiparada à

¹⁴⁴ Ainda que os bens jurídicos individuais apenas surjam no elemento literal do n.º 2, que constitui um crime de perigo concreto, o n.º 1, enquadrando-se no perigo abstrato, compreende uma tutela antecipada daqueles bens jurídicos.

consumação, à semelhança do que ocorre no crime de atentado contra o Presidente da República (art. 327.º do CP).

Dizíamos que o tipo legal em análise corresponde essencialmente a um crime de perigo abstrato, uma vez que encontramos uma exceção logo na sua **al. a)**. De facto, quando refere a conduta de destruir, suprimir, danificar ou tornar não utilizável via de comunicação, material circulante, obra de arte, instalação ou sinalização, estamos na presença de um **crime de dano** relativamente a bens patrimoniais concretamente lesados e de **perigo abstrato** quanto à vida, à integridade física e aos bens patrimoniais dos utentes da via. Particular interesse, pela tonalidade excêntrica, merece a expressão “obra de arte”. Por obra de arte não devemos entender estritamente apenas as construções com interesses estético ou cultural, mas toda a estrutura edificada como pontes, viadutos, túneis, mas também monumentos em rotundas, entre outros¹⁴⁵. Não se trata da expressão legislativa mais feliz, por remeter para o universo da estética e por conter franjas de sobreposição com outros conceitos previstos na norma, como “via de comunicação” e “instalação”. Melhor seria que o legislador repensasse o termo, suprimindo-o ou substituindo-o pelo termo “edificação” ou apenas “obra”. Tratando-se de um crime de perigo abstrato relativamente à vida, à integridade física e aos bens patrimoniais dos utentes da via, não exige a sua concreta colocação em perigo. Assim sendo, a destruição de uma estrutura ou “obra de arte” localizada numa rotunda preenche o tipo legal, ainda que não tenha sido colocado em causa nenhum dos mencionados bens jurídicos.

A **al. b)** do n.º 1 respeita à colocação de obstáculo ao funcionamento de transporte rodoviário ou à circulação. Por obstáculo entendemos qualquer tipologia de barreiras ou objetos que dificultem o regular tráfego rodoviário. Mais entendemos a própria ação humana, como tem acontecido nacional e internacionalmente em diversas demonstrações ou manifestações ativistas que, sem a devida autorização legal, cortam vias de comunicação. Semelhante ativismo político subsume-se no crime em estudo, integrando-se na presunção de perigo constante da norma que nos ocupa.

¹⁴⁵ Neste sentido, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 634.

A **al. c)** preenche-se com a execução de falso aviso ou sinal. A título de exemplo, podemos avançar a utilização abusiva do triângulo de sinalização, de sinais luminosos ou na adulteração de sinais de trânsito.

Por fim, a **al. d)** contém a prática de ato “do qual possa resultar desastre”. Uma vez mais, o tipo legal afasta-se do crime de perigo abstrato em favor da configuração típica do crime de **perigo abstrato-concreto** o **delito de aptidão**. Bem observado, um “ato do qual possa resultar desastre” é menos do que um “ato do qual resulte um desastre”, tratando-se, sem dúvida, de um perigo. Todavia, é igualmente menos do que um perigo concreto, tomando em linha de conta que a norma não exige a criação de um perigo que impenda sobre os bens jurídicos tutelados. Mas também não estamos perante uma mera presunção de perigo ou perigo abstrato. A expressão “ato do qual possa resultar desastre” remete o aplicador da norma para a necessidade de executar um juízo *ex ante*, um juízo de prognose póstuma que determine, de acordo com as regras gerais da experiência e do normal acontecer do factos – sempre na perspetiva da pessoa média – se a conduta do agente se apresentava adequada ou idónea à provocação de um desastre. Este último termo merece igualmente atenção, na medida em que o termo “desastre” remete para acidentes particularmente graves. Deparamos então com uma alínea de preenchimento particularmente exigente, na medida em que demanda a aferição da adequação da conduta para provocar um determinado resultado, mais exigindo se esse resultado se perspetive particularmente grave.

O **n.º 2** contém um **crime de perigo concreto**, uma vez que o elemento literal exige a criação de um perigo que impenda sobre a vida ou a integridade física outrem, ou sobre bens patrimoniais alheios de valor elevado. Ao contrário do número anterior, a presente norma consagra o perigo, não como mero motivo, mas como conteúdo do tipo. Como corolário necessário da maior intensidade do perigo, a conduta em estudo surge mais severamente punida.

À semelhança do que vimos a propósito do 291.º e do 292.º do CP, o atentado à segurança rodoviária exige, tanto no n.º 1 como no n.º 2, **dolo relativo à conduta**. Ademais, no n.º 2 exige igualmente e **dolo de perigo** quanto aos bens jurídicos protegidos. É, no entanto, seguro afirmar que o **tipo subjetivo de ilícito** do n.º 1 e do n.º 2 admite qualquer modalidade de dolo.

Atendendo ao desdobramento do dolo em dois objetos distintos, a saber, a conduta e o perigo sobre os bens jurídicos presente no n.º 2, o legislador previu, no n.º 3, aqueles casos em que o agente atua com dolo relativamente à conduta, mas cria, por negligência, um perigo para os bens jurídicos. A título de exemplo, o agente apresenta vontade de destruir um determinado sinal de trânsito sem, todavia, pretender colocar em perigo os bens jurídicos protegidos pela norma. Neste caso, agirá dolosamente quanto à conduta praticada e negligentemente no que respeita à colocação em perigo dos bens jurídicos tutelados. Trata-se de uma conduta menos gravosa do que a prevista no n.º 2, na medida em que o agente não manifesta dolo de perigo em relação aos bens jurídicos, mas mais gravosa do que a conduta prevista no n.º 1 porque o agente criou um **perigo concreto** para os bens jurídicos protegidos.

No n.º 4 encontram-se consagrados aqueles casos em que a conduta prevista no n.º 1 é praticada por negligência. Pensemos no caso do condutor que, em violação de um dever de cuidado, derruba um sinal de cedência de passagem. Aparentemente simples, a norma não se encontra, no entanto, ausente de dúvidas quanto ao grau de colocação em perigo dos bens jurídicos. Assim ocorre porque a norma remete apenas para a conduta prevista no n.º 1, nada indicando quanto à concreta colocação em perigo dos bens jurídicos protegidos prevista no n.º 2 e no n.º 3. Destarte, no n.º 4, o legislador não parece distinguir entre os casos em que a conduta negligente gera apenas uma abstração de perigo e aqueles em que a conduta negligente colocou efetivamente em perigo bens jurídicos. Em suma, no n.º 4 cabem **situações de perigo abstrato e de perigo concreto**¹⁴⁶, opção que reputamos questionável, na medida em que são duas situações de gravidade distinta. Punir uma situação de negligência com criação de perigo concreto do mesmo modo que uma conduta negligente que não gere esse perigo afigura-se difícil de compreender ou, melhor, afigura-se uma opção geradora de preocupações quanto à efetiva proteção dos bens jurídicos tutelados. Em termos concretos, o n.º 4 equipara as situações de perigo abstrato e de perigo concreto, ignorando que estas demandam proteção normativa reforçada. E não se objete que semelhante punição diferencial compreenderia o retorno ao *versari in re illicita*, uma vez que a punição mais severa da

¹⁴⁶ Considerando que o n.º 4 apenas engloba situações de perigo abstrato, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto, *Comentário do Código Penal*, p. 1096 e FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 638.

conduta negligente que coloque concretamente em perigo bens jurídicos reside no maior desvalor de um resultado que corporiza o descuido ou leviandade do agente.

Parte da doutrina entende¹⁴⁷ que na presente norma estamos perante uma conduta externa em relação à condução ou, melhor, que o atentado à segurança de transporte rodoviário não se confunde com a condução de veículo punida pelos art. 291.º e 292.º do CP¹⁴⁸. Todavia, se bem atentarmos ao tipo legal, sopesando os seus elementos literal, sistémico e o *telos* que dele resulta, nada exige que o atentado à segurança de transporte rodoviário tenha de ocorrer através de uma conduta distinta da condução. Basta pensarmos na condução que destrua material circulante, obra de arte, instalação ou sinalização, bem como as hipóteses em que o condutor dá falso sinal ou pratica manobra na qual possa resultar desastre. Pelo exposto, subsumem-se ao atentado à segurança de transporte rodoviário tanto condutas externas à condução como a condução propriamente dita. Assim sendo, a distinção entre o art. 290.º, o art. 291.º e o art. 292.º do CP será essencialmente normativa, na ótica de um concurso aparente, como em seguida veremos melhor.

O crime de atentado à segurança rodoviária constitui, em qualquer uma das suas declinações, um **crime instantâneo**, na medida em que a sua consumação não se protela no tempo. Quanto ao modo de execução, não exigindo um concreto modo de execução ou *modus operandi* ao agente, trata-se de um **crime de execução livre**. Quanto à conduta, o tipo legal em análise configura-se como um **crime de resultado**, com a exceção das alíneas c) e d) do n.º 1, caso em que a factualidade se reconduz a um crime de **mera atividade**, ou seja, basta-se com a execução da conduta pelo agente, não exigindo que lhe acresça uma alteração espaço-temporal.

Ao consagrar num crime de perigo abstrato, o n.º 1 encontra-se numa relação de **subsidiariedade implícita** com o crime de perigo concreto do n.º 2, sendo esta a norma dominante e aquela a dominada. Por sua vez, ao compreender a criação de um perigo negligente, o n.º 3 encontra-se igualmente numa relação de subsidiariedade implícita com o n.º 2. E no mesmo **concurso aparente, legal ou de normas** encontramos o crime negligente do n.º 4 relativamente ao n.º 1 e ao n.º 2, conforme ocorra ou não a

¹⁴⁷ Assim, FARIA, Paula Ribeiro, *Comentário Conimbricense*, p. 630 e ss.

¹⁴⁸ Encontramos jurisprudência no mesmo sentido. A título exemplificativo, ver Ac. TRP de 2/12/2009, Proc. 981/07.3PAPVZ.P1, Artur Oliveira.

criação de um perigo concreto. Ainda no âmbito da subsidiariedade implícita, o art. 290.º constitui uma norma dominada em relação aos crimes de dano que protegem a vida (art. 131.º e ss do CP), a integridade física (art. 143.º e ss do CP) e o património (art. 212.º e ss do CP).

Questão diversa será a de aferir a possibilidade de concurso entre o atentado à segurança de transporte rodoviário e a condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP). A questão coloca-se com particular agudeza no tocante às declinações de perigo concreto do 290.º, n.º 2, por comparação ao 291.º. De facto, se estamos na presença de crimes de perigo concreto que protegem os mesmos bens jurídicos e que ademais se inserem no lato âmbito do tráfego rodoviário, a defesa de um concurso efetivo seria particularmente exigente. Em bom rigor, atendendo à mais severa moldura legal do 290.º, n.º 2 do CP, será de concluir novamente pelo concurso aparente, legal ou de normas entre os tipos legais em estudo, mais propriamente perante uma **relação de subsidiariedade implícita**, por considerarmos que a norma em estudo esgota o conteúdo do ilícito do art. 291.º do CP.

E o que dizer da relação entre o art. 290.º, n.º 1 e o art. 292.º, n.º 1 do CP? Agora estamos perante dois crimes de perigo abstrato que protegem os mesmos bens jurídicos, apesar de regularem realidades distintas. Contudo, atendendo à cláusula presente na parte final do art. 292.º, n.º 1, facilmente verificamos que as normas em estudo se encontram numa relação de **subsidiariedade expressa**, na medida em que o art. 291.º, n.º 1 prevê uma sanção mais gravosa. Mais complexa será a análise da relação entre o art. 292.º, n.º 2 e o art. 290.º, n.º 1. A complexidade da questão pendente na dúvida quanto à previsão de uma cláusula de subsidiariedade expressa no n.º 2 do art. 290.º do CP. A não existir uma cláusula de subsidiariedade semelhante à prevista no n.º 1, o crime do art. 292.º, n.º 2 apresenta-se numa **relação de consunção**¹⁴⁹ com o art. 290.º, n.º 1 do CP, ou seja, o crime de atentado à segurança de transporte rodoviário do art. 290.º, n.º 1 do CP esgota o conteúdo de ilícito da condução de veículo sob a influência de substâncias de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

¹⁴⁹ Para uma distinção entre a consunção em sentido técnico – que ora nos ocupa – e a consunção em sentido amplo – a englobar os casos de “antefacto não punível”, “facto concomitante não punível” e “facto posterior não punível” –, cfr. TORRÃO, Fernando, *Direito Penal – Parte Geral: Teoria da Infração e Formas Especiais do Crime*. Coimbra: Almedina, 2024, pp. 29 e ss.

Jurisprudência

Ac. TRP de 28/11/2001, Proc. 0110902, Manuel Braz¹⁵⁰

Integra a prática do crime de atentado à segurança de transporte rodoviário do artigo 290 n.º1 alínea d) e 3 do Código Penal terem os arguidos iniciado os trabalhos de corte de um pinheiro implantado num terreno situado à face de uma estrada municipal, prevendo a possibilidade de o mesmo tombar para a estrada, e, não obstante isso, não tomaram as precauções adequadas a evitar a criação de perigo para os automóveis que passassem e para a integridade física dos seus ocupantes, que estavam ao seu alcance, confiando injustificadamente que a árvore não cairia para a estrada, como efectivamente veio a cair sobre um automóvel que por aí transitava, causando lesões corporais ao passageiro. Não afasta a culpa dos arguidos, o facto de terem colocado na estrada, de um lado, um sinal de pré-sinalização de perigo e de no outro lado se ter postado um deles com intenção de avisar os condutores dos automóveis que passassem, pois estes cuidados não eram adequados nem suficientes para evitar o perigo.

Ac. TRP de 27/02/2002, Proc. 0111269, Tomé Branco

Incorre na prática do crime de atentado à segurança de transporte rodoviário previsto e punido pelo artigo 290 n.º1 alínea d) e n.º3 do Código Penal, o arguido que, tendo procedido à colocação de explosivos numa pedra situada junto à sua

¹⁵⁰ Este acórdão versou sobre o crime de atentado à segurança de transporte rodoviário na sua redação dada pelo DL n.º 48/95, 15 de março. À data, o n.º 1 do art. 290.º correspondia a um crime de perigo concreto semelhante ao que atualmente encontramos no n.º 2 da norma. Transposto para os dias de hoje, o caso não deixaria de levantar dificuldades de monta. Partindo da posição defendida, ou seja, considerando que o crime em análise constitui um crime de perigo abstrato que protege bens jurídicos individuais, tudo passaria por saber se ocorreu algum crime de resultado de dano que tutele os mesmos bens jurídicos. Assim sendo, provando-se que os agentes atuaram com, pelo menos, dolo eventual em relação às ofensas à integridade física e ao dono, verificar-se-ia o concurso efetivo desses crimes. Não se aplicaria o crime do 290.º, na medida em que, configurando um crime de perigo, se encontra numa relação de subsidiariedade implícita com os crimes de dano que protegem os mesmos bens jurídicos. Diverso seria o problema se o resultado tivesse sido gerado a título de negligência. Nesta variação, seria equacionável a punição dos agentes por ofensa à integridade física negligente (art. 148.º do CP), visto que o dano não admite comissão negligente. Contudo, atendendo às molduras legais da ofensa à integridade física por negligência, bem se compreenderá que, atendendo às sanções previstas no art. 290.º do CP, que não esgota o desvalor do facto. Como corolário, seria de afirmar a relação de subsidiariedade implícita entre os crimes negligentes e os crimes dolosos, concluindo pela subsunção fática ao atentado à segurança de veículo rodoviário.

residência, visando destruir tal rocha, fez detonar tais explosivos, de noite, o que provocou o lançamento de várias pedras soltas, algumas projectadas para a estrada nacional que passa defronte da sua residência, tendo atingido um veículo automóvel que nessa altura por aí transitava, provocando-lhe danos.

