

A INVESTIGAÇÃO DOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

MANUEL GONÇALVES

Resumo: No presente artigo faz-se uma descrição da tramitação de um processo de inquérito-crime relativo à investigação de acidentes de viação mais complexos, que exijam a realização de perícias aos locais do acidente, aos veículos intervenientes; a problemática da culpa e uma abordagem, superficial, das questões que se poderão vir a colocar em relação a acidentes em sejam intervenientes veículos sem condutor (condução autónoma).

Palavras-chave: Acidentes de viação; notícia, prova, perícias, condução autónoma; infracções rodoviárias; crimes; culpa.

Sumário: Introdução. 1. Notícia do acidente. 2. A prova 2.1 Perícias 2.2 Reconstituição dos factos 2.3 Inquirição de testemunhas 2.4 Constituição e Interrogatório do(s) arguido(s) 2.5 Tacógrafos 3. Veículos de condução autónoma. 4. Infracções contraordenacionais e criminais. 5. A culpa e o risco.

*'Caminante son tus huellas
el camino y nada más
Caminante, no hay camino
se hace camino al andar
Al andar se hace camino
Y al volver la vista atrás
Se ve la senda que nunca
Se ha de volver a pisar,
Caminante no hay camino
sino estelas en la mar'
Antonio Machado*

INTRODUÇÃO

O veículo automóvel faz parte da sociedade em que vivemos, como instrumento de trabalho — caso dos veículos comerciais, de transporte de mercadorias e de passageiros — e de lazer, resultante da liberdade de circulação, o que levou a uma utilização massiva e simultânea, designadamente nos maiores aglomerados populacionais (no caso português, no litoral).

Para tal mobilidade tem contribuído a extensa e boa rede rodoviária, o incessante progresso da indústria automóvel e a importância dos meios de transporte de passageiros e de mercadorias (em detrimento de outros meios de transporte,

como o ferroviário), assim como a melhoria das condições de segurança, quer para os passageiros (como acontece com a estrutura do veículo, *airbags*...), quer do próprio veículo (sistema de travagem, auxílio à condução, luzes...).

O uso massivo dos veículos a motor acarreta, contudo, riscos¹ para todos os utentes das vias de circulação, consequência do congestionamento dos acessos aos centros urbanos, das condições climáticas, do estado das vias e dos próprios veículos, a que acresce o comportamento dos condutores e peões com desrespeito das normas de segurança.

Tal facticidade implicou a aprovação de normas reguladoras de circulação rodoviária, impondo regras para condutores e peões, de molde a garantir a segurança de todos os inúmeros utentes da via pública.

A extensa rede rodoviária e a constante melhoria do parque automóvel (veículos com melhores sistemas de segurança, a que acresce a capacidade de atingirem uma maior velocidade) não tem sido sinónimo de correcto cumprimento dessas regras rodoviárias por parte de condutores e peões.

O condutor, que detém o controlo do veículo, tem a obrigação de ter atenção às características do local por onde circula e adoptar as medidas necessárias tendentes a evitar acidentes, circulando dentro das devidas regras de segurança (condução dirigida, como a qualifica a jurisprudência espanhola).

O condutor cumpridor tem o direito e a expectativa de que os demais utentes da via também sejam condutores prudentes, atentos e respeitadores dos outros, baseado no princípio da confiança, que deve caracterizar os utentes da via de circulação pública.

Contudo, não só a nível nacional, mas também além-fronteiras, a velocidade, a falta de cumprimento das normas estradais (no que se refere a ultrapassagens, distância dos outros veículos e das bermas, regras relativas ao direito de passagem em cruzamentos ou estreitamento da via), a falta de respeito e atenção pelas características da via (pavimento molhado, com gelo ou com areia...) e dos respectivos sinais de trânsito (verticais, no pavimento, luminosos ou de agentes policiais), das condições atmosféricas, do consumo de álcool ou outras substâncias que interferem na condução, têm contribuído para a ocorrência de inúmeros acidentes de viação.

Como resulta da consulta das estatísticas, ocorrem, por ano, largos milhares de acidentes de viação em Portugal, tendo-se verificando um contínuo aumento de sinistros até ano de 2000 e, a partir desse ano, vem-se acentuando a diminuição dos mesmos, quer no que se reporta a sinistros, quer no que se refere

¹ VIEIRA, Francisco Marques, *Direito Penal Rodoviário*, 17 (Publicações Universidade Católica, 2007) '*... a perigosidade da circulação viária é internacionalmente reconhecida pela própria Organização Mundial de Saúde como uma das principais causas de mortalidade na Europa*'. Para maior desenvolvimento sobre o conceito de sociedade de risco, na sociedade actual, consequência do desenvolvimento tecnológico e de acidentes resultantes do uso do nuclear ou químico (Three Mile Island, Bhopal — o maior desastre industrial da história, Chernobyl, e, mais recente, Fukushima, entre outros, como nos casos de Exxon Valdez e BP, relacionados com o derrame de hidrocarbonetos no mar) BECK, Ulrich, *Sociedade de Risco — Rumo a uma outra Modernidade* (Editora 34).

a vítimas (feridos e mortos)², disso dando nota a comunicação social, sendo frequentes as notícias da ocorrência de acidentes de viação com vítimas.

Esse fenómeno — acidentes de viação — é comum a todos os países onde haja estradas e circulem veículos, resultado da sociedade motorizada em que vivemos³.

Se grande parte desses acidentes são de investigação simples, há casos em que a investigação reveste grande complexidade, como acontece quando são múltiplos os veículos intervenientes, consequência dos locais dos acidentes (por ex., das auto-estradas), assim como das condições atmosféricas existentes no momento em que ocorreram (noite, pouca visibilidade durante o dia, derrame de produtos na via...).

De acordo com informação divulgada pelo ACP (Automóvel Clube de Portugal)⁴, com base em elementos que terá colhido junto da GNR, as principais causas de acidentes são: excesso de velocidade, consumo de álcool pelos condutores e desrespeito pela cedência de passagem; os acidentes resultam principalmente de colisão, atropelamento e despiste; os motociclos estão envolvidos em grande número de acidentes, assim como os pesados e depois os ligeiros; o maior número de atropelamentos dos peões tem lugar nas passagens sinalizadas (passadeiras); o maior número de acidentes ocorre habitualmente nas denominadas horas de ponta; no maior número de acidentes são intervenientes condutores com idade compreendida entre os 20 e os 29 anos de idade; o maior número de acidentes com vítimas mortais tem como intervenientes condutores com carta há mais de 20 anos.

1. NOTÍCIA DO ACIDENTE.

O acidente de viação *‘é um acontecimento complexo, para o qual poderão contribuir vários elementos em maior ou menor proporção. ...é o factor humano o que mais influencia as condições de segurança nas estradas’*⁵.

Pode dizer-se que a investigação criminal constitui *‘o motor de arranque e o alicerce do processo-crime que irá decidir pela condenação ou pela absolvição’*⁶, nos casos em que haja sido deduzida acusação no final do inquérito.

² In <https://www.pordata.pt/Portugal/Acidentes+de+via%C3%A7%C3%A3o+com+v%C3%ADtimas++feridos++mortos+++Continente-326> — de onde resulta que a maioria dos acidentes ocorreu em ambiente urbano, estradas nacionais e auto-estradas, respectivamente.

³ A problemática dos acidentes de viação tem sido objecto de análise ao longo dos tempos. Disso é exemplo o estudo de OLIVEIRA DE SÁ, Fernando Manuel, *Acidentes de Viação e Alcoolismo*, Coimbra, 1964.

⁴ In <https://www.acp.pt/veiculos/condutor-em-dia/teste-os-seus-conhecimentos/as-causas-dos-acidentes-de-viacao>.

⁵ VIEIRA, 21.