Ac. TRP de 28/06/2006, Proc. 0611185, Joaquim Gomes

Se o arguido, conduzido na via pública um veículo automóvel, colocou este ao lado de outro que circulava no mesmo sentido e transportava, além do condutor, mais duas pessoas e, com intenção de matar dois dos ocupantes deste último veículo, disparou na sua direcção dois tiros com arma de fogo, provocando estragos nesse automóvel e ferindo dois dos seus ocupantes, praticou, além de duas tentativas de homicídio, um crime de dano e outro de atentado à segurança de transporte rodoviário.

Ac. TRP de 2/12/2009, Proc. 981/07.3PAPVZ.P1, Artur Oliveira

I- Enquanto o crime de ‘atentado à segurança de transporte rodoviário’ [290ºCP] previne actos que se traduzem na alteração das condições físicas em que se processa a circulação rodoviária, no crime de ‘condução perigosa de veículo rodoviário’ estão em causa, exclusivamente, actos decorrentes da condução de veículo rodoviário, sejam acções que se ligam à falta de condições para conduzir com segurança, seja a execução de manobras que representam uma violação grosseira das regras de circulação.

II- Pratica o crime de ‘condução perigosa de veículo rodoviário’ o condutor que, com violação dos mais elementares deveres de condução, por acto voluntário e livre, flecte para a esquerda a trajectória do veículo por si conduzido de forma a, intencionalmente, invadir a faixa de rodagem por onde circulava um veículo em sentido contrário, obrigando o condutor deste a uma manobra de recurso para evitar a colisão.

Capítulo V - Lançamento de projétil contra veículo (art. 293.º do CP)

Artigo 293.º

Lançamento de projétil contra veículo

Quem arremessar projétil contra veículo em movimento, de transporte por ar, água ou terra, é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

O tipo legal de lançamento de projétil contra veículo não se apresenta claro à análise. Em bom rigor, apenas se compreende por comparação aos restantes crimes rodoviários, crimes contra as pessoas e crimes contra o património. Tal como os crimes até agora analisados, protege a **vida**, a **integridade física** e o **património**¹⁵¹, pelo se apresenta como um **crime complexo**.

Trata-se de um **crime de perigo abstrato**, visto que o **tipo objetivo** se traduz na conduta de lançar um projétil contra veículo. Por projétil entendemos todo o objeto suscetível de ser arremessado pelo agente¹⁵². Caberá igualmente no tipo o arremesso de pessoas ou animais. A título de exemplo, pensemos no agente que atira um cão de um viaduto para a via de trânsito de uma autoestrada. Contudo, a norma pressupõe que o projétil não acertar no alvo porque, se acertar, estaremos perante um crime de dano¹⁵³

¹⁵¹ Neste sentido, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Código Penal*, p. 1103.

¹⁵² Cfr. Ac. STJ de 24/03/1999, Proc. 98P1463, Augusto Alves (transcrito *infra*).

¹⁵³ Neste sentido, ainda que refira uma relação de consunção, Ac. TRP de 13/03/1996, Proc. 9610042, Costa Mortágua, ainda que o concurso de normas em crise pareça integrar-se com maior exatidão das relações de subsidiariedade. Em sentido diverso, a entender que o tipo legal protege a “segurança da circulação”, ou seja, protege um bem jurídico coletivo, na linha dos “valores-meios” propostos por ALMEIDA COSTA, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 727. ALMEIDA COSTA (*Sobre o Crime de Corrupção: Breve retrospectiva histórica. Corrupção e concussão. Autonomia “típica” das corruções “activa” e “passiva”. Análise dogmática destes dois delitos: Separata do número especial do Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, “Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Eduardo Correia”*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1987, pág. 90 e ss. e, de forma resumida, em *Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial*. Coimbra: Coimbra Editora, 2001. vol. III, p. 660) indica que, para além dos bens jurídico-criminais fundamentais entendidos como “o conjunto dos valores considerados necessários à convivência comunitária e à livre realização da pessoa”, encontramos os valores-meios. Estes valores servem de ponto de sustentação dos mencionados valores essenciais, tratando-se de “bens jurídicos que, consubstanciando, em si mesmos, objectivos organizatórios e funcionais, via da regra, encontram o seu campo privilegiado no direito de mera-ordenação-social”. Entre os valores-meios, encontramos alguns que veiculam uma “fusão íntima com os bens jurídicos fundamentais a que servem de suportes, como consequência de se mostrarem indispensáveis à respectiva conservação” (COSTA, António Manuel de Almeida, *Sobre o Crime de Corrupção: Breve retrospectiva*

simples (art. 212.º do CP) ou qualificado (art. 213.º do CP), um crime de ofensa à integridade física simples (art. 143.º do CP), qualificada (art. 144.º do CP) ou por negligência (art. 148.º do CP) ou ainda, nos casos mais extremados, um crime dos crimes do universo problemático do homicídio (art. 131.º e ss do CP), incluindo o homicídio por negligência (art. 137.º do CP). Noutra hipótese, se o projétil não acertar, mas for adequado a provocar um desastre, a factualidade subsumir-se-á no crime de atentado à segurança de transporte rodoviário (art. 290.º, n.º 1, d) do CP). O tipo objetivo de ilícito exige que o projétil seja arremessado contra veículo em movimento. De onde resulta que a conduta de arremessar uma pedra contra um carro estacionado, sem acertar no alvo, não preenche o tipo legal em análise. Ademais, o elemento literal não restringe o objeto da ação aos veículos terrestres, abrangendo igualmente o transporte por ar e água.

Atenta a cláusula presente na parte final do art. 293.º, o lançamento de projétil contra veículo apresenta-se numa relação de **subsidiariedade expressa** com o crime de atentado à segurança de transporte rodoviário do art. 290.º do CP, em qualquer das suas manifestações, uma vez que todas elas preveem pena superior a prisão até um ano ou multa até 120 dias.

Poderíamos questionar a possibilidade de concurso aparente entre o art. 293.º e o art. 290.º, n.º 1, d) do CP, mais propriamente uma relação de consunção que convertesse o lançamento de projétil contra veículo em letra morta. Semelhante preocupação releva-se infundada, na medida em que não ocorre sobreposição normativa entre as normas

histórica. Corrupção e concussão. Autonomia “típica” das corruções “activa” e “passiva”. Análise dogmática destes dois delitos, p. 91). Note-se que os delitos que ofendem os valores-meios não se configuram enquanto simples crimes de perigo. Por outras palavras, os valores-meios possuem uma densidade penal própria, integrando “bens jurídicos independentes, cuja violação constitui um crime de dano”. O Autor ripristina a distinção entre o “valor-em-si” ou “próprio” (“Selbstwert”) e o “valor deduzido” ou “emprestado” (“Fremdwert”), efetuada por W. STERN. Nesta última categoria, podemos subsumir os “valores de irradiação” e os “valores-de-serviço”. Os valores de irradiação e os valores de serviço representam valores-meios, isto é, possuem carácter instrumental. Todavia, a “afirmação de um «valor-de-irradiação» importaria, assim, um salto qualitativo, conferindo a um simples «valor-de-serviço» — como espécie típica dos valores deduzidos — uma importância e dignidade que, isoladamente considerada, não assumiria” (idem, Ibid., pág. 92). Na proximidade de um “Selbstwert” (valor-em-si ou bem jurídico fundamental), o valor-de-irradiação (simultaneamente “Fremdwert” e “Strahlwert”) beneficiaria, qual “mais-valia”, do “poder de irradiação” do valor fundamental. O “valor irradiante” e o “valor irradiado” dariam origem a uma unidade de sentido, designada como “Centrowert”, constituída pelo “Selbstwert” e respetivos “Strahlwerte”. Os quadros em apreço não são estáticos, o que significa que um mero valor-de-serviço pode beneficiar do “poder de irradiação” de um valor-em-si e transformar-se em valor-de-irradiação — o que nos coloca nas imediações da problemática da descriminalização e da neocriminalização.

em estudo a demandar a revogação do art. 293.º¹⁵⁴. Não ocorre sobreposição, na medida em que as normas possuem teleologias distintas. Enquanto o art. 293.º se basta com uma presunção ou abstração de perigo, o art. 290.º, n.º 1, d) exige a prática de um ato do qual possa resultar desastre, ou seja, de um facto adequado, de uma perspectiva *ex ante*, à colocação em perigo dos bens jurídicos tutelados. Apesar de regularem realidades próximas e de protegerem os mesmos bens jurídicos, as condutas em crise distinguem-se pelo grau de colocação em perigo dos bens jurídicos, sendo certo que no crime de atentado à segurança de transporte rodoviário do art. 290.º, n.º 1, d), o perigo tutelado apresenta-se mais intenso. Assim sendo, quando a conduta ultrapasse o limiar da mera presunção de perigo e se apresente adequada à afetação dos bens jurídicos protegidos, subsumir-se-á no art. 290.º, n.º 1, d) e não no art. 293.º, na medida em que entre as duas normas intercede novamente uma relação de **subsidiariedade explícita**, sendo a primeira a norma dominante e segunda a norma dominada.

Refira-se, por fim, o lançamento de projétil contra veículo constitui um **crime instantâneo**, de **mera atividade** e **comum**. Trata-se ainda de um crime de execução livre, na medida em que o tipo legal não vincula a conduta a um concreto *modus operandi* do agente.

¹⁵⁴ A sublinhar a sobreposição normativa e a concluir pela revogação do art. 293.º, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense*, p. 729 e 730.

Jurisprudência

Ac. STJ de 24/03/1999, Proc. 98P1463, Augusto Alves

II - Pode entender-se por projectil o corpo ao qual, em consequência de um impulso, pode ser comunicada velocidade e uma determinada direcção ou, mais simplesmente, dizer-se que será um corpo arremessado com uma finalidade que poderá ter em vista matar, ferir, destruir ou atingir.

III - O arremesso de um recipiente com gasolina a arder contra um veículo automóvel em circulação, criando o perigo que o tipo legal do artigo 293, do CP visa tutelar, integra este tipo legal, tanto mais que sendo embora certo que no corpo do artigo não se exige a criação de perigo, tal só sucede porque tal perigo fica criado com o simples arremesso do objecto.

Ac. TRP de 13/03/1996, Proc. 9610042, Costa Mortágua

I - Acusado o arguido pelo crime de danos do artigo 308 n.1, do Código Penal de 1982 - danos causados pelo arremesso de uma pedra contra um veículo automóvel em movimento, que o atingiu e lhe provocou estragos - e recebida a acusação nos termos em que estes havia sido formulada, isto é, pelos factos nela descritos e crime indicado, a incriminação não pode ser alterada até ao julgamento.

(...)

III - Ficará consumida a incriminação do artigo 293 do Código Penal revisto se o projectil, atingindo o veículo, lhe tiver causado danos, já que a realização de um tipo de crime mais grave (o de dano) inclui a realização de um outro tipo de crime mais leve (o de arremesso de projectil).

Capítulo VI - Embriaguez e intoxicação (art. 295.º do CP)

Artigo 295.º

Embriaguez e intoxicação

1 - Quem, pelo menos por negligência, se colocar em estado de inimputabilidade derivado da ingestão ou consumo de bebida alcoólica ou de substância tóxica e, nesse estado, praticar um facto ilícito típico é punido com pena de prisão até 5 anos ou com pena de multa até 600 dias.

2 - A pena não pode ser superior à prevista para o facto ilícito típico praticado.

3 - O procedimento criminal depende de queixa ou de acusação particular se o procedimento pelo facto ilícito típico praticado também dependesse de uma ou de outra.

O crime de embriaguez e intoxicação apresenta como *telos* a evitação do alarme social¹⁵⁵ gerado por dois grupos de situações: aquelas em que a ingestão de bebida alcoólica ou de substância tóxica se apresenta adequada à comissão factos ilícitos típicos (crime de perigo abstrato-concreto); e aquelas em que o agente se coloca em estado de inimputabilidade para praticar factos ilícitos típicos (*actio libera in causa*). Em qualquer das suas declinações, o tipo legal em análise protegerá os bens jurídicos tutelados pelos crimes que venham a ser cometidos em estado de embriaguez ou intoxicação¹⁵⁶. Dependendo da concreta factualidade que venha a ser praticada, o art. 295.º protegerá a vida, a integridade física, a liberdade pessoal, a liberdade sexual, entre outros. Sempre se poderia preferir, em deriva pelos bens jurídicos coletivos, que a embriaguez ou intoxicação proteja a paz, a ordem e a tranquilidade públicas fragilizadas pelo alarme social resultante da impunidade dos agentes nas situações descritas. Contudo, e à semelhança da posição que perfilhámos aquando da análise do 291.º e 292.º do CP, sendo possível individualizar bens jurídicos, não nos parece

¹⁵⁵ Podíamos ler, nas atas da Comissão Redatora do Código Penal (p. 320) e a propósito do tipo legal em estudo, que “as necessidades de política criminal não consentem na impunidade do agente”.

¹⁵⁶ No sentido de que a embriaguez e intoxicação constitui “uma antecipação da protecção penal dos demais bens jurídicos”, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Código Penal*, p. 1104.

metodologicamente acertado concluir pela identificação artificial de bens jurídicos coletivos. Estamos então perante um **crime complexo**.

Analisemos o **primeiro grupo problemático**, respeitante àqueles casos em que o agente se coloca, pelo menos por negligência, em estado de inimputabilidade¹⁵⁷ – não cabendo aqui as hipóteses de imputabilidade diminuída – e vem a cometer um facto ilícito típico. Estas hipóteses de autocolocação dolosa ou negligente em estado de embriaguez ou intoxicação constituem um **crime de perigo abstrato-concreto**. Consideramos ser esta a perspetiva que melhor descreve a opção normativa vertida no **tipo objetivo de ilícito**, visto que o preenchimento típico não se bastará com a mera autocolocação em estado de embriaguez ou intoxicação. Se assim fosse, se bastasse a mera colocação em estado de inimputabilidade alcoólica ou tóxica, estaríamos perante um crime de perigo abstrato. Todavia, na hipótese que nos ocupa, a opção pelo perigo enquanto simples motivo da incriminação ou, dito de modo diverso, a opção por uma presunção inilidível de perigo, parece de excluir, por ocultar um perigoso moralismo. Apesar de tudo, num direito penal de matriz liberal¹⁵⁸ que assume a liberdade como regra e a sua restrição como exceção, a punição criminal da ingestão alcoólica ou da intoxicação, ainda que excessivas, não parece encontrar espaço de afirmação. Pelo contrário, a única solução que se pode afirmar compatível com o corte epistemológico firmado entre o direito penal e a ordem axiológica moral¹⁵⁹, será a de apenas admitir o preenchimento típico por via de condutas adequadas, de uma perspetiva *ex ante*, ou seja, de acordo com um juízo de prognose póstuma, a colocar em perigo bens jurídicos dignos e carecidos de pena. Destarte, não estamos perante uma tutela difusa moral ou para-moral, mas perante uma antecipação legítima da tutela punitiva. Legítima, na

¹⁵⁷ Sobre a capacidade e a incapacidade de compreensão da pena, ANTUNES, Maria João, *O Internamento de Imputáveis em Estabelecimentos Destinados a Inimputáveis (Os Arts. 103.º, 104.º e 105.º do Código Penal de 1982)*. Coimbra: Coimbra Editora, 1993, pp. 40 e ss.

¹⁵⁸ Não pecaremos por excesso ao sublinharmos que o corte epistemológico entre o direito e a moral se afigura como a única solução sistemicamente sustentável num Estado de direito aberto e pluralista. A refletir sobre a recusa da conceção moralista num “Estado de Direito Democrático Pluralista”, CARVALHO, Américo Taipa de, *Direito Penal, Parte Geral – Questões Fundamentais, Teoria Geral do Crime*. 3.ª edição. Porto: Universidade Católica Editora, 2019, p. 58.

¹⁵⁹ A refletir sobre o corte epistemológico e outras áreas axiológicas histórica e culturalmente contíguas, COSTA, José de Faria, *Direito Penal e Globalização: Reflexões não locais e pouco globais*. Coimbra: Coimbra Editora, 2010, pp. 71 e ss. Ver igualmente, no sentido da defesa do “Isolierung” do direito penal em relação à moral e à religião, CUNHA, Paulo Ferreira da, *Crimes & Penas: Filosofia Penal*. Coimbra: Almedina, 2020, pp. 250 e ss.

medida em que ainda respeita o princípio da ofensividade e a configuração da sanção criminal inserida no direito penal do facto, em detrimento da *versare in re illicita* de antanho. Os factos previstos na norma devem apresentar-se idóneos à criação de um perigo proibido. E não nos deixemos equivocar pela exigência da prática de um facto ilícito típico. Em bom rigor, semelhante exigência possui uma dupla função. Serve, por um lado, de indício de que não se subsume na norma qualquer autocolocação em estado de embriaguez ou intoxicação, mas apenas condutas adequadas à criação do perigo. Por outro lado, não constitui elemento do tipo, mas tão-só condição objetiva de punibilidade¹⁶⁰. Não podemos deixar de notar, guardadas as devidas distâncias, uma certa proximidade na estrutura e teleologia entre a embriaguez e intoxicação e o crime de participação em rixa (art. 151.º do CP). Em ambas as disposições encontramos crimes de perigo abstrato-concreto enquadrados por uma condição objetiva de punibilidade obediente a razões político-criminais. Ademais, encontram-se cingidas por idêntica finalidade: evitar que determinados factos permaneçam por punir¹⁶¹. Em suma, na embriaguez e intoxicação deparamo-nos com uma clara congruência ou concordância prática – nem sempre de fácil execução – entre a manutenção do rigor dogmático, *maxime*, vertido na evitação da responsabilidade objetiva, e o cumprimento de específicos desideratos político-criminais, mais especificamente de reforço normativo (prevenção geral positiva)¹⁶².

Nesta primeira declinação, a embriaguez e intoxicação desenha-se como um **crime de mera atividade**, bastando-se com a ingestão alcoólica ou de substância tóxica e, assim sendo, não exigindo a verificação de um concreto resultado. Trata-se ainda de um **crime comum** e de **execução livre**. Quanto à consumação, a autocolocação em estado de embriaguez ou intoxicação configura um **crime instantâneo**, ocorrendo a consumação

¹⁶⁰ Nas esclarecedoras palavras de SILVA, Germano Marques, *Direito Penal Português: Teoria do Crime*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018, p. 49, as condições objetivas de punibilidade “[s]ão eventos exteriores ao tipo de ilícito, futuros ou concomitantes ao facto, mas alheios ao tipo de ilícito e da culpa, mas necessários quando exigidos por lei, para a perfeição do crime e conseqüentemente para a punibilidade da conduta ilícita e culpável. São elementos suplementares do tipo legal, mas não se incluem nem no tipo de ilícito nem no tipo de culpa, caracterizando-se pela circunstância de lhes serem exteriores”.

¹⁶¹ Fundamento que não é de agora, mas que já encontrava eco na legislação oitocentista (cfr. COSTA, José de Faria, *Aspectos Fundamentais da Problemática da Responsabilidade Objectiva no Direito Penal Português*. Coimbra: Boletim da Faculdade de Direito, 1981, p. 32.

¹⁶² No sentido de as finalidades político-criminais se transformarem em “modos [ou módulos] de vigência jurídica” (“Modus des rechtlichen Geltens”), como entende ROXIN, Claus, *Kriminalpolitik und Strafrechtssystem*. Berlin, Boston: De Gruyter, 1973, p. 40.

no momento em que o agente se coloca num estado de inimputabilidade adequado à criação de perigo para bens jurídicos. Por sua vez, o **tipo subjetivo de ilícito** admite qualquer modalidade de dolo quanto à autocolocação em estado de inimputabilidade.

No **segundo grupo problemático** e não deixando de constituir um direito penal de guarda avançada, encontramos as hipóteses de *actiones liberæ in causa*. Tratando-se de hipóteses distintas da *actio libera in causa* prevista no art. 20.º, n.º 4 do CP, convém sublinhar a distinção normativa. O n.º 4 do art. 20.º prescreve a imputabilidade do agente “quando a anomalia psíquica tiver sido provocada pelo agente com intenção de praticar o facto”. Assim sendo, tudo passará pelo correto enquadramento da expressão “com intenção”. Dúvidas não existem quanto à subsunção da ação livre na causa com **dolo direto intencional** na *facti species* em análise. No dolo direto intencional enquadrámos aqueles casos em que facto praticado constitui o fim último da conduta do agente (móbil do crime), bem como aqueles outros em que a conduta do agente compreende uma etapa ou estágio intermédio necessário para a consecução do crime. Estamos perante uma tipologia de dolo marcada por particular intensidade e intencionalidade, pelo que atuará ao abrigo da *actio libera in causa* do art. 20.º, n.º 4, o agente que se coloca em estado de inimputabilidade – fruto da ingestão alcoólica ou de substância tóxica, estupefaciente ou psicotrópica – com a intenção de cometer um homicídio, bem como o agente que se coloca em estado de inimputabilidade para assaltar uma carrinha de valores, sabendo que como estado intermédio à consecução do desiderato final terá de agredir e manietar o condutor do veículo. O mesmo se diga em relação ao agente que se coloca em estado de inimputabilidade com a intenção de corresponder à aposta de conduzir a alta velocidade em contramão na autoestrada. Neste exemplo, se da condução não resultar a morte ou a ofensa à integridade física de terceiros, o agente, pelo menos, praticará um crime de condução perigosa de veículo rodoviário (art. 291.º do CP).

Mais dúvidas levanta a possibilidade de *a actio libera in causa* do art. 20.º, n.º 4 ser compatível com o **dolo direto necessário**. Nesta declinação do dolo, o facto não se apresenta como o fim último ou como um estágio intermédio da atuação do agente, mas como uma consequência lateral necessária da sua conduta. O facto praticado com dolo necessário surge como um dano colateral certo ou altamente previsível resultante da atuação do agente. A título de exemplo, imaginemos que **A** quer atropelar mortalmente

B que, nesse momento, se faz acompanhar por **C**. Num caso deste quilate, o agente sabe que da sua conduta surgirá como resultado certo ou altamente previsível a morte de **C**, ou seja, a morte deste apresenta-se como consequência lateral da atuação do agente. Numa primeira aproximação ao art. 20.º, n.º 4, poderíamos ser levados a concluir, pela irresistível atração do seu elemento literal, pela redução da *actio libera in causa* apenas às hipóteses de dolo direto intencional¹⁶³. Notemos que as situações não subsumíveis no art. 20.º, n.º 4 serão integradas no crime de embriaguez e intoxicação. Ora, se o art. 20.º, n.º 4 não abranger o dolo direto necessário, recorrendo ao último exemplo fornecido, **A** seria punido por homicídio em relação a **B** (dolo direto intencional) e pelo crime de embriaguez e intoxicação relativamente **C** (dolo direto necessário). Duvidamos, no entanto, da justiça material de semelhante solução, na medida em que nas duas modalidades de dolo o facto surge como certo ou altamente previsível, sendo questionável a diferença de intensidade entre as duas declinações. No nosso exemplo, não nos é possível afirmar que o elemento volitivo do dolo direto necessário seja menos intenso do que o do dolo direto intencional. O facto de estarmos na presença de dolos de grau diverso nada nos indica sobre a certeza da realização do tipo legal ou sobre a vontade da sua realização. Para **A**, a morte de **C** apresenta-se tão certa como a morte de **B**. Ademais, revela a mesma contrariedade ou indiferença perante a vida na morte de **B** ou de **C**, se é que não revela maior contrariedade nesta última, visto permanecer indiferente à causação da morte de terceiros, à morte de pessoas alheias ao seu desiderato delitivo. Resumindo, consideramos que o art. 20.º, n.º 4 admite *actiones liberæ in causa* com **dolo direto intencional** e com **dolo direto necessário**.

Compreendidos os rudimentos do art. 20.º, n.º 4 do CP, ficam reservadas para a embriaguez e intoxicação do art. 295.º do CP as *actiones liberæ in causa* com **dolo eventual** ou **negligência**¹⁶⁴. A expressão “pelo menos por negligência” presente no tipo não distingue entre a sua dimensão consciente e inconsciente. Quanto à **negligência consciente** nada temos a apontar, todavia, manifestamos dúvidas quanto à possibilidade de uma *actio libera in causa* por **negligência inconsciente**, uma vez que nesta declinação

¹⁶³ Assim, CARVALHO, Américo Taipa de, *Comentário Conimbricense*, p. 754 e ss.

¹⁶⁴ Notemos que a norma em estudo não distingue, em termos punitivos, o facto cometido com dolo ou por negligência, questão que mereceu discussão na Comissão de Revisão do CP (cfr. SANTOS, Manuel Simas e FREITAS, Pedro Miguel (ed.), *Código Penal – Actas e Projecto da Comissão de Revisão*. Rei dos Livros, 2018, p. 404).

o agente não prevê a possibilidade de realização do facto¹⁶⁵. Admitir uma ação livre na causa quando o agente não prevê a possibilidade de realização do resultado faria repousar a figura num nexó intelectual e volitivo muito ténue entre o agente e o facto praticado. Dito com clareza, admitir a possibilidade de uma ação livre na causa por negligência inconsciente aproxima em demasia a embriaguez e intoxicação da *idã versare in re illicita*.

Relativamente à autocolocação em estado de inimputabilidade, não será de admitir a **tentativa**. Atentando apenas à moldura legal do art. 295.º, n.º 1 e apelando à regra geral do art. 23.º, n.º 1 do CP, seríamos levados a concluir pela punibilidade da tentativa. Contudo, não esqueçamos que a declinação da embriaguez e intoxicação ora em estudo constitui uma antecipação da tutela punitiva, em qualquer das suas declinações. Admitir a tentativa mais não seria do que aceitar uma dupla antecipação punitiva. Em bom rigor, a “tentativa” em análise não se integra em nenhuma das alíneas do n.º 2 do art. 22.º do CP, pelo que não constitui um ato de execução do crime de perigo abstrato-concreto¹⁶⁶. Ao invés, a conduta que nos ocupa constitui um mero ato preparatório não punível, de acordo com o art. 21.º do CP. Diverso é o problema de saber se a condição objetiva de punibilidade pode ser preenchida a título de tentativa. E nada obsta a essa possibilidade. Como resulta do art. 295.º, n.º 2 do CP, se o tipo legal a que a ação livre na causa se dirige não admitir tentativa, a embriaguez e intoxicação não será punível.

Ao exigir que o agente atue “pelo menos por negligência, a embriaguez e intoxicação não será compatível com a autoria mediata. Dito com clareza, o domínio da vontade¹⁶⁷ que o homem que o homem-de-trás exerce sobre o homem-da-frente coarta a sua liberdade, *rectius*, a possibilidade de um juízo de culpa. Estaremos então perante um tipo legal que se subsume na controvertida categoria dos **crimes de mão própria**¹⁶⁸.

¹⁶⁵ Ainda que não ignoremos, como explica OLIVEIRA, Francisco da Costa, *Crime Negligente e Culpa na Dogmática Penal e na Prática Judiciária*. Coimbra: Almedina, 2010, p. 102, que “a distinção de maior ou menor gravidade [entre a negligência consciente e a negligência inconsciente] terá de fazer-se no caso concreto”, atendendo essencialmente ao grau de ilicitude, particularmente à intensidade da negligência, bem como à culpa do agente.

¹⁶⁶ Para a devida compreensão das fórmulas que integram o art. 22.º, n.º 2 do CP, PALMA, Maria Fernanda, *Da “Tentativa Possível” em Direito Penal*. Coimbra: Almedina, 2006, pp. 144 e ss.

¹⁶⁷ Cfr. DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal*, p. 906.

¹⁶⁸ Assim, ALBUQUERQUE, Paulo Pinto, *Comentário do código Penal*, p. 1106. Contra, por partir de uma interpretação restritiva do conceito de crime de mão própria, COSTA, António Manuel de, *Existe Lugar para a Categoria dos Delitos de Mão-Própria no Direito Penal Português?* Coimbra: Coimbra Editora, 2009, p. 285 e 286, considera que “[n]a substância, a restrição da *fattispecie* do artigo 295.º do CP aos casos de

Nos n.º 2 e 3 da norma em estudo, o legislador tomou a opção político-criminal de vincular o limite máximo da pena a aplicar, bem como a forma do procedimento criminal a adotar, ao facto ilícito típico praticado pelo agente em estado de inimputabilidade. Assim sendo, a sanção a aplicar ao agente deve respeitar a moldura legal prevista no n.º 1 e ainda o limite máximo previsto para o tipo legal praticado em estado de inimputabilidade. Por sua vez, a natureza pública, semipública ou particular da embriaguez ou intoxicação dependerá igualmente do tipo legal praticado. As opções político-criminais em análise depõem a favor da configuração da incriminação da embriaguez e intoxicação enquanto antecipação da tutela punitiva.

Quanto ao **concurso aparente, legal ou de normas**, as *acciones liberas in causa* previstas na embriaguez e intoxicação encontram-se numa relação de **subsidiariedade implícita** com a *actio libera in causa* do art. 20.º, n.º 4 do CP, penhor da relação lógico-jurídica entre o dolo direto, o dolo eventual e a negligência. Destarte, a *actio libera in causa* do art. 20.º, n.º 4 será a norma dominante e as hipóteses do art. 295.º, n.º 1 enformarão a norma dominada. Mais difícil será compreender a relação entre a embriaguez e intoxicação enquanto crime de perigo abstrato-concreto e os crimes de perigo concreto e de dano que versem sobre idêntica realidade fática. Numa primeira tentativa de resolução problemática, poderíamos ceder à tentação de afirmar que a embriaguez e intoxicação se encontra igualmente numa relação de subsidiariedade implícita com esses crimes. Todavia, um olhar mais atento levar-nos-á por caminho diverso. Pensemos, a título de exemplo, no agente que se colocou em estado de embriaguez e, nesse estado, conduziu o seu automóvel em violação de regras de direito estradal, colocando concretamente em perigo a integridade física de peões. Nesta hipótese, a conduta do agente preenche, em abstrato, o tipo legal do art. 295.º, n.º 1 e do art. 291.º, n.º 1 do CP. Como é bom de ver, não será possível afirmar que o crime de perigo concreto do 291.º, n.º 1 consome o delito de aptidão do art. 295.º, n.º 1 do CP, sob pena de esvaziar o sentido útil desta incriminação. Na hipótese avançada, o agente será punido pelo crime de embriaguez e intoxicação, porquanto o estado de

‘autocolocação’ em estado de inimputabilidade (que não recobrem, repita-se, todas as hipóteses de autoria imediata na produção da última) não decorre, como resulta do exposto, do reconhecimento de um especial desvalor à conduta em causa, circunstância que parece excluir, de todo o modo, a respectiva assimilação à categoria dos delitos de mão-própria”.

inimputabilidade em que se colocou impede a aplicação de tipo legal diverso, sob pena de violação do princípio da culpa. Contudo, entre os dois tipos legais em análise não medeia propriamente uma das clássicas relações do concurso legal ou de normas (especialidade, consunção e subsidiariedade), mas apenas uma **relação de mútua exclusão lógica**¹⁶⁹ fundada na estrutura *sui generis* da embriaguez e intoxicação enquanto crime de perigo abstrato-concreto.