⁶ *Apud* DIAS, Augusto Silva, *Sobre a Validade de Procedimentos Administrativos Prévios ao Inquérito e de Fases Administrativas Preliminares no Processo Penal*, 21 (Almedina, 2018); VALENTE, Manuel Guedes, *Teoria Geral do Direito Policial*, 120 (Almedina, 2014).

O processo de inquérito⁷ inicia-se com o conhecimento/notícia de acidente de viação, do qual resultou ofensa à integridade física e/ou morte de pessoas, tendo sido efectuada a participação por parte das entidades policiais (no prazo máximo de 10 dias, mas nestas situações — em que tenham ocorrido óbitos ou ofensas à integridade física — deve ser de imediato e pelos meios mais expeditos, para se garantir a prática dos actos urgentes que se justifiquem, como seja a realização de perícias médico-legais às vítimas) que tomaram conta da ocorrência — arts. 241º, 242º, 243º e 248º, do CPP (Código de Processo Penal).

Assim, na sequência da *notitia criminis* iniciam-se as diligências necessárias tendentes à investigação criminal (*a investigação criminal compreende o conjunto de diligências que, nos termos da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas, no âmbito do processo* — art. 1º, da Lei 49/2008, de 27 de Agosto), ordenando-se a realização das perícias médico-legais às vítimas, a realizar pelos serviços médico-legais — arts. 151º, 152º, 154º, 159º, do CPP, e arts. 2º, 3º, da Lei 45/2004, de 19 de Agosto (alterada pela Lei 53/2021, de 16 de Julho).

No local do acidente, as entidades policiais⁸ devem identificar os condutores intervenientes no mesmo, assim como as pessoas que o presenciaram, recolher os elementos relacionados com eventuais consumos de álcool ou substâncias psicotrópicas por parte dos condutores⁹, assim como tomar as medidas cautelares necessárias para preservar os meios de prova, independentemente da determinação por parte do MP (Ministério Público) — arts. 249º, nº 1 e 250º, do CPP.

Esses actos terão de ser, posteriormente, validados pelo MP para poderem integrar o processo — art. 178º, do CPP¹⁰.

⁷ Art. 262º, do CPP: ‘1- O Inquérito compreende o conjunto de diligências que visam investigar a existência de um crime, determinar os seus agentes e responsabilidade deles e descobrir e recolher provas, em ordem à decisão sobre acusação’.

⁸ Deve ser, sempre, tido em conta o preceituado no art. 272º, nº 2, da CRP (Constituição da República Portuguesa) — ‘1- A polícia tem por funções defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos. 2- As medidas de polícia são as previstas na lei, não devendo ser utilizadas para além do estritamente necessário’.

⁹ Ac. Relação Lisboa, de 13.07.2016, proc. 202/16.8PGDL.L1-3 (DGSJ): “O álcool na condução rodoviária é uma praga que os portugueses têm de erradicar, como já aconteceu noutros países. O álcool prejudica a habilidade para conduzir veículos pelos seus efeitos no sistema nervoso central atuando como um anestésico geral, tornando lenta e menos eficiente a aquisição e o processamento de informações. Compromete a capacidade de distribuir a atenção entre as diversas tarefas e objetos na condução de um veículo motorizado. O álcool compromete ainda as mais variadas funções, cuja integridade é essencial para a condução de um veículo motorizado com a devida segurança, tais como: o sistema motor ocular; a visão periférica, o processamento de informações; a memória; a performance; a função vestibular e controlo da postura, o que propicia a ocorrência de acidentes. Dos vários efeitos causados pelo álcool os principais são os relacionados com a perda de capacidade sensorial face ao meio envolvente, onde a capacidade de atenção e concentração são seriamente afetadas. Na realidade, a percepção visual fica mais reduzida, por distorção de imagem, o que provoca uma incapacidade correta de avaliação quer das distâncias quer das velocidades. Também o tempo de recuperação após um encadeamento é maior, o que aliado ao estreitamento do campo visual resulta numa mistura explosiva para se dar o acidente.”

¹⁰ Sobre a questão do prazo de validação, Ac. Relação Porto, de 07.11.2007, proc. 0745888 (DGSJ): “Cabe às autoridades judiciais, no entanto, fazer um controlo (póstumo) das medidas utilizadas

Nos casos em seja necessária queixa, a manifestação de vontade do desejo de procedimento criminal (nos casos em que tal se justifique) deve ser recolhido no local, de molde a acelerar a tramitação processual, designadamente no que se refere à realização de perícias relativas a ofensas à integridade física das vítimas [o que não exclui que essa manifestação de vontade seja exercida dentro do prazo legal de 6 meses, previsto nos arts. 113º e 115º, do CP (Código Penal)]¹¹, o que não se torna necessário em caso de morte, pois o crime reveste natureza pública (art. 137º, do CP).

Seguidamente, após a autuação do processo-crime, segue-se a realização das diligências tendentes a apurar as circunstâncias em que o ocorreu o acidente: causas e efeitos do mesmo, tendentes à recolha de prova, necessária para apurar a eventual responsabilidade criminal pela ocorrência do sinistro.

2. A PROVA

Iniciada a investigação tem de se ter presente o facto de ser necessário recolher elementos que permitam concluir como aqueles factos se verificaram, a quem deve ser atribuída a responsabilidade, caso exista responsável, e se a mesma pode e deve ser imputada a alguém em concreto.

Para tanto, é preciso recolher elementos que permitam concluir que os factos têm relevância criminal e que há uma (ou mais) pessoa(s) que deve(m) ser responsabilizada(s) pela sua ocorrência, sendo passível de lhe ser imputado o resultado.

Por isso é necessária a realização de actos de recolha de prova¹², que tem por objecto *‘comprobar la verdad e a falsedad de una proposición concreta o fáctica, y que la demostración tiene por objeto determinar la validez o no validez de una proposición abstracta o general’*¹³.

Essa recolha de prova reveste múltiplas formas: prova testemunhal; confissão pelo suspeito/arguido; reconstituição dos factos; prova pericial (incluindo às vítimas), ao local do acidente (tendo relevância determinar a velocidade real

pelos OPC, controlo esse que incidirá sobre o relatório que aqueles venham a elaborar dirigido à autoridade judiciária respectiva, onde identifiquem, ainda que de forma resumida, «as investigações levadas a cabo, os resultados das mesmas, a descrição dos factos apurados e as provas recolhidas». DIAS, Augusto Silva, 28.

¹¹ *‘O nosso sistema de justiça penal radica na ideia de que, excluída a vindicta privada, cabe ao Estado — e apenas ao Estado, que detém o monopólio da função jurisdicional penal — a perseguição e a punição das condutas delituosas’.... ‘Em Portugal, a promoção processual penal, além de obedecer ao princípio da oficialidade, é ainda regida pelo princípio da legalidade, que se traduz na obrigatoriedade de o Ministério Público dar início ao processo logo que adquira a notícia do crime e na obrigatoriedade de levar o caso a julgamento se durante a investigação tiver recolhido indícios suficientes do cometimento de um crime por pessoa ou pessoas determinadas.’* — SANTOS, Cláudia Cruz, O Direito Processual Penal Português em Mudança, 97 (Almedina 2020).

¹² PÉREZ, Francisco Alonso, *Medios de Investigación en el Proceso Penal*, 34 (Dykinson, 2003).

¹³ DURÁN, Carlos Climent, *La Prueba Penal*, 59 (Tirant lo Blanch, 1999).

ou pelo menos aproximada do(s) veículo(s) interveniente(s) no acidente, sendo também da máxima relevância a recolha e anotação de todos os vestígios existentes no pavimento — naturalmente antes de se proceder à limpeza da via e a sua reabertura ao tráfego — para além do que possa ser investigado nos próprios veículos e intervenientes).