O crime que nos ocupa encontra escasso respaldo jurisprudencial nos tribunais superiores, como prova a pesquisa pela base jurídico-documentais do Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça (IGFEJ)¹⁷⁰. A carestia de jurisprudência dos tribunais superiores constituirá certamente indício da relativa raridade do crime em decisões de primeira instância. Numa busca por razões explicativas de semelhante défice judicativo – para além da eventual exiguidade fenoménica –, talvez seja de apontar a complexidade do tipo incriminador, bem como a igualmente exigente teia de relações com a *actio libera in causa* do art. 20.º, n.º 4 do CP, com situações de inimputabilidade diminuída, entre outras hipóteses referidas anteriormente. Claro está que, a inexistir espartilhamento fenoménico, a complexidade do tipo legal não deve constituir razão bastante ao enquistamento da tarefa judicativa.

¹⁶⁹ Possibilidade que apresente um grau de exclusão superior àquele que se verifica na relação de heterogeneidade, ou seja, “quando o âmbito de uma norma não contende minimamente com o âmbito de aplicação de outra norma” (FERREIRA, Manuel Cavaleiro de, *Direito Penal Português*, p. 56).

¹⁷⁰ A referir a escassez jurisprudencial, CARVALHO, Américo Taipa de, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022, p. 748. Por sua vez, GONÇALVES, Manuel Lopes Maia, *Código Penal Português – Anotado*. 16.ª edição. Coimbra: Almedina, 2004, p. 902, indica o Ac. TRC, de 9 dezembro de 1987, e o Ac. TRE, de 17 de dezembro de 1996.

Capítulo VII - Homicídio por negligência (art. 137.º do CP)

Artigo 137.º

Homicídio por negligência

- 1 - Quem matar outra pessoa por negligência é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.
- 2 - Em caso de negligência grosseira, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos.

A possibilidade de punição por crime negligente obedece a dois requisitos, a saber: a violação de um dever de cuidado e a previsão legal expressa. De onde resulta que a punição negligente, no ordenamento jurídico português, apresenta-se excepcional¹⁷¹. Semelhante excecionalidade explica-se por motivos político-criminais. Enquanto o dolo revela, ao nível da culpa, uma atitude de contrariedade ou indiferença perante o dever-ser jurídico-penal, a negligência desvela uma atitude de descuido ou leviandade. Ao revelar um potencial de desestabilização normativa menor, a negligência deve apenas ser punida quando a atitude de descuido ou leviandade seja de tal modo intensa que coloque em causa, de modo socialmente insuportável, bens jurídicos dignos e carecidos de tutela penal.

Tal como na sua declinação dolosa, o homicídio por negligência constitui um crime **simples**, de **dano**, de **resultado**, **comum** e **instantâneo**. No entanto, o **tipo objetivo de ilícito** consiste na violação de um **dever objetivo de cuidado**. Para o que nos ocupa, os deveres de cuidado corresponderão às regras de direito estradal, ou seja, àquelas que se encontram previstas no Código da Estrada e em legislação conexas. E para além da legislação estradal, configura igualmente a violação de um dever de cuidado a inobservância da prudência conatural à condução, vertida no cumprimento das regras gerais da experiência aplicáveis à circulação viária. Claro que semelhante asserção pecará por excessiva abrangência, pelo que terá de ser concretizada por via do padrão da pessoa média da condição sócio-existencial do agente. Como tal, a **ilicitude**

¹⁷¹ Como se retira do art. 13.º do CP, ao restringir a negligência aos “casos especialmente previstos na lei”.

negligente consistirá na violação de um dever objetivo de cuidado pelo condutor médio, ou seja, o condutor diligente, aquele que atua de acordo com os “standards” mínimos exigíveis à internalização do risco da condução. Pelo exposto, mais do que o respeito mecânico pelo arrazoadado normativo do direito rodoviário, o condutor médio deve atentar sempre ao estado biopsíquico em que se encontra, ao estado do veículo e da via, às condições climatéricas, entre outras variáveis. Em tempos de digitalização das consolas automóveis, convém referir que a redução de botões e sua gradual substituição por ecrãs táteis poderá contribuir para a desatenção ao volante, exponenciando a violação de regras de cuidado no tráfego. Alicerçado em torno do padrão da pessoa média, o tipo legal será naturalmente preenchido se o operador apresentar uma diligência abaixo da média. Para o que nos ocupa, o condutor que possua capacidades abaixo da média, deve abster-se de conduzir. E quando mencionamos capacidades abaixo da média, não nos referimos apenas àqueles casos em que o agente possui uma incapacidade ou capacidade psicomotora diminuída para conduzir. Referimo-nos igualmente aquelas situações em que o agente possui capacidades psicomotoras médias para a condução, em termos gerais, não possui capacidades ou conhecimentos específicos para, por exemplo, controlar uma determinada tipologia de veículo. Nestes casos, o agente não deve assumir funções para as quais não possui a conatural competência, sob pena de responsabilização negligente. Por outro lado, será exigível ao condutor altamente proficiente, aquele que possui capacidades acima da média, que as utilize. Ilustremos esta última possibilidade com um exemplo. Imaginemos que **A**, condutor profissional especializado em condução à chuva, entra em aquaplanagem na autoestrada. Perante esta situação, e apesar de possuir o conhecimento técnico e a capacidade para impedir o despiste do carro, o agente opta pelo padrão de diligência média, levando ao despiste do carro e à morte de **B**, condutor que circulava na mesma estrada. Perante uma situação deste jaez, será de exigir ao condutor um padrão de comportamento acima da média. Mais concretamente, ser-lhe-á exigível que recorra às especiais capacidades e conhecimentos que possui, de modo a obviar à verificação do resultado.

A circulação rodoviária constitui um âmbito vivencial profundamente marcado pelo risco. De tal modo que os condutores, no âmbito da imputação objetiva, assumem, por um lado, o risco inerente à condução que absorve pequenos acidentes não

geradores de responsabilidade criminal e, por outro lado, o tráfego viário encontra-se coberto pelo **princípio da confiança**¹⁷². De acordo com este princípio, aplicado ao nosso objeto de estudo, os condutores que respeitam os deveres objetivos de cuidado no tráfego, devem poder contar que os demais intervenientes deste âmbito vivencial também respeitarão as regras de cuidado¹⁷³. A menos que assim não seja¹⁷⁴. Ilustremos a aparente tautologia do princípio com um exemplo¹⁷⁵. Num entroncamento, **A** aguarda a sua vez de entrar na via principal, quando vê **B** a reduzir a velocidade enquanto assinala a intenção de sair daquela via, com o sinal de pisca, na direção do arruamento em que **A** se encontra. Neste caso, **A** tem razões para confiar que **B** efetivamente se prepara para sair da via principal em direção àquela em que se encontra, pelo que ao entrar na via

¹⁷² FARIA, Paula Ribeiro de, *Formas Especiais do Crime*. Porto: Universidade Católica Editora, 2017, pp. 93 e 94, verte o princípio da confiança em dois grandes grupos: “nos casos de actuação em equipa ou de colaboração necessária (o que sucede muito frequentemente no desenvolvimento da actividade médica, em que o chefe de equipa conta com a colaboração do anestesista, de outros médicos e enfermeiros, ou na construção civil) e sempre que a actuação individual “cruza” com a de outras pessoas (na **circulação automóvel**, e nos casos de divisão horizontal de trabalho, como sucede quando o médico assistente requer análises laboratoriais que irão ditar a correcção de um diagnóstico e a adequação e o sucesso do tratamento)” [destacado nosso].

¹⁷³ FIDALGO, Sónia, *Princípio da Confiança e Crimes Negligentes*. Coimbra: Almedina, 2019, p. 51 e ss, explica detalhadamente o surgimento do princípio da confiança no tráfego rodoviário. De acordo com a Autora, a discussão em torno deste problema surgiu como corolário necessário do aumento da circulação automóvel nas primeiras décadas do séc. XX. Podemos afirmar que no início era a desconfiança e não a confiança. Em bom rigor, o automóvel cedo foi percebido como um objeto perigoso, particularmente para os peões. Destarte, inicialmente a jurisprudência alemã afirmou o princípio da desconfiança, ou seja, “o condutor devia contar sempre com condutas descuidadas por parte dos demais intervenientes no tráfego”. Perante semelhante corrente jurisprudencial, seria Exner a levantar as primeiras dúvidas em relação ao princípio da desconfiança e a lançar as bases do seu antagonista, o princípio da confiança. Paulatinamente a regra da confiança foi trilhando o seu caminho na jurisprudência e na doutrina alemã, em claro corte com a perspectiva anglo-americana, que preferia o princípio da condução defensiva. Claro que esta condução defensiva viria, de certo modo, a matizar a possível extensão excessiva do princípio da confiança original. Hoje, atento a exceção do princípio da confiança, o princípio encontra-se claramente temperado pelo circunstancialismo do caso concreto. Nas palavras de FIDALGO (p. 75), “[e]m relação aos limites da actuação do princípio da confiança que se inferem do caso concreto, incluem-se tanto os que derivam da condição e da conduta do terceiro, como os que se relacionam com situações de tráfego especiais e infrações típicas”. Refira-se igualmente que a Autora traça a história jurisprudencial do tratamento do princípio da confiança no contexto do tráfego rodoviário no ordenamento jurídico português (pp. 75 e ss).

¹⁷⁴ Nas palavras de DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal*, p. 1027, “[s]egundo tal princípio, pois, quem se comporta no tráfego **de acordo com a norma de cuidado deve poder confiar que o mesmo sucederá com os outros**; salvo se tiver razão *concretamente* fundada para pensar ou dever pensar de outro modo” [destacados do Autor].

¹⁷⁵ A jurisprudência portuguesa tem recebido e aplicado com estabilidade o princípio da confiança, sem descuidar as suas exceções. Veja-se, a título de exemplo, os seguintes acórdãos (transcritos *infra*): Ac. TRC de 13/11/2007, Proc. 1691/04.9TBMGR.C1, Jorge Arcanjo; Ac. TRE de 29/01/2008, Proc. 2275/07-1, Gomes de Sousa; Ac. TRL de 2/07/2013, Proc. 1199/08.3TBCLD.L1-1, Pedro Brighton; Ac. TRP de 11/04/2019, Proc. 12/16.2MBMTS.P1, Francisco Mota Ribeiro; Ac. TRP de 5/07/2023, Proc. 42/20.0GTPNF.P1, Paulo Costa.

principal **A** não viola qualquer dever objetivo de cuidado, mesmo que **B** mude de ideias no último segundo e decida avançar na via principal. Hipótese diversa seria aquela em que **B** se aproxima a elevada velocidade, ainda que circule com o sinal de pisca acionado. Aqui, **A** não tem razões para esperar que **B** vire na direção assinalada pelo sinal de pisca ou que consiga imobilizar o carro a tempo, pelo que **A** deve abster-se de entrar no entroncamento. Ainda nesta última configuração casuística, consideremos **A** levava um passageiro consigo e que, fruto do embate com o carro de **B**, o passageiro morre. Agora, a morte do passageiro resultaria da violação do dever objetivo de cuidado, não apenas de **B**, mas também de **A**, pelo que estaríamos perante um caso de **autoria paralela**¹⁷⁶, o que conduziria à punição dos agentes a título de homicídio por negligência. Voltando à configuração problemática inicial, **B** circulava em excesso de velocidade, com o sinal de pisca acionado, mas nada indicando que virará no entroncamento ou que conseguirá imobilizar o veículo a tempo. **A** decide adentrar-se pela via principal, ocorrendo o embate entre os dois automóveis, do qual resulta a morte de **B**. Uma vez mais, **A** será responsabilizado pelo resultado negligente, na medida em que desrespeitou um dever objetivo de cuidado e manifestou uma atitude de descuido ou leviandade perante o dever ser jurídico-penal. Não ignoramos que **B** também violou deveres de cuidado, ao circular em excesso de velocidade e com o sinal de pista equivocadamente acionado, violação esta que concorre para produção do resultado. A **contribuição da vítima para o resultado**¹⁷⁷ será naturalmente avaliada em sede de determinação da medida concreta da pena, no sentido de aferir se diminui a ilicitude do facto e/ou a culpa do agente¹⁷⁸.

A **negligência grosseira (n.º 2)** compreende a violação particularmente intensa de deveres objetivos de cuidado – para o que nos interessa, de regras do direito estradal e das regras gerais da experiência aplicáveis à condução –, acompanhada por uma

¹⁷⁶ No sentido de “não haver lugar para a distinção de formas de autoria negligente”, ou seja, admitindo a autoria paralela, ver DIAS, Jorge de Figueiredo e BRANDÃO, Nuno, Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial, Tomo I, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. 2.ª edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2012, 186. Os Autores vão, até, mais longe e avançam o seguinte exemplo de autoria paralela: “A mata B com uma manobra do seu automóvel absolutamente proibida e perigosa, porque obteve a carta de condução com os favores de C, que o aprovou no exame de condução apesar de se ter apercebido da sua inaptidão” (p. 186).

¹⁷⁷ A avaliar o contributo da vítima para o facto, ver Ac. TRP de 14/06/2023, Proc. 77/20.2GAVFR.P1, Liliana de Páris Dias e Ac. TRE de 19/12/2019, Proc. 367/14.3PATNV.E1, Renato Barroso.

¹⁷⁸ No sentido da inarredável imbricação entre a culpa e as necessidades de prevenção, cfr. MONTEIRO, Fernando Conde, *Consequências Juridicopenais do Crime*. Braga: ELSA UMINHO, 2020, p. 68.

atitude de especial descuido ou leviandade perante o dever-ser jurídico-penal¹⁷⁹. A gravidade da negligência grosseira encontra-se vertida na respetiva moldura legal agravada, encontrando substrato na ilicitude e culpa acrescidas do agente. Será o caso do agente que circula junto a uma escola básica, distraído a consultar o telemóvel, e atropela mortalmente uma criança que se encontrava a atravessar a estrada. O desrespeito pelo dever objetivo de cuidado, bem como a atitude de descuido ou leviandade manifestados pelo agente, atenta à circunstância, revelam-se particularmente gravosos.

O homicídio negligente encontra-se numa relação de **concurso aparente, legal** ou **de normas**, mais especificamente numa relação de **subsidiariedade implícita** com o homicídio doloso. Aqui, a principal dificuldade residirá na distinção entre a **negligência consciente** e o **dolo eventual**, uma vez que as duas figuras se encontram separadas por uma exígua linha de legitimação dogmática. Em ambas as dimensões do tipo subjetivo de ilícito, o agente prevê a possibilidade de realização do resultado, todavia, enquanto no dolo eventual se conforma com a possibilidade da sua realização, na negligência consciente não se conforma. A conformação com o resultado ocorre quando o agente entra em sérias contas quanto à possibilidade da sua verificação e, ainda assim, prossegue na comissão da conduta. Dito de modo diverso, o dolo eventual exige que o agente, para além de prever a possibilidade de realização do resultado, a considere seriamente¹⁸⁰. Claro está que esta consideração séria será aferida topicamente por via

¹⁷⁹ A negligência grosseira “constitui um **grau essencialmente aumentado ou expandido de negligência**” (DIAS, Jorge de Figueiredo; BRANDÃO, Nuno, *Comentário conimbricense*, p. 184.

¹⁸⁰ Enformando as dúvidas que nos têm acompanhado, a distinção entre o dolo eventual e a negligência consciente apresenta-se particularmente questionável, não apenas na dimensão teórica, mas igualmente em aspetos práticos. Em termos teóricos, a teoria da conformação levanta dúvidas quanto à sua capacidade de rendimento, ou seja, quanto aos limites dos conceitos que pretende distinguir. No entanto, será em termos práticos, na concreta dimensão da decisão judicativa, que a distinção se revela particularmente exigente. Assim ocorre, na medida em que a teoria da conformação não apresenta uma estrutura suficientemente sólida para sustentar em concreto uma decisão segura quando à figura em crise. Assim se compreende que a indiciação do dolo eventual ou da negligência consciente se possa converter para o julgador em verdadeira prova diabólica, com a natural opção pela solução mais favorável ao agente. Uma solução que bem se compreende pelos efeitos práticos que a distinção teórica convoca. É que o homicídio praticado com dolo eventual poderá, nos casos mais graves e em termos abstratos, convocar uma punição cujo limite máximo ascenda aos 25 anos. Por sua vez, o homicídio por negligência poderá, na conformação mais gravosa da negligência grosseira, convocar uma pena máxima de cinco anos. Destarte, DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal*, pág. 439, questiona “se à bipartição tipo de ilícito doloso / tipo de ilícito negligente, não deverá no futuro vir a substituir-se uma tripartição: dolo / negligência / temeridade. Esta nova categoria dogmática destinar-se-ia a incluir (dito a traço grosso) os casos tradicionais de dolo eventual e de negligência consciente, ficando o âmbito do dolo restringido ao dolo direto e o da negligência à negligência inconsciente”. A propor igualmente a categoria da temeridade,

indiciária. A título de exemplo, imaginemos que **A** aposta com **B** que consegue cruzar o parque de estacionamento subterrâneo de um centro comercial de olhos vendados e a elevada velocidade, sem atropelar nenhum peão. Do enunciado resulta, para além de qualquer dúvida, que o agente previu a possibilidade de realização do resultado. Mas não só. Resulta igualmente que se conformou com essa possibilidade de realização, atendendo aos seguintes *topoi*: a velocidade do carro, a dificuldade em manter uma rota definida devido à ausência de visão, a circulação de peões no parque de estacionamento e a dificuldade de se esquivarem do automóvel, atendendo à exiguidade do local. Atendendo à especificidade circunstancial, difícil seria defender que o agente, *rectius*, a pessoa média da condição sócio-existencial do agente não entrou em sérias contas com a possibilidade de realização do resultado. Para que não sobre dúvidas, a factualidade descrita não revela apenas uma atitude de descuido ou leviandade perante o dever-ser jurídico penal, mas uma verdadeira contrariedade ou indiferença perante os bens jurídicos possivelmente afetados pela conduta. Em resposta à hipótese levantada, **A** agiu com dolo eventual, pelo que deveria ser aplicado um dos tipos legais do universo problemático do homicídio.

Distinção igualmente sensível será a que aparta o homicídio por negligência do crime de **condução perigosa de veículo rodoviário agravado pelo resultado morte** (art. 291.º, n.º 1 e 285.º, *ex vi* art 294.º n.º 3 do CP). Assim ocorre porquanto o resultado agravante ocorre a título de negligência, o que nos poderia levar a questionar a autonomia ou, melhor, a ausência de autonomia do homicídio por negligência nos casos em que a violação do dever objetivo de cuidado ocorre em contexto estradal. Por certo podemos tomar que será punido pelo crime previsto e punido no art. 291.º do CP

COSTA, António Manuel de Almeida, *Ilícito Pessoal, Imputação Objectiva e Participação em Direito Penal*, Coimbra: Almedina, 2014, p. 721. Entendo este último Autor que a teoria da conformação convoca dificuldades “no quadro de um direito penal do ‘facto’ e, bem assim, à ideia de que a solução mais consentânea com a teleologia do último aponta (*de iure condendo*) para a fusão do dolo eventual e da negligência consciente no novo conceito do ‘dolo-de-perigo’ – por vezes também designado de ‘leviandade’ (*Leichtfertigkeit*) ou, devido à influência da terminologia anglo-americana, de ‘temeridade’ (*recklessness*)”. Para um enquadramento jurisprudencial da distinção entre as figuras, ver os acórdãos transcritos *infra*, designadamente: Ac. STJ de 18/06/1986, Proc. 038356, Vasconcelos de Carvalho; Ac. STJ de 25/11/1987, Proc. 039201, Manso Preto; Ac. STJ de 26/03/1992, Proc. 042427, Pereira dos Santos; Ac. STJ de 11/12/1997, Proc. 97P975, Bessa Pacheco; Ac. STJ de 13/07/2005, Proc. 05P2122, Henrique Gaspar; Ac. TRG de 3/07/2006, Proc. 1139/05-1, Fernando Monterroso; Ac. STJ de 12/11/2020, Proc. 1283/17.2JABRG.G1.S1, Francisco Caetano; e Ac. STJ de 23/02/2023, Proc. 531/21.9JAVRL.C1.S1, Leonor Furtado.

agravado pelo resultado morte, o agente que conduz com dolo de perigo em relação aos bens jurídicos tutelados e que, por descuido ou leviandade, viole um dever objetivo de cuidado, dando origem a um resultado mortal. Nesta declinação problemática, não será de duvidar que o crime agravado pelo resultado esgota o conteúdo de ilícito do homicídio negligente, o que configura, em termos de concurso de normas, uma relação de **consunção**¹⁸¹. Urge, no entanto, questionar em que situações rodoviárias se convoca o homicídio por negligência e não o crime de condução perigosa de veículo agravado pelo resultado. Em resposta à interrogação, divisamos duas hipóteses.

Numa primeira, o agente não atuou com dolo de perigo em relação aos bens jurídicos protegidos, ou seja, a condução perigosa não ocorreu a título doloso, mas apenas negligente. Convocamos este primeiro grupo quando o agente configurou ou previu a possibilidade de colocação em perigo dos bens jurídicos protegidos, mas não se conformou com a sua realização (negligência consciente) e aqueloutros em que nem sequer previu a possibilidade de colocação em perigo dos bens jurídicos (negligência inconsciente), e desta desatenção advém o resultado morte¹⁸².

Identificamos ainda um segundo grupo de casos que, à primeira vista, poderiam escapar ao observador jurídico ou ser considerado uma entorse dogmática. Referimo-nos àquelas hipóteses em que o agente atuou com dolo de perigo relativamente aos bens jurídicos tutelados, mas vem a originar um resultado agravante por negligência grosseira. Uma resposta imediatista certamente apontaria para o preenchimento do tipo legal do art. 291.º, n.º 1, agravado pelo resultado morte, nos termos da disposição conjugada dos art. 294.º n.º 3 e 285.º do CP. O agente seria então punido de acordo com a moldura legal de prisão de um mês a três anos ou de multa de 10 a 360 dias, agravadas de um terço nos seus limites mínimos e máximos. A moldura agravada pelo resultado apresenta-se, no entanto, inferior à moldura da pena de prisão prevista para o homicídio por negligência grosseira do art. 137.º, n.º 2 do CP (um a cinco anos), sem previsão de multa alternativa. Pelo exposto, atuando o agente com negligência grosseira, a moldura

¹⁸¹ A considerar que entre as normas em apreço ocorre uma “relação de especialidade, de subsidiariedade ou de consunção”, Ac. TRC, de 30/06/2020, Proc. 3116/16.8T9VIS.C1, Elisa Sales (transcrito *infra*).

¹⁸² Poderíamos avançar igualmente a hipótese da condução perigosa de veículo rodoviário, numa das suas declinações negligentes (n.º 3 e 4), agravada pelo resultado morte (art. 285.º, *ex vi* art. 294.º, n.º 3 do CP). Todavia, basta encetar a comparação das molduras dos tipos legais convocados para concluirmos que o desvalor do facto seria consumido pelo homicídio por negligência.

da pena agravada pelo resultado não esgota o conteúdo de ilícito presente no facto nem a culpa agravada do agente vertida na atitude de particular descuido ou leviandade perante o dever-ser jurídico-penal. Ademais, optar pelo crime agravado pelo resultado esvaziaria de sentido o homicídio por negligência grosseira que envolvesse a condução de veículo rodoviário. Pese o agente ter atuado com dolo de perigo, a única solução que acautela a ilicitude e censurabilidade acrescidas e que permite manter a estabilidade sistémica da parte especial do código penal ou, dito de modo diverso, garantir a prevenção geral positiva ou de integração, será a de punir o agente pelo homicídio por negligência do art. 137.º, n.º 2 do CP. Estaremos perante a inversão da relação de consunção anteriormente indicada, ou seja, perante uma relação de **consunção impura** a demandar a aplicação do homicídio por negligência grosseira ao invés do crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravado pelo resultado negligente¹⁸³.

¹⁸³ Em sentido semelhante, ainda que opte pela relação de subsidiariedade, considerando o art. 137.º, n.º 2 dominante em relação ao 291.º, SILVA, Germano Marques da, *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996, p. 25.

Jurisprudência

Ac. TRG de 21/11/2016, Proc. 131/12.4GBVNF.G1, Teresa Baltazar

I) Não estando prevista na Lei vigente à data da prática dos factos a condenação em pena acessória de proibição de conduzir relativamente aos crimes negligentes, não pode o arguido sofrer condenação na pena acessória decorrente da al. b) do nº 1 do artº 69 do CP.

II) É o que sucede no caso dos autos, visto que o ilícito de homicídio por negligência do artº 137, nº do CP, pelo qual o arguido foi condenado, consumou-se antes da entrada em vigor das alterações que foram introduzidas ao citado artº 69º do CP vigente.

Ac. TRP de 11/04/2019, Proc. 12/16.2MBMTS.P1, Francisco Mota Ribeiro

I - Deverá ser punível a título de conduta negligente a conduta de que resulta o aumento da probabilidade da produção do resultado típico em comparação com a conduta que estaria de acordo com o risco permitido.

II - Viola o seu dever de cuidado o condutor de um veículo pesado que efetuou uma manobra de marcha atrás sem condições de visibilidade.

III - No caso em apreço, não exclui tal violação, com base no princípio da confiança, o facto de a vítima não usar o colete refletor que era de utilização obrigatória no local.

Ac. TRP de 14/06/2023, Proc. 77/20.2GAVFR.P1, Liliana de Páris Dias¹⁸⁴

VI - A concorrência de causas do acidente (e de culpas) não impede, pois, a condenação do arguido/recorrente pelo crime de homicídio negligente. Atenuando a sua responsabilidade, poderá unicamente influir na operação de escolha e medida da pena.

VII - A comunidade em geral não ficará, certamente, indiferente à circunstância de a vítima ter contribuído de forma relevante para tão trágico desfecho do

¹⁸⁴ No presente caso, a vítima circulava sem cinto de segurança.

acidente, aceitando, por isso, a aplicação ao arguido de uma pena de multa a título principal.

Ac. TRP de 5/07/2023, Proc. 42/20.0GTPNF.P1, Paulo Costa

I - No caso em apreço, dado que a arguida decidiu realizar tal manobra quando as circunstâncias que se verificavam na altura lhe impunham que a não fizesse (falta de visão sobre toda a faixa de rodagem e o trânsito atrás de si) é evidente que omitiu o dever de cuidado que lhe era imposto pelo disposto nos artigos 11.º, n.º 2, e 35.º, n.º 1, do Código da Estrada.

II – Está, assim, indiciada a prática de um crime de homicídio por negligência, p. e p. pelo artigo 137.º do Código Penal

Ac. TRC de 13/05/2004, Proc. 501/04, Belmiro Andrade¹⁸⁵

Apontando os vários elementos de prova indirectos – local (troço em terra de prova do Mundial de Ralis, afastado do local de residência), data (domingo à tarde), automóvel adequado à emoção da velocidade, conhecimento prévio do local para onde o arguido costumava deslocar-se com o grupo de amigos ali presente – amigos comuns ao arguido e à vítima – que ali se deslocaram nos seus automóveis, e estavam “a assistir”, tudo confirmado pela prova testemunhal, a evidência do resultado (despiste com capotamento), não havendo ou sendo indicada outra causa plausível do acidente (nem havia outros veículos a circular e não há qualquer referência a eventual falha técnica), apesar de as testemunhas (amigas comuns à vítima e ao arguido, também elas envolvidas na prática ilegal do “rali”) referirem a velocidade “inferior a 40 km./h”, incompatível com a gravidade do acidente, impõe-se que se dê como provado que a causa do acidente foi a inadequação da velocidade às condições da via, julgando-se o arguido responsável pelo crime correspondente.

¹⁸⁵ Neste aresto, o agente e a vítima seguiam no mesmo carro, num troço de uma pista do WRC (“World Rally Championship”), o carro despistou-se, daí resultando a morte da vítima.

Ac. TRC de 13/11/2007, Proc. 1691/04.9TBMGR.C1, Jorge Arcanjo

2) - Ocorrendo um acidente de viação em tais circunstâncias, para aferir da responsabilidade pelo acidente deve adoptar-se, como princípio geral de orientação, o chamado “critério temporal”, por ser o que melhor se adequa com o princípio da confiança, inerente ao tráfego rodoviário.

3) - Comprovando-se que já depois do condutor de um dos veículos haver sinalizado a manobra de mudança de direcção, com a antecedência de cerca de 30/40 metros do local, ter olhado para a frente e para a retaguarda e ter iniciado a manobra de direcção para a esquerda que assinalou é que surgiu o outro veículo a fazer a manobra de ultrapassagem, à velocidade de 100 Km/h, dentro de uma localidade, embatendo naquele, quando o dito já estava prestes a concluir a referida manobra de mudança de direcção, deve imputar-se ao segundo condutor a culpa exclusiva do acidente.

Ac. TRC de 19/10/2010, Proc. 195/07.2GTCTB.C1, Mauraz Lopes¹⁸⁶

II. Se o agente, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado, representar a realização de um facto que preenche a realização de um tipo legal de crime e, ainda assim, actuar sem se conformar com essa realização ou não chegar, sequer, a representar essa possibilidade, ele é de censurar tantas vezes quantas esse dever de cuidado produziu aquela.

III. É autor de 17 crimes de homicídio por negligência e 6 crimes contra a integridade física por negligência, o responsável pela conduta negligente que provocou aquele número de vítimas mortais e vítimas que sofreram lesões.

Ac. TRC de 9/10/2019, Proc. 58/16.0PTCBR.C1, Vasques Osório

V - Inferindo-se da factualidade provada que o peão atravessou a via fora da passadeira, mesmo que se admita que o fez em contravenção ao disposto no art.º 101.º, n.º 3 do C. da Estrada [como vimos, não foi apurada a distância que medeia entre o local da travessia e a passadeira existente junto aos semáforos referidos], estando também provado que o fez [o atravessamento da via] aproveitando a

¹⁸⁶ Um veículo ligeiro de passageiros embate num veículo pesado de passageiros enquanto executa uma ultrapassagem. Do embate resultaram 16 mortos e 6 feridos.

sinalização verde para peões, e vermelha para o recorrente, dos semáforos em referência, o cometimento desta infracção não foi causal do acidente.