2.1. Perícias

A realização de perícias, com a intervenção de peritos, tem lugar sempre que surgem questões importantes e que requeiram conhecimentos específicos a nível técnico — art. 151º, do CPP¹⁴ — sendo realizadas ‘*em estabelecimentos, laboratórios ou serviço oficial apropriado ou, quando tal não for possível ou conveniente, por perito nomeado de entre pessoas constantes ... ou por pessoa de honorabilidade e de reconhecida competência na matéria em causa*’ — art. 152º, do CPP.

Acompanhando Alberto dos Reis, dir-se-á que o perito tem por função avaliar ou valorar o facto, atendendo aos seus conhecimentos técnicos, científicos ou artísticos e à sua cultura especializada e a sua experiência¹⁵.

A investigação do acidente de viação, em que tenham estado envolvidos múltiplos veículos, implica a realização de perícias necessárias a determinar as causas e o circunstancialismo que rodeou o evento.

Tendo presentes vários acidentes que ocorrem em vias de comunicação nacionais vai ter-se em conta aqueles que tiveram maior impacto, pela dimensão (número de veículos envolvidos) e pelas consequências em termos humanos e materiais.

Assim, irão apreciar-se dois que tiveram lugar em locais paralelos da A25, ao meio da tarde de um dia de Agosto de 2010, um no sentido Aveiro-Viseu (em que estiveram envolvidos 35 veículos), o outro em sentido inverso de Viseu-Aveiro (no qual estiveram envolvidos 21 veículos), dos quais resultaram ofensas à integridade física, óbitos em condutores e passageiros e avultados danos materiais.

Em face da dimensão dos sinistros houve necessidade de realização de perícias aos veículos e aos locais dos acidentes, de molde a poder determinar a dinâmica dos eventos e a interferência das condições das vias nos mesmos.

Para tanto, foi determinada a apreensão dos veículos para se garantir que se mantinham sem alterações e para os submeter a exame, após o que foi

¹⁴ MITTERMAIER, C.J.A, *Tratado de la Prueba en Materia Criminal*, 177, 10 Edición, REUS SA; NEUBERGER, Luisella de Cataldo, *Esame e Contraesame nel Processo Penale — Diritto e Psicologia*, 261, CEDAM, 2000.

¹⁵ REIS, Alberto dos, *Código do Processo Civil Anotado*, IV volume, 171 (Coimbra Editora); SOUSA, Luís Filipe Pires de, *Prova Testemunhal*, 175 (Almedina, 2013); DURÁN, 463. A nível jurisprudencial, sobre o valor da prova pericial, entre outros, Ac. STJ, de 09.05.1995, CJ/STJ, 1995, tomo 2, 189, segundo o qual a presunção do nº 1, do art. 163º, do CPP, se refere ao juízo técnico-científico e não aos factos em que o mesmo se apoia.

levantada a apreensão, tendo-se presente a recolha de imagens¹⁶ realizada pela força policial no local e no momento em que ali chegaram os seus elementos, quer para prestar auxílio às vítimas, quer para tomar conta do mesmo.

Foi deferida à GNR a realização de diligências, acompanhando-se essa investigação, tendo sido determinada a realização de exame às condições das vias de trânsito, por perícia deferida a técnico indicado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), com o estudo dos locais em que os acidentes ocorreram para se apurar se o traçado, o estado das vias e as características do pavimento tiveram interferência ou foram causa dos eventos.

Igualmente, no que se reporta aos veículos sinistrados, face ao elevado número de intervenientes, foi solicitado ao Instituto Superior Técnico (IST) a indicação de perito, posteriormente nomeado, para a realização de exame aos mesmos, tendo presente a recolha fotográfica realizada após os acidentes, de molde a poder concluir qual a dinâmica e sequência dos embates, tendo presente o facto de um desses veículos ter sido consumido pelo fogo (assim como dois dos seus ocupantes, o que motivou o recurso a exames de antropologia forense para identificação de uma das vítimas).

Foram essas perícias que permitiram reconstituir a sequência dos factos e perceber como ocorreram os diversos embates, de que resultaram a perda de vidas, ofensas à integridade física e avultados danos materiais ou destruição total de veículos.

Em resultado das perícias aos veículos, que haviam sido apreendidos para peritagem ao seu funcionamento e exame para determinação das zonas de embate ou em que foram embatidos, foi possível determinar a sequência dos embates entre os vários veículos intervenientes e, desse modo, apreciar o comportamento dos vários condutores em face da situação em que se viram envolvidos.

Também, com a realização da perícia ao automóvel que ardeu foi possível determinar a origem do incêndio que consumiu — cujo combustível era GPL, encontrando-se o respectivo reservatório incólume, o que afastou a hipótese de ter sido ali a origem do fogo.

À data e no local em que os sinistros tiveram lugar, apesar da hora e época do ano (Agosto), havia denso nevoeiro (que terá surgido de forma abrupta), o que reduziu a visibilidade e a reação dos condutores, impedindo-os de se aperceberem do facto de haver veículos em marcha lenta à frente, sendo embatidos por aqueles que os seguiam.

¹⁶ As fotografias recolhidas pela GNR reportavam-se aos veículos sinistrados e aos locais dos acidentes, e não às pessoas sinistradas ou presentes no local. Não se colocava, deste modo, em causa a recolha de imagens de molde a violarem-se direitos de personalidade ou de privacidade. Sobre este tema, no que concerne ao uso de fotografias obtidas por particulares no âmbito do processo penal e a sua valoração: Ac. Relação Porto, de 05.06.2015, proc. 101/13.5TAMCN.P1 (DGSI); Ac. Relação Coimbra, de 13.12.2017, proc. 269/16.9PCCBR.C1 (DGSI), entre outros. Também, MARTINS, Milene Viegas, *A Admissibilidade de Valoração de Imagens Captadas por Particulares como Prova no Processo Penal*, 39 ss. (AAF DL, 2014); BRANCO, Isabel Maria Fernandes, *As gravações e fotografias ilícitas como prova a valorar no âmbito do processo penal e civil (Tendências jurisprudenciais)*, 22 (https://www.verbojuridico.net/ficheiros/doutrinal/ppenal/isabelbranco_gravacoesfotografias.pdf).

Acresceu o facto de o pavimento se encontrar molhado, o que reduziu a aderência e dificultou as travagens de molde a imobilizar os veículos e evitar o embate nos veículos precedentes ou laterais.

Além das perícias ao pavimento e ao traçado das vias, foi, igualmente, realizada uma documentação fotográfica, quer do local, quer do estado dos veículos, após os embates sucessivos, o que ajudou na reconstituição dos factos (com a produção de um vídeo animado a reproduzir os movimentos dos diversos veículos).

As perícias ao pavimento e traçado das vias ajudaram a perceber a dinâmica dos acidentes e afastaram a hipótese de terem sido causa ou contribuído para a origem dos sinistros que ali tiveram lugar, quer o traçado, quer o estado dessas vias.

Foram, também, realizadas múltiplas perícias às vítimas (as quais, desde que tenham manifestado desejo de procedimento criminal, não podem eximir-se à sua realização — art. 6º, da Lei 45/2004) designadamente às vítimas mortais, para determinar quais as causas de morte, como aconteceu com as ocupantes que ficaram carbonizadas, uma na totalidade e a outra em que foi possível concluir que a causa da morte terá sido a inalação de monóxido de carbono, além das múltiplas fraturas e queimaduras que sofreu.

Além dessas perícias, não pode deixar de se realizar testes de pesquisa de álcool (através de ar expirado ou colheita de sangue em unidade hospitalar) aos condutores, ou de outras substâncias que possam interferir com a condução, uma vez que reduzem os reflexos e as capacidades de reação a situações imprevisíveis — como aconteceu nos casos referidos, de nevoeiro intenso e pavimento molhado — ou ao aparecimento de obstáculos na via.