VI – *Acrescendo*, face à dinâmica do acidente, que se o recorrente exercesse a condução de forma medianamente atenta, como lhe era imposto pelo art.º 11.º, n.º 2 do C. da Estrada bem como, pelo dever geral de cuidado que recaí sobre todo e qualquer condutor (e aqui cabe mencionar que, nos termos do art.º 1.º, q) do C. da Estrada, os peões são utilizadores vulneráveis das vias públicas), com toda a probabilidade ter-se-ia apercebido da presença do peão designadamente, tê-lo-ia avistado a, pelo menos, 50 m de distância o que era mais do que suficiente, para num tempo médio de reacção, o ter evitado ora abrandando, ora travando, ora dele se desviando, impõe-se concluir que se o recorrente tivesse observado a norma de cuidado a que estava sujeito, muito provavelmente, teria evitado o embate e o resultado morte não se verificaria pelo que, foi ele o incrementador do risco proibido para o bem tutelado.

Ac. TRL de 2/07/2013, Proc. 1199/08.3TBCLD.L1-1, Pedro Brighton

I - A falta de prolação de decisão sobre o pedido de realização de uma inspecção judicial, configura uma nulidade processual e não uma nulidade de sentença. Tal nulidade segue o regime dos artºs. 201º, 203º e 205º do Código de Processo Civil, pelo que teria de ser arguida no momento em que foi cometida, sendo extemporânea a sua arguição em sede de alegações de recurso, a qual se considera sanada.

II- A selecção dos Factos Assentes e da Base Instrutória tem de ser feita de forma criteriosa, não se podendo neles englobar conceitos jurídicos ou conclusões, mas unicamente factos concretos.

III- De acordo com o princípio da confiança o condutor de qualquer veículo que cumpra as regras de trânsito que lhe são impostas, tem de partir do princípio de que os demais utentes da via, incluindo os peões, os cumpram também.

Ac. TRE de 29/01/2008, Proc. 2275/07-1, Gomes de Sousa

1. O princípio da confiança assenta no princípio da auto-responsabilidade de todos, postulando que quem age “de acordo com a norma de cuidado objectivo,

deve poder confiar que o mesmo sucederá com os outros” , ou seja deve inserir-se na análise da medida do cuidado exigível – partindo-se da ideia geral de que os outros obrigados, igualmente, a um dever de cuidado, em princípio, cumprirão o seu próprio dever de cuidado.

2. Tal princípio de confiança não será, no entanto, uma carta branca para o não cumprimento do dever de cuidado a partir do momento em que se sabe, ou se suspeita, que o dever de cuidado do outro não foi cumprido ou há fortes possibilidades de não ter sido cumprido.

3 - Na identificação do tipo de ilícito e do tipo culposo penal negligente não há que fazer operar qualquer distribuição de culpas em percentagens, realidade quantitativa alheia ao direito criminal e com este não compatível, sendo uma figura típica e exclusiva do direito civil.

Ac. TRE de 19/12/2019, Proc. 367/14.3PATNV.E1, Renato Barroso

I - Existe uma situação de concurso de culpas na produção do acidente, entre a condução negligente e temerária empreendida pela arguida e a actuação do condutor do motociclo, uma vez que o excesso de velocidade a que este circulava e a circunstância de conduzir com uma TAS de 06, g/l, foram também elementos essenciais para que o evento fatal ocorresse.

II - Deste modo, ambos os condutores contribuíram para a produção do sinistro, em medidas iguais, determinando-se que a actuação da arguida e do condutor do motociclo foram concausa do acidente na proporção de 50% cada um.

[Sobre o dolo eventual e a negligência consciente]¹⁸⁷**Ac. STJ de 18/06/1986, Proc. 038356, Vasconcelos de Carvalho**

I - O Código Penal de 1982 encerra uma terminante opção normativa, ao erigir em padrão decisivo da distinção, nos artigos 14, n. 3, e 15, alínea b), o critério da conformação ou não conformação do agente com o resultado típico por aquele previsto como possível.

I - Para se considerar existente essa conformação, torna-se necessário que, para além da previsão do resultado como possível, o agente tome a sério a possibilidade de violação dos bens jurídicos respectivos e, não obstante isso, se decida pela execução do facto.

III - Provando-se que o réu representou a morte da vítima como consequência possível dos disparos que fez, e mesmo assim disparou, conformando-se com o resultado representado e a que se mostrou indiferente, não pode duvidar-se de que o réu agiu com dolo eventual e não apenas com negligência.

Ac. STJ de 25/11/1987, Proc. 039201, Manso Preto

I - O réu cometeu um crime de homicídio consumado e dois crimes de homicídio tentado.

II - Cometeu-os a título de dolo eventual a forma mais atenuada ou enfraquecida do dolo.

III - E cometeu-os com dolo eventual porque quis directamente ferir os seus antagonistas, causando-lhe pânico e desassossego, embora admitindo e aceitando a sua possível morte.

IV - Ao dolo eventual segue-se a menor intensidade deste, com reflexos mitigantes no grau da culpa e correlativamente da gravidade da pena.

Ac. STJ de 26/03/1992, Proc. 042427, Pereira dos Santos

¹⁸⁷ Os acórdãos que agora se transcreve não versam sobre a matéria da criminalidade rodoviária. Servirão, no entanto, para auxiliar na problemática distinção entre o dolo eventual e a negligência consciente.

O arguido age com dolo eventual, quando prevê o risco que corre ao disparar a arma a cerca de 1,5 metros da vítima ao acertar nesta que fere, eventualmente lhe causando, como causou, a morte, se bem que a não derrubasse e a não tivesse com certa, agindo voluntariamente e conformando-se com aquele resultado.

Ac. STJ de 11/12/1997, Proc. 97P975, Bessa Pacheco

II - É jurisprudência do S.T.J. poder concorrer com o dolo eventual o crime tentado.

III - Se o arguido, ao disparar o tiro que feriu o ofendido, representou como consequência possível da sua conduta a morte de alguma das pessoas que, assim, atingisse em zona vital do corpo, conformando-se com tal resultado, tem de se concluir que agiu com dolo eventual quanto ao crime de homicídio (ainda que só sob a forma tentada) em causa.

Contexto: 6) De seguida, o arguido, que tinha visto que no hall da discoteca se encontravam várias pessoas, efectuou um disparo em direcção à porta da discoteca e a uma distância de 2/3 metros desta, que tem cerca de 3 centímetros de espessura, tendo a bala perfurado esta e ido atingir a assistente B, que aí se encontrava, no baixo ventre.

Ac. STJ de 13/07/2005, Proc. 05P2122, Henrique Gaspar

1. No dolo eventual (artigo 14º, nº 3 do Código Penal) há uma decisão contra valores tipicamente protegidos, mas como a produção de resultado depende de eventualidades ou condições incertas, o dolo eventual é construído sobre a base de factos de cuja insegurança o agente é consciente.

2. A conformação com um facto que preenche um tipo legal de crime (nos crimes de resultado, conformação como o resultado, que só é resultado se ocorrer, quando ocorrer e como ocorre) constitui o núcleo da construção dogmática do dolo eventual.

3. O resultado só tem, porém, consistência como realidade pela sua efectiva ocorrência, e, por isso, se o agente representou como possível um resultado a que ia associada a conformação com esse mesmo resultado, a mera actuação não tem relevância nos quadros do dolo eventual para levar à punibilidade fora da

efectiva ocorrência do resultado, ou de um dos resultados possíveis, e com os quais o agente se conformou segundo as regras da experiência.

4. Se em consequência do disparo aleatório de uma arma de fogo, num local onde se encontravam cerca de 300 pessoas, e em que o agente representou a possibilidade de atingir alguma das pessoas presentes, o ofendido apenas sofreu lesões determinantes de oito dias de doença sem afectação de qualquer órgão vital, a conformação do agente não pode ir além do resultado efectivo, devendo apenas ser considerado autor do crime p. e p. no artigo 143º do Código Penal.

Ac. TRG de 3/07/2006, Proc. 1139/05-1, Fernando Monterroso

I – Face aos factos provados, é inegável que o recorrente pretendeu atingir os três polícias e que não actuou com intenção de os matar, o que afasta o dolo directo, estando também afastado o «dolo necessário», pois este só existiria se a morte fosse consequência inevitável, no caso dos disparos atingirem os alvos, hipótese essa que pressupunha que tivesse sido dado como provado que o recorrente, ao disparar, tinha visado órgãos vitais.

II – o colectivo apenas deu como provado que o arguido representou a possibilidade (não desejada) de, no caso de atingir os polícias, poder provocar-lhes a morte e que, apesar disso, não se coibiu de apontar e disparar.

III – Simplesmente, isso não basta para a verificação o dolo eventual.

IV – Haveria que apurar se o agente actuou «conformando-se com aquela realização», ou se, pelo contrário, confiou que o resultado morte, embora possível, não se verificaria, «não se conformando com essa realização».

V – É essa a fronteira ténue que separa o dolo eventual previsto no art. 14 n.º 3 do Cod. Penal da negligência consciente do art. 15 al. a) do mesmo diploma, pois que, reconhecendo-se, embora, a proximidade das duas figuras, não se pode decidir a existência de dolo eventual, sem o delimitar de forma inequívoca da negligência consciente.

VI – É certo que se trata de uma realidade do puro foro psicológico, mas, ainda assim, o seu apuramento não deixa de pertencer ao âmbito da matéria de facto – cfr. acs do STJ de 20-12-90 BMJ 402/558 e de 21-4-94, citado por Maia Gonçalves em anotação ao art. 14 do CPP.

VII – Ao não dar como «provado» nem «não provado» que o recorrente se conformou com a realização possível da morte, ou, em contrapartida, que confiou que tal resultado não ocorreria, o acórdão recorrido padece do vício do art. 410 n.º 2 al. a) do CPP, o que implica o reenvio do processo para novo julgamento – art. 426 n.º 1 do CPP, o qual se deverá limitar aos factos (todos os factos) relevantes para o apuramento dos três crimes tentados de homicídio por que o recorrente foi condenado no acórdão recorrido.

Ac. STJ de 12/11/2020, Proc. 1283/17.2JABRG.G1.S1, Francisco Caetano

III. Para que houvesse negligência consciente, de acordo com a teoria da conformação acolhida no n.º 3 do art.º 14.º do CP seria necessário que a arguida, ao actuar, não obstante conhecedora do perigo de realização típica (morte) tivesse confiado, ainda que levemente, em que o preenchimento do tipo se não verificasse;

IV. A arguida não só representou (elemento intelectual) como se conformou (elemento volitivo) com a possibilidade de a morte da vítima resultar do golpe de faca infligido em zona vital do corpo humano (pescoço), ou seja, actuou com dolo eventual e não com negligência consciente;

Ac. STJ de 23/02/2023, Proc. 531/21.9JAVRL.C1.S1, Leonor Furtado

III - Dos factos que relevam para o dolo empregue na comissão do ilícito imputado ao recorrente, resulta bem demonstrado e fundamentado, que o arguido quis disparar a pistola semiautomática (arma de fogo), devidamente municada, apontando-a e disparando um tiro na direcção da cabeça da ofendida, sua companheira, conformando-se com a possibilidade de a atingir e matar. Esta actuação e comportamento do arguido configura a prática de um facto ilícito com dolo na modalidade prevista no art. 14.º, n.º 3, do CP, ou seja, que o arguido agiu com dolo eventual.

IV - Ditam as regras da experiência, que quem dispara uma arma de fogo, em direcção à cabeça ou corpo de outra pessoa, tem em mente que a pode atingir e matar, pois, são muitos os imponderáveis dessas situações. No caso, o projectil disparado pela arma de fogo que o arguido ora recorrente utilizou e fez disparar

contra a vítima, alojou-se a cerca de 36 cm da cabeça desta, tendo sido disparada de uma distância de cerca de 4 metros, reconhecendo o próprio recorrente que as coisas podiam ter corrido.

V - Não está em causa que o arguido é um agente da autoridade e um excelente atirador nem que se tratou de “um acto irrefletido”, pois, essas circunstâncias pessoais, apenas refletem a gravidade da sua actuação e acentuam o dolo com que actuou, pois, sabia que arma de fogo utilizava, conhecendo as suas características e potencialidade letal e, mesmo assim, não hesitou em disparar a arma contra o corpo da vítima, como, também, sabia que se a atingisse, a teria morto, o que representou no momento como possível, sendo-lhe indiferente o resultado e as consequências dos seus actos.

VI - Face às concretas circunstâncias, a experiência comum traduzida na experiência de vida do cidadão normal permite a afirmação, sem qualquer dúvida, de que quem assim actua, tem a intenção de matar.

VII - O facto de o arguido se relacionar com a vítima como se de marido e mulher se tratasse e de todo o circunstancialismo que rodeou os factos assentar na comprovada intenção da vítima pretender pôr termo a essa mesma relação, mostra a maior carga de censura que a actuação do recorrente merece, verificando-se que com a sua actuação o arguido incorreu na prática de um crime de homicídio qualificado, na forma tentada, p. e p. nos termos dos arts. 131.º e 132.º, n.ºs 1 e 2, do CP.

VIII - Tendo presentes as exigências de prevenção geral e especial, designadamente o grau de ilicitude do facto (elevado), pois, a um agente de autoridade, perante as adversidades da vida e o respeito pelos deveres especiais que sobre si recaem, inerentes ao exercício das funções, se exige maior serenidade e autodomínio; o modo de execução do crime com recurso à arma de fogo de serviço e a culpa do arguido, impõe-se concluir que a pena concretamente aplicada de 8 anos de prisão é, excessiva e não teve em conta o exigido pela tutela dos bens jurídicos e as consequências efectivas resultantes da sua actividade criminosa, pelo que é de admitir a redução da pena aplicada, fixando-se a pena de 6 anos de prisão, pela prática do crime de homicídio

qualificado, na forma tentada, p. e p. nos termos dos arts. 131.º e 132.º, n.ºs 1 e 2, do CP.

- **Contexto** - 12) Entretanto, o arguido entrou novamente na aludida residência e após se ter encaminhado inicialmente ao quarto e verificado que BB não se encontrava no seu interior, dirigiu-se à sala na qual a vítima se encontrava, com o telemóvel na mão, e disse-lhe, “já ligaste à tua mãe e à tua irmã a fazer as queixinhas?”

13) Ato contínuo, o arguido, encontrando-se a cerca de 4 metros da vítima, empunhou a pistola semiautomática de marca Glock, modelo 19, calibre 9 mm, comprimento total 190 mm e n.º de série ...2, com as inscrições “Força de Segurança”, devidamente municada, que tinha à cinta na parte da frente, junto à barriga, que possuía mercê das suas funções de agente da P.S.P., e apontou-a na direção da vítima, mais concretamente, na direção da zona da cabeça.

14) Nesse instante, o arguido efetuou um disparo na direção da zona da cabeça da vítima, vindo o projétil a embater na caixilharia da porta de acesso ao logradouro das traseiras da habitação, do lado direito (por referência à vítima) a 1,72 metros de altura do solo e a cerca de 36 cm da cabeça da vítima, que se encontrava no canto da sala junto à aludida porta.

Capítulo VIII - Ofensa à integridade física por negligência (art. 148.º do CP)

Artigo 148.º

Ofensa à integridade física por negligência

- 1 - Quem, por negligência, ofender o corpo ou a saúde de outra pessoa, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.
- 2 - No caso previsto no número anterior, o tribunal pode dispensar de pena quando:
 - a) O agente for médico no exercício da sua profissão e do acto médico não resultar doença ou incapacidade para o trabalho por mais de 8 dias; ou
 - b) Da ofensa não resultar doença ou incapacidade para o trabalho por mais de 3 dias.
- 3 - Se do facto resultar ofensa à integridade física grave, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.
- 4 - O procedimento criminal depende de queixa.

As considerações tecidas a propósito do homicídio por negligência¹⁸⁸ valem, com as devidas adaptações, para o presente tipo legal, pelo que analisaremos apenas os aspetos de pormenor que o distinguem.

Começemos com a **dispensa** (facultativa) **de pena** prevista no **n.º 2, b)**. De acordo com a norma, o julgador pode dispensar de pena o agente quando do facto “não resultar doença ou incapacidade para o trabalho por mais de 3 dias”. Por se apresentar como um instrumento *ope judicis*, a dispensa de pena em análise obedece ao desiderato político-criminal de evitar a punição de condutas que manifestem ilicitude e culpa reduzidas¹⁸⁹, ou seja, corresponde ao paradigma político-criminal da descriminalização¹⁹⁰ e da

¹⁸⁸ A considerar que a ofensa à integridade física por negligência encontra na circulação rodoviária um dos seus palcos privilegiados de aplicação, FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial*, Tomo I, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. 2.ª edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2012, p. 405.

¹⁸⁹ Recorrendo às palavras de SILVA, Fernando, *Direito Penal Especial: Crimes Contra as Pessoas*. 2.ª edição. Lisboa: Quid Juris, 2008, p. 255, a solução prevista na presente norma “corresponde ao acolhimento do princípio da necessidade, uma vez que o juízo que está subjacente à decisão é no sentido de as lesões mínimas causadas na integridade física não serem significativas e dispensarem a tutela penal”.

¹⁹⁰ Para uma compreensão aprofundada do paradigma emergente de política criminal, também designado como o modelo verde de política criminal, que se encontrava dividido entre os movimentos da descriminalização e da diversão penal, DIAS, Jorge de Figueiredo, *O Sistema Sancionatório do Direito Penal Português no Contexto dos Modelos de Política Criminal*, Separata do número especial do Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, “Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Eduardo Correia”. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1984, pp. 783 e ss.

diversão¹⁹¹ que pontua o ordenamento jurídico português e que visa evitar, entre outros desideratos, a punição de bagatelas penais e evitar a aplicação de penas privativas da liberdade de curta duração¹⁹². A circulação rodoviária poderá constituir chão fértil à aplicação do n.º 2, b), bastando pensar em hipóteses de colisões automóveis de onde resultem pequenas escoriações, entorses ou cervicalgias de reduzido impacto. Bem se compreende que, perante factualidade de reduzida gravidade e simultaneamente marcada pelo risco como a circulação viária, a solução político-criminal que melhor enforma o carácter excepcional da punição negligente, vertido no art. 13.º do CP, seja a dispensa de pena¹⁹³.

A dispensa de pena aplica-se tão-só à **ofensa à integridade física simples por negligência** prevista no n.º 1, e não à **ofensa à integridade física grave por negligência** do n.º 2. Nesta última, aplicar-se-á ao agente uma moldura mais severa (prisão de um mês a dois anos ou multa de 10 a 240 dias), fundada na maior ilicitude consubstanciada nas consequências da sua conduta e no juízo agravado de culpa que sobre si impende.

Por fim, se o agente atuar com dolo de perigo relativamente à condução e, por descuido ou leviandade, der origem a uma ofensa à integridade física grave, estaremos perante um **concurso aparente, legal ou de normas**, a demandar a aplicação do crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravado pelo resultado, nos termos dos art. 291.º, n.º 1 e 285.º, *ex vi* art. 294.º, n.º 3 do CP¹⁹⁴. A condução perigosa de veículo rodoviário agravada pelo resultado esgota o conteúdo típico, ou seja, **consome** a ofensa à integridade física grave negligente.

¹⁹¹ A propósito da diversão penal, que constitui o correlato processual da descriminalização, cfr. TORRÃO, Fernando, *A Relevância Político-Criminal da Suspensão Provisória do Processo*. Coimbra: Almedina, 2000, pp. 121, 122, 125 e ss.

¹⁹² Numa aproximação à análise político-criminal das penas de prisão de curta duração, DIAS, Jorge de Figueiredo, “Os Novos Rumos da Política Criminal e o Direito Penal Português do Futuro”, *Revista da Ordem dos Advogados*, n.º 43 (1983), pp. 35 e 36. Sublinhemos, entre os diversos princípios político-criminais de emanção constitucional que enformam o ordenamento jurídico português, o princípio do menor custo axiológico possível (cfr. MONTE, Mário Ferreira, “As Consequências Jurídicas no Código Penal Português, 40 anos depois: Novas Vias?”, *De Legibus – Revista de Direito da Universidade Lusófona Lisboa*, n.º 4 (2022), p. 111).

¹⁹³ Logo que respeitados os requisitos do art. 74.º do CP (cfr. CUNHA, Maria da Conceição Ferreira da, *Os Crimes Contra as Pessoas*. 2.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2022, p. 122.

¹⁹⁴ Neste sentido, cfr. Ac. TRP de 21/02/2024, Proc. 95/15.2GTPRT.P1, Maria Deolinda Dionísio (transcrito *infra*).

Jurisprudência

Ac. TRP de 21/02/2024, Proc. 95/15.2GTPRT.P1, Maria Deolinda Dionísio

IV – Não existe concurso efectivo entre os crimes de condução perigosa de veículo rodoviário e de ofensa à integridade física grave por negligência, previstos e puníveis pelos arts. 291º, n.º 1, al. b), 148º, n.ºs 1 e 3, do Cód. Penal, uma vez que que as infracções em causa têm uma área comum de tutela de bens jurídicos e havendo apenas uma vítima a conduta tem que ser censurada unificadamente e punida pela moldura legal mais severa, ou seja, pelas disposições conjugadas dos arts. 291º e 285º, este por remissão do art. 294º, n.º 3, todos do Cód. Penal.

Ac. TRL de 23/01/2019, Proc. 3110/15.6T9ALM.L1-3, Augusto Lourenço

1. Age com negligência consciente (artº 15º al. a) do cód. penal), o condutor de veículo que, num cruzamento com sinal STOP, não pára, nem reduz a velocidade, avançando indiferente às consequências, vindo assim, a dar origem a um acidente de viação.

2. Comete o crime de homicídio por negligência grosseira, p. e p. pelo artº 137º nº 2 do cód. penal, o condutor que naquelas circunstâncias e por imprevidência e descuido, com a sua conduta veio a causar a morte de um passageiro.

3. Comete ainda, em concurso real, o crime de ofensa à integridade física grave, por negligência, p. e p. pelo artº 148º nº 1 e 3 do cód. penal, na pessoa de outro passageiro.

(...)

7. A produção do resultado típico, ou seja, a morte de uma vítima e os ferimentos graves noutra, resultam como consequência da criação pelo arguido, de um risco proibido de ocorrência do resultado, para a qual não se provou terem, nem a vítima mortal, nem a ferida e nem terceiros, contribuído seja de que modo for.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*. 4.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2021;

ALBUQUERQUE, Paulo Pinto de, *Comentário do Regime Geral das Contraordenações à luz da Constituição da República, da Convenção Europeia dos Direitos Humanos e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia*. 2.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2022;

ANTUNES, Maria João, *O Internamento de Imputáveis em Estabelecimentos Destinados a Inimputáveis (Os Arts. 103.º, 104.º e 105.º do Código Penal de 1982)*. Coimbra: Coimbra Editora, 1993;

ANTUNES, Maria João, *Penas e Medidas de Segurança*. Coimbra: Almedina, 2017;

ASSAILLY, J.P., "Road safety education: What works?", *Patient Education and Counseling*, n.º 100S (2017);

BAILEY, Gwendolyn; MANCHERI, Nabeel; ACKER, Karel Van, *Sustainability of Permanent Rare Earth Magnet Motors In (H)EV Industry*, *Journal of Sustainable Metallurgy*, vol. 3 (2917);

BAUDRILLARD, Jean, *Simulacros e Simulação*. Lisboa: Relógio D'Água, 1991;

BAUMAN, Zygmunt, *Confiança e Medo na Cidade*. Lisboa: Relógio D'Água, 2006;

BAUMAN, Zygmunt, *Liquid Times: Living in an Age of Uncertainty*. Cambridge: Polity, 2007;

BECK, Ulrich, *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage, 1996;

BELIN, Matts-Ake, “Vision Zero in Sweden: Streaming Through Problems, Politics, and Policies”, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/I: Springer, 2023;

BERIA, Paolo; RAMELLA, Francesco; LAURINO, Antonio, “Motorways economic regulation: A worldwide survey”, *Transport Policy*, vol. 41 (2015);

BLOM, M.; WEIJTERS, G., “Short-Term Effectiveness of an Alcohol Ignition Interlock Programme: A Retrospective Cohort Study in the Netherlands”, *European Journal on Criminal Policy and Research* (2024);

BRANDÃO, Nuno, *Crimes e Contra-Ordenações: da Cisão à Convergência Material*. 2.ª edição. Coimbra: Gestlegal, 2023;

CAEIRO, Pedro, *Fundamento, Conteúdo e Limites da Jurisdição Penal do Estado: O Caso Português*. Coimbra: Coimbra Editora, 2010;

CARVALHO, Américo Taipa de, *Direito Penal, Parte Geral – Questões Fundamentais, Teoria Geral do Crime*. 3.ª edição. Porto: Universidade Católica Editora, 2019;

CARVALHO, Américo Taipa de, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022;

CORREIA, Eduardo, *Direito Criminal*, vol. I. Coimbra: Almedina, 1968;

COSTA, António Manuel de Almeida, *Sobre o Crime de Corrupção: Breve retrospectiva histórica. Corrupção e concussão. Autonomia “típica” das corruções “activa” e “passiva”. Análise dogmática destes dois delitos: Separata do número especial do Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, “Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Eduardo Correia”*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1987;

COSTA, António Manuel de Almeida, *Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial*, Tomo III, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. Coimbra: Coimbra Editora, 2001;

COSTA, António Manuel de Almeida, *Existe Lugar para a Categoria dos Delitos de Mão-Própria no Direito Penal Português?* Coimbra: Coimbra Editora, 2009;

COSTA, António Manuel de Almeida, *Ilícito Pessoal, Imputação Objectiva e Participação em Direito Penal*, Coimbra: Almedina, 2014;

COSTA, António Manuel de Almeida, *O Funcionalismo Sistémico de N. Luhmann e os Seus Reflexos no Universo Jurídico*. Coimbra: Almedina, 2018;

COSTA, José de Faria, *Aspectos Fundamentais da Problemática da Responsabilidade Objectiva no Direito Penal Português*. Coimbra: Boletim da Faculdade de Direito, 1981;

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

COSTA, José de Faria, *Direito Penal e Globalização: Reflexões não locais e pouco globais*. Coimbra: Coimbra Editora, 2010;

COSTA, José de Faria, *Direito Penal*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2017;

CUI, Tianyang [et al.], “Investigating the impact of fatigue level on visual attention of heavy-duty truck driver: An eye tracking study”, *Journal of Transportation Safety & Security*, vol. 17, n.º 2 (2025);

CUNHA, Maria da Conceição Ferreira da, *As Reações Criminais no Direito Português*. Porto: Universidade Católica Editora, 2022;

CUNHA, Maria da Conceição Ferreira da, *Os Crimes Contra as Pessoas*. 2.ª edição. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2022;

CUNHA, Paulo Ferreira da, *Crimes & Penas: Filosofia Penal*. Coimbra: Almedina, 2020;

DANTAS, António Leones, *Direito Processual das Contraordenações*. Coimbra: Almedina, 2023;

DIAS, Augusto Silva, *Direito das Contra-ordenações*. Coimbra: Almedina, 2018;

DIAS, Jorge de Figueiredo, “Os Novos Rumos da Política Criminal e o Direito Penal Português do Futuro”, *Revista da Ordem dos Advogados*, n.º 43 (1983);

DIAS, Jorge de Figueiredo, *O Sistema Sancionatório do Direito Penal Português no Contexto dos Modelos de Política Criminal*, Separata do número especial do Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, “Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Eduardo Correia”. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1984;

DIAS, Jorge de Figueiredo; ANDRADE, Manuel da Costa, *Criminologia: O homem delinquente e a sociedade criminógena*. Coimbra: Coimbra Editora, 1992;

DIAS, Jorge de Figueiredo; BRANDÃO, Nuno, *Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial*, Tomo I, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. 2.ª edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2012;

DIAS, Jorge de Figueiredo, *Direito Penal: Parte Geral*. 3.ª edição. Coimbra: Gestlegal, 2019;

DOECKE, Sam D. [et al.], “Safe speed limits for a safe system: The relationship between speed limit and fatal crash types”, *Traffic Injury Prevention*, n.º 19:4;

FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense do Código Penal: Parte Especial*, Tomo I, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. 2.ª edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2012;

FARIA, Paula Ribeiro de, *Formas Especiais do Crime*. Porto: Universidade Católica Editora, 2017;

FARIA, Paula Ribeiro de, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022;

FERNANDES, Paulo Silva, *Globalização, “Sociedade do Risco” e o Futuro do Direito Penal: Panorâmica de Alguns Problemas Comuns*. Coimbra: Almedina, 2001;

FERREIRA, Manuel Cavaleiro de, *Direito Penal Português: Parte Geral, I*. Lisboa: Verbo, 1981;

FIDALGO, Sónia, *Princípio da Confiança e Crimes Negligentes*. Coimbra: Almedina, 2019;

FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Germany*. Brussels: European Commission, 2024;

FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Malta*. Brussels: European Commission, 2024;

FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Portugal*. Brussels: European Commission, 2024;

FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Spain*. Brussels: European Commission, 2024;

FOLLA, Katerina; KASELOURIS, Konstantinos, *Country Profile Sweden*. Brussels: European Commission, 2024;

GÁLVEZ-PÉREZ, Daniel [et al.], “The Influence of Built Environment Factors on Elderly Pedestrian Road Safety in Cities: The Experience of Madrid”, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 19;

GARCIA, M. Miguez, *O Risco de Comer uma Sopa e Outros Casos de Direito Penal*. 2.ª edição. Coimbra: Almedina, 2012;

GONÇALVES, Manuel Lopes Maia, *Código Penal Português – Anotado*. 16.ª edição. Coimbra: Almedina, 2004;

GONÇALVES, Manuel, “Investigação dos Acidentes de Viação”, *JULGAR*, n.º 46 (2022);

GUSTAFSSON, Susanne; NYBERG, Jonna; HRELJA, Robert, “The Swedish joint action method against drink driving – a study of suspected drink drivers’ own experiences”, *Traffic Injury Prevention*, vol. 17, n.º 6 (2016);

HAN, Byung-Chul, *A Sociedade da Transparência*. Lisboa: Relógio D’Água, 2014;

HENOK, Girma Abebe; HANSSON, Sven Ove; BJÖRNBERG, Karin Edvardsson, *Arguments Against Vision Zero: A Literature Review*, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/I: Springer, 2023;

HUBICKA, Beata; LAURELL, Hans; BERGAMAN, Hans, “Criminal and alcohol problems among Swedish drunk drivers – Predictors of DUI relapse”, *International Journal of Law and Psychiatry*, vol. 31 (2008);

HUBICKA, Beata, *Characteristics of drunk drivers in Sweden: alcohol problems, detection, crime records, psychosocial characteristics, personality traits and mental health*. Stockholm: Karolinska Institutet, 2009;

JAKOBS, Günther, “Kriminalisierung im Vorfeld einer Rechtsgutsverletzung”. *ZStW*. Vol. 97, n.º 4 (1985);