Também podem surgir situações em que a via de trânsito não tenha manutenção e inspeção periódica, não se acautelando a segurança dos utentes, uma vez que no pavimento podem surgir buracos de grandes dimensões, obstáculos (resultantes de queda de inertes, por exemplo) ou, quando as vias de trânsito se situam em plano mais elevado e não esteja garantida a segurança das suas estruturas de suporte laterais, sem que essas deficiências se encontrem sinalizadas ou o trânsito seja proibido, de modo a garantir-se que não ocorram acidentes, por vezes fatais.

Isto poderá também acontecer com as denominadas obras de arte (pontes, viadutos, túneis), que, por falta de manutenção não garantam a segurança aos automobilistas, com a possibilidade de derrocada quando surgirem veículos a circular por esses locais, ou transitem veículos com peso superior àquele que garante a segurança das estruturas.

Sempre que tal ocorrer não pode deixar de, na fase de investigação, ser ponderada a realização das pertinentes perícias a tais locais (a deferir ao LNEC, por exemplo, ou a qualquer outra entidade com conhecimentos e meios para, objectivamente, poder responder às questões que sejam colocadas quando seja ordenada a diligência), de modo a apurar-se a responsabilidade das entidades responsáveis pelas vias e que deveriam garantir a segurança rodoviária de quem por ali possa circular (como aconteceu no caso mais recente ocorrido

na estrada municipal de ligação entre Borba e Vila Viçosa, junto da qual existiam explorações de pedreiras de mármore, com o aluimento de parte da via e de que resultaram mortes de ocupantes de veículos que por ali circulavam e trabalhadores das pedreiras, sem que a estrada se encontrasse com o trânsito proibido ou condicionado).

2.1. Reconstituição dos factos

Na procura da verdade material é necessário recorrer aos meios de prova que no caso se justifiquem e que se mostrem viáveis e possíveis, dentro dos limites legais, de modo a poder ser essa prova usada no processo (com as limitações previstas no art. 126º, do CPP, pois a procura da verdade deve respeitar os direitos fundamentais das pessoas).

Assim, e tendo presente tal normativo, bem como o preceituado no art. 32º, nº 8, da CRP, sempre que se justifique deve recorrer-se à reconstituição dos factos, atento o preceituado no art. 150º, do CPP, meio de prova através do qual se pretende confirmar como é que os factos em investigação terão ocorrido, ou, a tal não se confirmar, como os factos não poderão ter ocorrido — confirmação ou exclusão.

Para tanto, uma vez que não se vai reproduzir em termos reais o acidente, deve recorrer-se a reprodução cénica ou mecânica, atendendo ao relato dos factos feito pelos intervenientes no acidente — ofendidos, arguidos e testemunhas —, tendo presente o resultado de perícias ao local e aos veículos intervenientes no sinistro¹⁷.

Essa reconstituição, como meio de prova, pode ser consultada em todas as fases subsequentes do processo, sendo apreciada livremente, nos termos do disposto no art. 127º, do CPP.

‘A reconstituição tem-se mostrado uma prova decisiva nas mais diversas situações ... sendo bastante usada em acidentes rodoviários’¹⁸ e para a sua realização podem/devem ser convocadas testemunhas, peritos, de modo a que o seu contributo permita que o resultado seja tanto quanto possível próximo dos factos em reconstituição.

Este meio de prova *‘revela-se de particular valia nos casos de difícil apreensão do modus operandi do agente, quando existem dúvidas sobre o posicionamento, distâncias, existência de obstáculos, etc.’¹⁹ e é um meio válido de demonstração da existência de certos factos²⁰.*

¹⁷ DUARTE, Eurico Balbino, «Making of — A Reconstituição do Facto no Processo Penal Português», 13 (in *Prova Criminal e Direito de Defesa*, Coordenação de Teresa Pizarro Beleza/Frederico de Lacerda da Costa Pinto), Almedina, 2014.

¹⁸ DUARTE, 19.

¹⁹ DUARTE, 19.

²⁰ Ac. STJ, de 20.04.2006, proc. 06P363 (DGSJ). *‘A reconstituição do facto, uma vez realizada no respeito dos pressupostos e procedimentos a que está vinculada, autonomiza-se das con-*

2.2. Inquirição de testemunhas

Para haver uma percepção real dos factos torna-se necessário ouvir o depoimento da ou das pessoas que têm conhecimento directo dos factos, porque estiveram no local e os presenciaram parcial (como acontecerá nos casos em que houve múltiplos veículos intervenientes, o que afasta a possibilidade de todos terem noção da totalidade dos factos, como acontecerá aos ocupantes do primeiros veículos em relação ao que acontece atrás dos mesmos) ou totalmente (relativamente a acidentes entre dois veículos, por exemplo).

Para tanto, deve cumprir-se o ritual previsto no art. 138º, do CPP, depois de dar observância ao disposto no art. 134º, do mesmo diploma legal, isto é, dar conhecimento às testemunhas da possibilidade de recusa de prestar depoimento nos casos aí previstos (como poderá acontecer em relação aos ocupantes familiares do suspeito da autoria dos factos com relevância criminal — o autor do acidente).

O testemunho deve incidir sobre a razão de ciência do conhecimento pela testemunha dos factos que presenciou, no qual relata a sua percepção dos mesmos.

Esse testemunho é prestado sob juramento, não podendo a testemunha ser sugestionada pelas perguntas, devendo relatar os factos de que tem conhecimento e a forma ou modo como adquiriu esse conhecimento, caracterizando-se este meio de prova pela imediação e oralidade, regra geral, atendendo às excepções previstas na lei (arts. 503º e 504º, do CPC), nos casos em que as testemunhas têm a faculdade de depor por escrito.

2.3. Constituição e Interrogatório do(s) arguido(s)

Recolhida prova das circunstâncias que rodearam o acidente e de quem o terá causado com a sua condução, deve o condutor em causa ser constituído arguido, devendo ser dado cumprimento ao preceituado no art. 58º, nº 4, do CP.

A constituição como arguido do condutor permite ao mesmo o direito ao silêncio sobre os factos, isso é, permite-lhe não prestar declarações sobre os factos que lhe são imputados e que podem constituir crime — art. 61º, nº 1, d), do CPP — consequência do princípio *nemo tenetur se ipsum accusare* ²¹.

tribuições individuais de quem tenha participado e das informações e declarações que tenham co-determinado os termos e o resultado da reconstituição, e as declarações (rectius, as informações) prévias ou contemporâneas que tenham possibilitado ou contribuído para recriar as condições em que se supõe ter ocorrido o facto, diluem-se nos próprios termos da reconstituição, confundindo-se nos seus resultados e no modo como o meio de prova for processualmente adquirido' — Ac. STJ, de 05.01.2005, proc. 04P3276 (DGSJ).

²¹ DIAS, Augusto Silva/RAMOS, Vânia Costa, *O Direito à não inculpação (nemo tenetur se ipsum accusare) no Processo Penal e Contra-Ordenacional Português*, 19 (Coimbra Editora, 2009); SANTOS, 65.

Quando o arguido prestar declarações, as mesmas deverão ser legalmente prestadas, isto é, deve ao mesmo ser dado prévio e pleno conhecimento dos seus direitos, constantes do art. 61º, nº 1, do CPP²², designadamente, deve ser informado dos factos que lhe estão a ser imputados²³, do direito de não prestar declarações sobre os mesmos, de ser assistido por advogado em todas as fases e diligências processuais e de escolher defensor.

Cumprido esse formalismo legal e não usando o arguido o direito ao silêncio, pode prestar as declarações que entender, livremente, pois não presta juramento (art. 140º, do CPP).

O incumprimento do preceituado no art. 58º nº 4, do CPP, tem como efeito não poderem ser utilizadas as declarações prestadas nas fases subsequentes (nºs 5 e 6, do mesmo preceito)²⁴.

²² Sobre esta matéria não pode deixar de se ter presente o caso *Miranda v. Arizona* (EUA), onde se fixou jurisprudência no sentido de as declarações do arguido apenas poderem ser usadas se prestadas livremente e depois de o mesmo ser esclarecido dos seus direitos: não podem ser usadas, de futuro quando prestadas sob coação. Tais declarações — desde que prestadas de forma não esclarecida devem ser consideradas como prova proibida (ficando conhecido como os *Miranda warnings*). Sobre esta matéria, para maior desenvolvimento: MARTINS, Joana Boaventura, *Da Valoração das Declarações do Arguido Prestadas em Fase anterior ao Julgamento*, 32, 91 (Coimbra Editora, 2014); MESQUITA, Paulo Dá, *Processo Penal, Prova e Sistema Judiciário*, 239, ss. (Wolters Kluwer/Coimbra Editora, 2010); SANTOS, 65; COSTA ANDRADE, Manuel da, *Sobre as Proibições de Prova em Processo Penal*, 122 (Coimbra Editora, 1992); FIGUEIREDO DIAS, Jorge de, «Revisitação de algumas ideias-mestras da teoria das proibições de prova em processo penal (também à luz da jurisprudência constitucional portuguesa)», *Revista de Legislação e Jurisprudência*, nº 4000, 3.

²³ Sobre esta matéria, Ac. 607/2003 do Tribunal Constitucional: '*Julgar inconstitucional, por violação do disposto nos artigos 28.º, n.º 1, e 32.º, n.º 1, da Constituição da República Portuguesa, a norma extraída da conjugação dos artigos 141.º, n.º 4, e 194.º, n.º 3, ambos do Código de Processo Penal, segundo a qual, no decurso de interrogatório de arguido detido, a exposição dos factos que lhe são imputados e dos motivos da detenção se basta com a indicação explicita ao arguido das infracções penais de que é acusado, da identidade das vítimas como alunos, à data, da Casa Pia de Lisboa, e outras pessoas, mas todas elas menores de 16 anos, estando o tribunal dispensado, por inutilidade, de proceder a maior pormenorização além da que resulta da indicação feita em tais termos, quando o arguido, confrontado com ela, tome a posição de negar globalmente os factos, e na ausência da apreciação em concreto da existência de inconveniente grave naquela concretização*'. Ac. Relação Coimbra, de 07.07.2021, proc. 4/19.0PECTB.C1 (DGSJ): '*I — As declarações de co-arguido prestadas, perante a autoridade judiciária, no decurso do inquérito, com a assistência de defensor, tendo aquele sido, então, informado nos termos e para os efeitos do disposto na al. b) do n.º 4 do art. 141.º do CPP, e lidas em sede de audiência de julgamento (art. 357.º, n.ºs 1, al. b), e 2, do CPP), o qual decorreu sem a presença do mesmo, podem, quanto aos factos incriminatórios que sobre si impendem, ser objecto de valoração, sujeita ao princípio da livre apreciação, pelo tribunal. II — Contudo, por incompatibilidade com o exercício pleno do contraditório, não podem ser valoradas na parte em que revelem um prejuízo para os demais co-arguidos, ou seja, quando estes ficam privados, pela ausência em julgamento do co-arguido/declarante, do direito de, com as mesmas, o confrontarem. III — Ao agir deste modo, o tribunal incorre em valoração proibida de prova, cuja consequência, caso a fundamentação da convicção se funde também noutros meios de prova, é a prolação de nova sentença no tribunal da 1.ª instância, expurgada que seja a referida prova legalmente não permitida.*'

²⁴ GONÇALVES, Fernando/ALVES, Manuel João, *Os Tribunais, as Polícias e o Cidadão — o Processo Penal Prático*, 93 — 2ª edição (Almedina, 2002).

2.3. Tacógrafos

Os veículos pesados devem estar equipados com dispositivos que permitam o registo das velocidades a que circulam, além do tempo em que o veículo se encontra em movimento²⁵ (de modo a poder ser controlado o cumprimento do período de descanso do motorista, para evitar a fadiga e as consequências daí resultantes para o tráfico rodoviário, uma vez que o cansaço acarreta falta de atenção e cuidado para eventuais perigos, obstáculos ou manobras perigosas praticadas quer pelo motorista quer por outros condutores).

A responsabilidade pelo incumprimento das regras de descanso [pois no que tange à velocidade se aplicam as normas do Código da Estrada (CE)], encontram-se previstas na Lei 27/2010, de 30 de Agosto, constituindo infracções de natureza contra-ordenacional (diploma que transpõe para o direito interno a Directiva nº 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março, alterada pelas Directivas nº 2009/4/CE e nº 2009/5/CE da Comissão).

Os diplomas em causa visam garantir a segurança dos trabalhadores e dos utentes da via pública (Regulamento/CE nº 561/2006, alterado pelo Regulamento nº 2020/1054, que estabelece as regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de descanso de condutores de camiões e autocarros; Regulamento/EU nº 165/2014, alterado pelo Regulamento/EU 2020/1054, que estabelece os requisitos para construção, instalação, utilização, ensaio e verificação dos tacógrafos que devem equipar os veículos abrangidos pelo Regulamento/CE nº 561/2006)²⁶.

3. VEÍCULOS DE CONDUÇÃO AUTÓNOMA.

Com a evolução da construção automóvel e com o recurso e aplicação de dispositivos com Inteligência artificial (IA) nos novos veículos, que lhes permite circular sem a intervenção humana, será previsível a redução dos acidentes rodoviários, uma vez que a maioria desses acidentes, hoje em dia, resultam de erros humanos²⁷.

Com o recurso a tais veículos de circulação autónoma será possível todos poderem usufruir do uso dos mesmos, como acontecerá a pessoas com incapacidades, menores ou idosos, em igualdade de condições dos demais cidadãos.

²⁵ Ac. Relação Coimbra, de 23.04.2021, proc. 4078/20.2T8CBR.C1 (DGS1): '*Os motoristas que conduzam veículo equipado com tacógrafo analógico, devem apresentar, quando os agentes de controlo autorizados o solicitarem: i) As folhas de registo do dia em curso e as utilizadas pelo condutor nos 28 dias anteriores; ii) O cartão de condutor, se o possuir; e iii) Qualquer registo manual e impressão efectuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores*'.

²⁶ Não se cuida aqui das eventuais violações e falsificação dos tacógrafos, uma vez que tal matéria não releva para a aqui tratada.

²⁷ NEVES, António Brito, «Perigo na estrada — veículos autónomos, estado de necessidade e conflito de deveres» (*Anatomia do Crime*, nº 12, 107).

Mas, prevendo-se uma redução substancial dos acidentes de viação, tal não significa a sua completa eliminação, pois os comportamentos humanos são e continuarão a caracterizar-se pela sua imprevisibilidade nas mais variadas circunstâncias (v.g. peões negligentes), assim como outras circunstâncias imprevisíveis (animais que surgem repentinamente na via, más condições atmosféricas, vias de trânsito com obstáculos inesperados...).

Coloca-se, assim, a questão de saber quem deve ser responsabilizado, em termos criminais (e civis) quando ocorram acidentes de viação com esse tipo de veículos, de que resultem vítimas em termos ofensas à integridade física ou morte.

Em face do princípio '*machine delinquere non potest*', pois só as pessoas podem ser responsabilizadas criminalmente (sejam pessoas singulares ou colectivas), surge o problema de saber como programar os *crash-algorithms* nos carros de condução autónoma.

Desde logo porque no caso de acidentes com vítimas (no que concerne à responsabilidade civil seguir-se-á a regra geral), como responder a essa situação em termos jurídico-penais, isto é, além da imputação do resultado provocado pelo veículo com piloto automático, como se deve configurar o *software* para este tipo de veículos para responder a situações de emergência?

Não pode deixar de se responder que quando ocorram acidentes em que o veículo de condução autónoma seja interveniente, a responsabilidade criminal apenas terá como possíveis candidatos, numa primeira abordagem: o ocupante ou o fabricante do veículo.