LARSSON, Peter; TINGVALL, Claes, “The Safe System Approach – A Road Safety Strategy Based on Human Factors Principles”. In: Harris, D. (eds) *Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics. Applications and Services. Lecture Notes in Computer Science*, vVol 8020. Springer, Berlin, Heidelberg;

LISZT, Franz von, *Strafrechtliche Aufsätze und Vorträge*. Berlin: Walter Gruyter & Co., 1970;

LOBO, Fernando Gama, *Droga*. 2.ª edição. Coimbra: Almedina, 2021;

LOUREIRO, Flávia Novera, *Direito Penal da Concorrência*. Coimbra: Almedina, 2017;

LOUREIRO, Flávia Novera, “Sustentabilidade ambiental: o papel do direito penal e do direito de mera ordenação social”, in *Direito, sustentabilidade ambiental e desenvolvimento humano*. Braga: UMinho Editora;

MAGNUSSON, Patrick, JAKOBSSON, Lisa, HULTMAN, Sven, “Alcohol Interlock Systems in Sweden: 10 Years of Systematic Work”, *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 40, n.º 3 (2011);

MAYOROV, Vladimir Ivanovich; DENISENKO, Viktor Vasilievich; SOLOVEV, Sergey Gennadievich, “A systemic approach to road safety in the EU”, *Jurídicas CUC*, vol. 19, n.º 1;

MATOS, Nuno Igreja, *Ideologias Políticas e Direito Penal: O Problema da Incitação ao Ódio no Conflito Político*. Coimbra: Almedina, 2023;

MEIRINHOS, Victor, “Mobilidade metropolitana: níveis de motorização e padrões de sinistralidade pedonal da cidade de Lisboa”, *Forum Sociológico*, n.º 21 (2011);

MILOSEVIC, S., “Drivers’ fatigue studies”, *Ergonomics*, vol. 40, n.º 3 (1997);

MITSILEGAS, Valsamis; CAEIRO, Pedro, “European Criminal Law”, in CAEIRO, Pedro [et al.], *Elgar Encyclopedia of Crime and Criminal Justice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2024;

MONTE, Mário Ferreira, “Apontamento Introdutório”, in FERNANDES, Paulo Silva, *Globalização, “Sociedade do Risco” e o Futuro do Direito Penal: Panorâmica de Alguns Problemas Comuns*. Coimbra: Almedina, 2001;

MONTE, Mário Ferreira, “Da realização Integral do Direito Penal”. In Dias, Jorge de Figueiredo, [et al.], *Estudos de Homenagem ao Prof. Doutor António Castanheira Neves*. Coimbra: Coimbra Editora, 2008;

MONTE, Mário Ferreira, “As Consequências Jurídicas no Código Penal Português, 40 anos depois: Novas Vias?”, *De Legibus – Revista de Direito da Universidade Lusófona Lisboa*, n.º 4 (2022);

MONTE, Mário Ferreira, “Relação Entre Criminologia e Justiça Penal nas Ciências Criminais”, in *As Palavras Necessárias: Estudos em comemoração dos 30 anos da Escola de Direito por ocasião do centenário de Francisco Salgado Zenha*, Vol. II. Org. MONTE, Mário Ferreira, et al. Braga: Uminho Editora, 2023;

MONTEIRO, Cristina Líbano, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo III, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo. Coimbra: Coimbra Editora, 2001;

MONTEIRO, Cristina Líbano, “Natureza e equívocos da sanção contra-ordenacional”, *Revista do Ministério Público*, n.º 155 (2018);

MONTEIRO, Cristina Líbano, “Duas perguntas sobre o crime de desobediência”, *RPCC*, Ano 31, n.º 1 (2021);

MONTEIRO, Cristina Líbano, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Tomo II, Volume II, Org. DIAS, Jorge de Figueiredo, ANDRADE, Manuel da Costa, BRANDÃO, Nuno. Coimbra: Gestlegal, 2022;

MONTEIRO, Fernando Conde, *Consequências Juridicopenais do Crime*. Braga: ELSA UMINHO, 2020;

MONTEMOR, Carlos; VELOSO, Luísa; AREOSA, João, “Acidentes com tratores agrícolas e florestais: aprender para prevenir”, *Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, vol. XXX (2015);

MORAIS, Pedro Jacob, *Em Torno do Direito Penal do Inimigo: Uma análise crítica a partir de Günther Jakobs*. Coimbra: Gestlegal, 2020;

MORAIS, Pedro Jacob, “Estado, não-Estado e contra-Estado: A(s) arquitecturas da exclusão”, in *Anuário de Direitos Humanos 2020*. Braga: JusGov, EDUM, 2021;

OLIVEIRA, Francisco da Costa, *Crime Negligente e Culpa na Dogmática Penal e na Prática Judiciária*. Coimbra: Almedina, 2010;

ORWELL, George, *Mil Novecentos e Oitenta e Quatro*. Lisboa: Antígona, 2004;

OVIEDO-TRESPALACIOS, Oscar; RUBIE, Elisabeth; HAWORTH, Narelle, “Risky business: Comparing the riding behaviours of food delivery and private bicycle riders”, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 177 (2022);

PALMA, Maria Fernanda, *Da “Tentativa Possível” em Direito Penal*. Coimbra: Almedina, 2006;

PAPADIMITRIOU, Eleonora [et al.], “Road Safety Attitudes and Perceptions of Pedestrians in Europe”, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 48 (2012);

PEREIRA, Victor de Sá Pereira, LAFAYETTE, Alexandre, *Código Penal Antotado e Comentado*. 2.ª edição. Lisboa: Quid Juris, 2014;

PINHEIRO, Jorge Duarte, “As Pessoas com Deficiência como Sujeitos de Direitos e Deveres: Incapacidades e Suprimento – A Visão do Jurista”, *O Direito* 143, n.º 3 (2010);

PINHO, Rachel S. N. de [et al.], “Hypersomnolence and accidents in truck drivers: A cross-sectional study”, *Chronobiology International*, vol. 23, n.º 5 (2006);

QUINTAS, Jorge, *Regulação Legal do Consumo de Drogas: Impactos da Experiência Portuguesa da Descriminalização*. Porto: Fronteira do Caos, 2011;

RATINGEN, Michiel R. Van, *Consumer Ratings na Their Role in Improving Vehicle Safety*, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casulty Policy*. S/I: Springer, 2023;

RODRIGUES, Anabela Miranda e MOTA, José Luís Lopes da, *Para uma Política Criminal Europeia: Quadro e instrumentos jurídicos da cooperação judiciária em matéria penal no espaço da União Europeia*. Coimbra: Coimbra Editora, 2002;

RODRIGUES, Anabela Miranda, “Política Criminal – Novos Desafios, Velhos Rumos”, *Lusíada. Direito*, n.º 3 (2005);

ROXIN, Claus, *Kriminalpolitik und Strafrechtssystem*. Berlin, Boston: De Gruyter, 1973;

SANTOS, Manuel Simas; LEAL-HENRIQUES, Manuel, *Noções Elementares de Direito Penal*. 2.ª edição. Lisboa: Rei dos Livros, 2003;

SANTOS, Manuel Simas; FREITAS, Pedro Miguel (ed.), *Código Penal – Actas e Projecto da Comissão de Revisão*. Rei dos Livros, 2018;

SCHONER, Jessica; SANDERS, Rebecca; GODDARD, Tara, “Effects of Advanced Driver Assistance Systems on Impact Velocity and Injury Severity: An Exploration of Data from the Crash Investigation Sampling System”, *Transportation Research Record*, Vol. 2678, n.º 5;

SILVA, Fernando, *Direito Penal Especial: Crimes Contra as Pessoas*. 2.ª edição. Lisboa: Quid Juris, 2008;

SILVA, Germano Marques da, *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1996;

SILVA, Germano Marques da, *Curso de Processo Penal*, vol. II. 2.ª edição. Lisboa: Verbo, 1999;

SILVA, Germano Marques, *Direito Penal Português: Teoria do Crime*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018;

TAO, Lu [et al.], “The alcohol lock built on carbon-based field-effect transistor sensor with Pd/ZnO floating gate structure used for drunk driving surveillance”, *Sensors and Actuators: B. Chemical*, vol. 419 (2024);

TINGVALL, Claes, “Vision Zero: How It All Started, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*. S/l: Springer, 2023;

TORRÃO, Fernando, *A Relevância Político-Criminal da Suspensão Provisória do Processo*. Coimbra: Almedina, 2000;

TORRÃO, Fernando, *Direito Penal – Parte Geral: Teoria da Infração e Formas Especiais do Crime*. Coimbra: Almedina, 2024;

VALENTE, Manuel Monteiro Guedes, *Consumo de Drogas: Reflexões sobre o Quadro Legal*. Coimbra: Almedina, 2020;

USECHE, Sergio A. [et al.], “More Than Just “Stressful”? Testing the Mediating Role of Fatigue on the Relationship Between Job Stress and Occupational Crashes of Long-Haul Truck Drivers”, *Psychology Research and Behavior Management*, vol. 14 (2021);

USECHE, Sergio A.; ROBAYO, Sebastián; OROZCO-FONTALVO, Mauricio, “The hidden cost of your ‘too fast food’: stress-related factors and fatigue predict delivery riders’ occupational crashes”, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, vol. 30, n.º 3 (2024);

VALENTE, Edgar, *Quatro anátemas rodoviários: Os crimes de (I) condução perigosa de veículo rodoviário, (II) de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, (III) de condução sem habilitação legal e (IV) de desobediência do condutor que recuse submeter-se às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas – Questões jurisprudenciais*. Évora: Tribunal da Relação de Évora, 2024;

WEGMAN, Fred; AARTS, Letty; KNAAP, Peter van der, Sustainable Safety: “A Short History of a Safe System Approach in the Netherlands”, in BJÖRNBERG, Karin Edvardsson [et al.], *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casulty Policy*. S/I: Springer, 2023;

WEGMAN Fred; AARTS Letty; BAX Charlotte, “Advancing sustainable safety National road safety Outlook for The Netherlands for 2005-2020, *Safety Science*, vol. 46 (2008);

WEGMAN, Fred, “The future of road safety: A worldwide perspective”, *IATSS Research*, n.º 40 (2017);

ZAMIATINE, Evgueni, *Nós Lisboa: Antígona*, 2020;

Jurisprudência

Tribunal Constitucional

Ac. TC n.º 426/91, de 6/11, Proc. 183/90;

Ac. TC n.º 246/96, de 29/02, Proc. 100/94;

Ac. TC n.º 7/99, de 12/02, Proc. 403/91;

Ac. TC n.º 144/2004, de 10/03, Proc. 566/2003;

Ac. TC n.º 173/2012, de 25/03, Proc. 769/11;

Ac. TC n.º 218/2023, de 20/04, Proc. 955/2022;

Supremo Tribunal de Justiça

Ac. STJ de 18/06/1986, Proc. 038356;

Ac. STJ de 25/11/1987, Proc. 039201;

Ac. STJ de 26/03/1992, Proc. 042427;

Ac. STJ de 11/12/1997, Proc. 97P975;

Ac. STJ de 24/03/1999, Proc. 98P1463;

Ac. STJ de 13/07/2005, Proc. 05P2122;

Ac. STJ de 14/11/2019, Proc. 103/17.2PFPRT.P1-A.S1;

Ac. STJ de 12/11/2020, Proc. 1283/17.2JABRG.G1.S1;

Ac. STJ de 23/02/2023, Proc. 531/21.9JAVRL.C1.S1;

Tribunal da Relação de Guimarães

Ac. TRG de 3/07/2006, Proc. 1139/05-1;

Ac. TRG de 11/01/2010, Proc. 941/09.0GBBMR.G1;

Ac. TRG de 21/11/2016, Proc. 131/12.4GBVNF.G1;

Tribunal da Relação do Porto

Ac. TRP de 13/03/1996, Proc. 9610042;

Ac. TRP de 28/11/2001, Proc. 0110902;

Ac. TRP de 27/02/2002, Proc. 0111269;

Ac. TRP de 8/02/2006, Proc. 0412956;

Ac. TRP de 28/06/2006, Proc. 0611185;

Ac. TRP de 2/12/2009, Proc. 981/07.3PAPVZ.P1;

Ac. TRP de 25/06/2014, Proc. 270/12.1PAVFR.P1;

Ac. TRP de 11/04/2019, Proc. 12/16.2MBMTS.P1;

Ac. TRP de 10/11/2021, Proc. 229/19.8GCVFR.P1;

Ac. TRP de 19/10/2022, Proc. 16113/17.7T9PRT.P1;

Ac. TRP de 19/04/2023, Proc. 139/21.8PRVNG.P1;

Ac. TRP de 21/02/2024, Proc. 95/15.2GTPRT.P1;

Ac. TRP de 14/06/2023, Proc. 77/20.2GAVFR.P1;

Ac. TRP de 5/07/2023, Proc. 42/20.0GTPNF.P1;

Ac. TRP de 3/06/2026, Proc. 810/15.4PPFRT.P1;

Tribunal da Relação de Coimbra

Ac. TRC de 13/05/2004, Proc. 501/04;

Ac. TRC de 11/05/2005, Proc. 1056/05;

Ac. TRC de 13/11/2007, Proc. 1691/04.9TBMGR.C1;

Ac. TRC, de 11/02/2009, Proc. 137/06.2GBSRT.C1;

Ac. TRC de 25/11/2009, Proc. 166/08.1GTCTB.C2;

Ac. TRC de 19/10/2010, Proc. 195/07.2GTCTB.C1;

Ac. TRC de 9/11/2011, Proc. 2184/09.3TALRA.C1;

Ac. TRC, de 22/05/2013, Proc. 257/11.1GAANS.C1;

Ac. TRC de 9/10/2019, Proc. 58/16.0PTCBR.C1;

Ac. TRC, de 30/06/2020, Proc. 3116/16.8T9VIS.C1;

Ac. TRC de 8/09/2021, Proc. 229/20.5GACNF.C1;

Ac. TRC de 2/02/2022, Proc. 82/20.9GEACB-A.C1;

Ac. TRC de 8/01/2025, Proc. 200/21.0GCCNT.C1;

Tribunal da Relação de Lisboa

Ac TRL de 29/11/2011, Proc. 773/10.2TYLSB.L1-5;

Ac. TRL de 2/07/2013, Proc. 1199/08.3TBCLD.L1-1;

Ac. TRL de 23/01/2019, Proc. 3110/15.6T9ALM.L1-3;

Ac. TRL de 14/11/2023, Proc. 725/20.4GCALM.L1-5;

Tribunal da Relação de Évora

Ac. TRE de 29/01/2008, Proc. 2275/07-1;

Ac. TRE de 11/07/2013, Proc. 82/12.2YQSTR.E1;

Ac. TRE de 2/06/2015, Proc. 296/14.0GAVNO.E1;

Ac. TRE de 19/12/2019, Proc. 367/14.3PATNV.E1;

Ac. TRE de 24/05/2022, Proc. 404/16.7GESTB.E1;

Ac. TRE de 13/09/2022, Proc. 20/22.4GDPTM.E1;

Ac. TRE de 10/01/2023, Proc. 781/17.2T9EVR.E1;

Ac. TRE, de 9/05/2023, Proc. 716/20.5T9ABT.E1;

Ac. TRE de 10/10/2023, Proc. 140/19.2GTSTB.E1;

Ac. TRE de 6/02/2024, Proc. 146/19.1GBLGS.E1;

Título:
Segurança e crimes rodoviários

Ano de Publicação: **2025**

ISBN: **978-989-9102-29-3**

Coleção: **Caderno Especial**

Edição: Centro de Estudos Judiciários
Largo do Limoeiro
1149-048 Lisboa
cej@mail.cej.mj.pt