Contudo, não pode ignorar-se o facto de o ocupante não ter tido qualquer poder de decisão sobre a programação do veículo relativamente à forma como o mesmo deve reagir numa situação de emergência e que seja interveniente num acidente de viação de que resultem ofensas à integridade física ou à vida de terceiros, assim como danos materiais.

Ora, não tendo tido o utente qualquer poder de decisão sobre a programação do veículo (que estabeleceu as regras de circulação), parece lógico não se justificar a sua responsabilidade criminal — tanto mais assim que o utente/proprietário do veículo não iria adquirir um veículo que não controla e, depois, ser responsabilizado pelas opções do fabricante/programador constantes do respectivo *software* respeitantes à condução.

Daqui resulta que a responsabilidade, em termos criminais, poder ser do fabricante/programador informático, pois são eles que determinam como vai o veículo reagir em casos de emergência e situações imprevistas.

Será defensável o recurso ao egoísmo ético, ou seja, cada um de nós deve prosseguir o seu próprio interesse, e ninguém tem qualquer obrigação de promover ou preocupar-se com os interesses de terceiros?²⁸ Todavia, esse egoísmo

²⁸ No que se reporta ao utilitarismo, com origem em Epicuro e desenvolvido por BENTHAM, Jeremy (*Uma introdução aos princípios da moral e da legislação*) e STUART MILL, John (*Utilitarismo — 'Tornar feliz a vida humana, tanto no sentido comparativamente humilde de prazer e ausência de*

vai contra o princípio da imparcialidade e não oferece soluções quando surge um problema que envolva conflitos de interesses, pois terceiros que não tiram qualquer benefício do uso do veículo não podem suportar as consequências resultantes desse uso e das quais lhes resultaram ofensas à integridade física ou à vida e/ou danos patrimoniais.

Como programar, pois, o veículo para garantir sempre a segurança do utente, quando colocado em situação de conflito de interesses com terceiros que serão atingidos e desse embate lhes resultem ofensas à integridade física ou a morte?

Haverá situações em que, pela sua imprevisibilidade, os veículos autónomos podem encontrar um peão que aparece bruscamente na faixa de rodagem, fora do local assinalado para a travessia de peões (passadeira).

Como deverá o veículo ser programado para reagir a essa situação, sendo certo que no passeio lateral (local de fuga) se encontram pessoas a caminhar e na eventualidade de o programa prever que numa situação dessas deve desviar-se para o passeio para evitar o atropelamento do peão que surgiu repentina e imprevisivelmente na via, atingindo aqueles que caminham em segurança e em cumprimento aos regulamentos e normas aplicáveis, sendo certo que se atingisse o peão que apareceu bruscamente lhe poderia causar a morte e apenas lesões corporais ligeiras aos peões que seguiam pelo passeio?

Sendo o direito penal um direito de protecção de bens jurídicos, surge a questão de saber como, numa '*nova sociedade, global e de risco, caótica e de fluxos instantâneos, marcada pelos desenvolvimentos tecnológicos poderosíssimos*',²⁹ reage a sociedade aos casos de sinistros rodoviários em que sejam intervenientes veículos de condução autónoma.

'À falta de um condutor humano, surge a seguinte pergunta: como deve o veículo se comportar diante de uma situação dilemática em que a lesão à vida, à integridade física ou ao património do passageiro e/ou de terceiros faz-se inevitável? Uma resposta segura a essa indagação é condição inafastável para que os veículos possam ser introduzidos no tráfego viário. Afinal, é preciso estabelecer bases jurídicas sólidas para sua programação, de modo que aqueles envolvidos em sua pesquisa, fabricação, venda, manutenção e uso possam compreender os riscos — aqui, sobretudo os penais — e os deveres legais envolvidos na introdução da inteligência artificial no tráfego viário. Naturalmente, diante da inexistência (atual) de uma responsabilidade penal da própria pessoa jurídica para os casos de cometimento

dor, como no sentido mais elevado de tornar a vida, não aquilo que ela é agora quase universalmente, algo pueril e insignificante, mas tal como podem desejá-la seres humanos com faculdades plenamente desenvolvidas', sacrifica o interesse das minorias às maiorias. Tal concepção foi questionada pelo imperativo categórico Kantiano (*'Age apenas segundo uma máxima tal que possas ao mesmo tempo querer que ela se torne lei universal'* — in *Fundamentação da Metafísica dos Costumes*, 59 (Edições 70, Textos Filosóficos), isto é, não devemos realizar uma ação se não pudéssemos desejar que todos se comportassem de forma semelhante nas mesmas circunstâncias.

²⁹ RODRIGUES, Anabela Miranda, Medida da pena de prisão — desafios na era da inteligência artificial — *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 149º, nº 4021, 258.

*de delitos contra a vida ou integridade física, cumpre especular apenas a respeito da responsabilidade penal das pessoas naturais envolvidas na decisão de introduzir o veículo autónomo no mercado. Também o comprador do veículo deve estar ciente das decisões tomadas pelo programador: alguém compraria um veículo programado para matar os seus ocupantes em caso de situação dilemática? A outra opção seria a de simplesmente renunciar à introdução de tais sistemas autónomos, o que talvez mereça o labéu de temerário em face da anunciada promessa de drástica redução de mortes no trânsito que advoga em seu favor*³⁰.

A programação deverá respeitar os critérios de ilicitude, não podendo ser aleatória ou arbitrária.

Não há programas que abarquem todas as situações possíveis.

Contudo, como critério, em termos jurídico-penais, poderá ser necessário recorrer ao estado de necessidade desculpante, tendo presente que o critério quantitativo, na escolha das vítimas, não poderá ser adoptado nos casos em que a vítima seja estranha ao conflito, como acontecerá quando dois peões surgem repentinamente em frente do veículo autónomo e outro, só, caminha pelo passeio.

Poder-se-á dizer que *'si resulta que el sistema penal de causas de justificación ofrece el más completo, exhaustivo y fundado arsenal para la solución de conflictos en situaciones de necesidad, parece lógico que sea también la dogmática de la legítima defensa, del estado de necesidad (defensivo y agresivo) y de la colisión de deberes jurídico-penal el punto de referencia esencial en la discusión jurídica venidera sobre el modo en el que programar los coches autopilotados en situaciones dilemáticas'*.³¹

Do exposto, resulta clara a urgente necessidade de ser elaborada regulamentação específica sobre a matéria antes da sua introdução ou da existência da dita 'condução autónoma', de forma a prevenir não só os acidentes, mas também a que estejam sujeitas a uma clara responsabilização pelo facto, em caso de acidentes.

4. INFRAÇÕES CONTRAORDENACIONAIS E CRIMINAIS.

Apurados os factos ou as circunstâncias que rodearam o acidente há que concluir se o evento resultou da violação de normas ou regulamentos estradais, quais e por quem ou se o acidente teve lugar por circunstâncias imprevisíveis e que o condutor ou condutores não poderiam prever e evitar.

³⁰ ESTELLITA, Heloísa/LEITE, Alaor, Organização e introdução a *Veículos Autónomos e Direito Penal*, Marcial Pons. COCA VILA, Ivó, «Coches Autopilotados en situaciones de Necesidad, una Aproximación desde la Teoría de la Justificación Penal», 235-275 (*Cuadernos de Política Criminal*, segunda época, nº 122, 2017); NEVES, 107-129. Sobre a questão do conflito que se coloca na escolha a fazer nos casos de colisão de interesses, FERREIRA DA CUNHA, M. Conceição, *Vida Contra Vida — Conflitos existenciais e limites do direito penal*, 483, ss. (Coimbra Editora, 2009).

³¹ COCA VILA, «Coches Autopilotados...», 275.

A intervenção do Direito Penal, como é sabido, deve ser apenas subsidiária — com a necessidade de impor regras e sanções para as situações em que se verifica a sua violação, com a contrição de direitos e liberdades — e quando os demais ramos do direito não permitam alcançar os objectivos pretendidos ou não sejam suficientes para sancionar o prevaricador.

Todavia, a intervenção do Direito Penal, além de subsidiária, deve ser justificada e proporcional àquilo que se pretende. O princípio da proporcionalidade exige que os meios restritivos dos direitos sejam os necessários para atingir os fins pretendidos, o que tem como consequência a proibição de excessos entre a restrição de direitos e a finalidade de tutela a alcançar — como resulta expressamente, no nosso ordenamento jurídico, do art. 18º, nº 2, da CRP.

Essa restrição está limitada pelos princípios da constitucionalidade e da legalidade, além da observância da proibição do excesso, da adequação, da proporcionalidade e da necessidade³². Está, assim, o legislador ordinário limitado na aprovação de normas que impliquem a restrição de direitos à observância de tais ditames constitucionais, não podendo ultrapassar esses mesmos princípios³³.

Mas, desde que observados esses princípios constitucionais, não está vedado ao legislador ordinário a aprovação de diplomas que sancionem as pessoas, em termos criminais, desde que tal se mostre necessário e justificado, como acontece com as normas relativas à circulação rodoviária.

Os termos e alcance das situações merecedoras de tutela penal e quais as sanções adequadas são escolhidas pelo legislador, que *'tem uma enorme margem de manobra, não só na definição de alguns comportamentos proibidos, como também — ... — no que toca ao modo ... como os quer ver definidos através do tipo legal de crime'*³⁴.

Observados que sejam pelo legislador ordinário os limites impostos pela lei fundamental, nada impede ou proíbe que seja prevista em normas ou diplomas próprios a responsabilização criminal, quando tal se justifique.

Para fundamentar a criminalização de condutas e o estabelecimento de sanções o legislador tem de visar proteger bens jurídicos específicos, de molde a garantir a realização da justiça, sendo essas normas aceites pela sociedade.

A justiça foi apresentada por Aristóteles como a perfeição das virtudes, sendo o injusto o desrespeito pelas regras e a justiça o agir de acordo com o que está mandado (nas normas ou regras)³⁵.

³² GOMES CANOTILHO/VITAL MOREIRA, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, volume I, 388. MIR PUIG, Santiago, «O princípio da proporcionalidade enquanto fundamento constitucional de limites materiais do Direito Penal» (*Revista Portuguesa de Ciência Criminal*, ano 19, nº 1/7); FERREIRA DA CUNHA, Maria da Conceição, *Constituição e Crime: uma perspectiva de criminalização e de descriminalização*, 211 (UCP, 1995).

³³ REIS NOVAIS, Jorge, *As Restrições aos Direitos Fundamentais não expressamente autorizadas pela Constituição*, 730 (Coimbra Editora, 2010). A nível do Tribunal Constitucional: Ac. 234/00; Ac. 245/00; Ac. 379/00; Ac. 44/01, entre outros.

³⁴ FARIA COSTA, José de, *O Perigo em Direito Penal*, 452.

³⁵ MACHADO FONTES, José Allen de Sousa, *Súmula de uma leitura do conceito de Justiça no Livro V da Ética Nicomacheia* (Coimbra Editora, Ab Uno Ad Omnes); ARISTÓTELES, *Ética a Nicómaco*,

Com Birnbaum aparece o conceito de bem jurídico, que seria o «bem material, pertencente a um particular ou à colectividade, pela sua natureza susceptível de violação, e ao qual o Estado atribui tutela»³⁶, sendo Binding quem conclui caber à lei para definir o bem jurídico e identificar as formas de agressão que justificam a intervenção do direito penal³⁷.

A noção de bem jurídico protegido não pode estar relacionado com o normal desenvolvimento da pessoa humana, enquanto ser livre, mas antes está relacionado com o homem enquanto ser social e integrado numa determinada sociedade e dela dependente, ou, na definição de Figueiredo Dias, os bens jurídicos protegidos no Direito Penal clássico reportam-se aos direitos liberdades e garantias³⁸.

Como refere Figueiredo Dias, '*...mesmo quando uma conduta viole um bem jurídico, ainda os instrumentos jurídico-penais devem ficar de fora sempre que possa ser controlada ou contrariada por meios não criminais de política social: a necessidade social torna-se assim critério decisivo de intervenção do Direito Penal, deste modo arvorado em última ou extrema ratio da política social*'³⁹.

Significa isto que a afirmação da dignidade penal '*seria condição necessária mas não suficiente para a intervenção criminalizadora estar justificada. ... A dignidade penal, caracterizada, ..., pela ofensa a um bem com o seu reflexo em princípios ou valores constitucionais, constitui apenas o primeiro passo para a legitimação da intervenção penal. O segundo passo terá de se encontrar na necessidade ou carência de tutela penal*'⁴⁰.

Essa necessidade — ou subsidiariedade — ocorrerá quando não existam outros meios capazes de conceder protecção adequada e suficiente ao bem digno de tutela (princípio da adequação e da eficácia)⁴¹.

O direito penal só deve ser usado quando for indispensável e como *ultima ratio* da tutela de direitos, justificando-se a tutela penal quando se comprove a inexistência ou insuficiência de outros meios sociais ou jurídicos e se justificar a adequação das sanções criminais-penais a uma tutela relativamente eficaz desses bens (sendo os *bens jurídico-penais os valores considerados pelo ethos social comunitário, como essenciais ou indispensáveis*⁴² para a realização social).

capítulo V, 117 ss. (tradução, prefácio e notas de António de Castro Caeiro, Quetzal); STAMATIOS TZITZIS, *Filosofia Penal*, 58; ORLANDO DE CARVALHO, «Ius — Quod iustum» (*Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, LXXI, 1996, 1).

³⁶ FERREIRA DA CUNHA, M.C., *Constituição e Crime*, 42; COSTA ANDRADE, Manuel da, *Consentimento e Acordo em Direito Penal*, 52 (Coimbra Editora, 1991); FERREIRA DA CUNHA, Paulo, *Faces da Justiça*, 223 ss. (Almedina, 2002).

³⁷ COSTA ANDRADE, *Consentimento*, 65; sobre o conceito de bem: RAWLS, John, *Uma Teoria da Justiça*, 305, ss.; numa outra perspectiva, SEN, Amartya, *A Ideia de Justiça*, 322, 345, 392, ss.

³⁸ COSTA ANDRADE, Manuel da, «A nova lei dos crimes contra a economia (Dec.-Lei n.º 28/84, de 20 de Janeiro) à luz do conceito de «bem jurídico» — *Direito Penal Económico e Europeu: Textos Doutrinários*, Volume I (Coimbra Editora, 1998).

³⁹ *Direito Penal — As Consequências Jurídicas do Crime*.

⁴⁰ FERREIRA DA CUNHA, M. C., *Constituição e Crime*, 218.

⁴¹ Mesma Autora, 220.

⁴² TAIPA DE CARVALHO, Américo, *Direito Penal — Parte Geral — Questões Fundamentais*, Volume I (PUC — 2003).

‘É a penalização que carecerá de justificação (sua necessidade) e proporcionalidade da medida da pena, devendo entender-se desde logo, que só podem ser objecto de protecção penal os direitos e interesses constitucionalmente protegidos, pois só eles podem justificar a restrição de direitos que a punição penal implica. Além disso, só deve haver sanção criminal quando tal se mostre necessário para salvaguardar esses bens constitucionais, nos termos do artigo 18º nº 2, da Constituição da República’⁴³.

Não pode deixar de se ter presente que o direito estradal tem em vista garantir uma circulação viária em segurança, sem riscos além dos resultantes da própria circulação, dado estar-se perante uma actividade perigosa.

Assim, a segurança rodoviária apresenta-se como bem jurídico autónomo da sociedade, diferente dos bens individuais de cada um dos utentes das vias rodoviárias⁴⁴, como resulta, por exemplo, no caso de uma condução temerária, sem respeito pelas regras de segurança — caso de desrespeito de sinais de paragem obrigatória (sinais vermelhos, sinal de agente regulador do trânsito ou STOP), ultrapassagem em locais proibidos ... de que resulte ou possa resultar perigo para os demais condutores ou peões — arts. 291º e 292º, do CP.

a) Desde logo, há que apurar se o sinistro teve lugar por excesso de velocidade (tendo presentes os limites estabelecidos no Código da Estrada, designadamente nos seus arts. 145º, 146º, e a não observância por parte do condutor dos sinais de trânsito verticais (excesso de velocidade que pode ser por ultrapassar os limites legais ou por não adequar a mesma ao local por onde o veículo circula, como acontecerá junto a escolas — sabido que é as crianças terem comportamentos imprevisíveis — ou em local com grande aglomerado de pessoas).

Como fiscalizar a velocidade, para depois se concluir, ou não, pelo excesso de velocidade no caso concreto?

Esse excesso de velocidade poderá ser aferido em consequência dos danos causados a peões (no caso de atropelamento), no veículo, ou resultantes de vestígios deixados no pavimento, designadamente a nível de rastros de pneus ocasionados pela travagem (ou ausência de qualquer travagem, consequência de falta de atenção à condução (como sucederá quando o condutor estiver a usar telemóvel enquanto exerce a condução do veículo automóvel)⁴⁵.

O controlo da velocidade pode ser feito por meio de registo de tacógrafos, radares, velocímetros ou outros equipamentos de vídeo, que devem estar aprovados e homologados no que se refere à fiabilidade, para poderem ser valorados os resultados assim obtidos e desde que os equipamentos sejam usados de forma proporcional e adequada, dentro dos limites constitucionais, com respeito

⁴³ GOMES CANOTILHO/ VITAL MOREIRA, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, Volume I, 493 (Coimbra Editora, 2007).

⁴⁴ Acompanha-se, de perto, VIEIRA, 92, ss.

⁴⁵ Sobre a problemática do uso de carros descaracterizados pela GNR para fiscalização e recolha do registo de velocidade, RODRIGUES, Benjamim Silva, *Da Prova Penal*, Tomo I, 140, 3ª Edição (Rei dos Livros).

pelos direitos fundamentais. Desde logo porque a fiscalização da velocidade se justifica por razões de segurança rodoviária, uma vez que a velocidade excessiva é uma das principais causas da sinistralidade rodoviária.

Também poderá acontecer que o embate resulte do comportamento imprevisível do peão — atravessar foram do local assinalado para o efeito e sem atender ao aparecimento de veículos ou saltar para a faixa de rodagem sem tomar em conta o trânsito automóvel⁴⁶.

b) O acidente pode ter resultado de manobras realizadas pelo condutor, de desrespeito das normas circulatórias, como acontecerá nos casos de realização de manobra de ultrapassagem em locais proibidos pela sinalização existente no local, quando existam sinais no pavimento (linha contínua), sinal vertical de proibição dessa manobra, quando na via o traçado seja de curva ou local de visibilidade reduzida, aproximação de cruzamento, porque circulem veículos em sentido contrário e apenas existam duas faixas de rodagem ou quando a ultrapassagem seja feita pela direita (arts. 36º, 41º, 145º, 146º, do CE).

Manobras essas que um condutor cauteloso e cumpridor não deve realizar, uma vez que põe em perigo os demais utentes da via de circulação rodoviária.

c) Igualmente, quando intervenientes em acidentes de viação, deverão os condutores ser submetidos a testes de detecção de álcool, substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, pois o consumo de tais substâncias antes ou durante a condução tem efeitos negativos nas capacidades do condutor: diminuem a concentração na condução, a diminuição das capacidades visuais (contorno dos objectos e estreitamento do campo visual), da noção das distâncias, do tempo de reacção e diminuição dos reflexos, com perda da noção das reais capacidades por parte do condutor.

A matéria encontra-se regulamentada pela Lei 18/2007, de 17 de Maio, que estabelece os procedimentos a serem seguidos para a realização dos testes e recolha de sangue para exame de confirmação.

Quando for detectada a presença de álcool, cujos valores sejam iguais ou superiores a 1,2 g/l, ou *'sob a influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores a aptidão física, mental ou psicológica'* será tal comportamento subsumível ao preceituado no art. 292º, do CP.

⁴⁶ Dever de cuidado: Ac. Relação Porto, de 26.05.2021, proc. 1250/18.9GBVNG.P1 (DGSJ): *'I — Ao inobservar regra rodoviária primária, ao atravessar a via de forma inesperada e repentina, a correr entre os veículos, num dia de chuva, com tráfego intenso, num local de pouca iluminação, não só pela fraca visibilidade, mas também pelas condições climáticas, trajando roupa escura, a vítima omitiu um dever objetivo de cuidado, atuando com levandade e incúria. III — A conduta do Arguido em nada contribuiu para a produção do acidente, antes o mesmo se devendo ao repentino e perigoso atravessamento da via por parte da vítima. IV — Tanto mais que a infeliz Sinistrada, ao assim ter efetuado o atravessamento da via, só se tornou visível para o Arguido ou para qualquer outro condutor em iguais circunstâncias, no exato momento em que o veículo conduzido por este se encontrava a menos de 10 metros da mesma'*.

d) Imputação do resultado.

Nos termos do preceituado no art. 10º, nº 1, do CP, *‘Quando um tipo legal de crime compreender um certo resultado, o facto abrange não só a acção adequada a produzi-lo como a omissão da acção adequada a evitá-lo, salvo se outra for a intenção da lei.’*

Como refere Figueiredo Dias⁴⁷ *‘A ideia-mestra que vimos presidir à teoria da adequação é a de limitar a imputação do resultado àquelas condutas das quais deriva um perigo idóneo de produção de resultado.... o resultado só deve der imputável à acção quando esta tenha criado (ou aumentado, ou incrementado) um risco proibido para o bem jurídico protegido pelo tipo de ilícito e esse risco se tenha materializado no resultado típico’.*

Pode, assim, concluir-se que quando seja criado ou potenciado um risco juridicamente relevante *‘como elemento caracterizador das condutas negligentes, com o argumento de que o conceito de desvalor de acção que torna possível a doutrina da imputação objectiva,, pressupõe um tipo de ilícito definido em termos objectivo-normativos e traduzido na criação de um risco juridicamente relevante: a acção vale pelas suas características objectivas e não subjectivas’*⁴⁸.

A incriminação por crimes negligentes deve corresponder *‘à categoria dos crimes de resultado, por oposição aos de mera actividade’*⁴⁹.

Evidentemente que, nos casos de condução temerária e potencialmente perigosa, pode estar em causa um crime doloso, ainda que a título de dolo eventual (como referido supra), sendo a culpa elemento essencial para a caracterização do ilícito e posterior graduação da pena, a haver julgamento e condenação do condutor (art. 71º, nº 1, do CP).

e) Unidade ou pluralidade de crimes?

Quer a nível doutrinário, quer a nível jurisprudencial tem-se colocado a questão de saber, quando de um acidente de viação resultem várias vítimas, se estamos perante um concurso de crimes ou apenas um só delito.

Preceitua o art. 30º, do CP:

“1. O número de crimes determina-se pelo número de tipos de crime efectivamente cometidos, ou pelo número de vezes que o mesmo tipo de crime for preenchido pela conduta do agente.

2. Constitui um só crime continuado a realização plúrima do mesmo tipo de crime ou de vários tipos de crime que fundamentalmente protejam o mesmo bem jurídico, executada de forma essencialmente homogénea e no quadro da solicitação de uma mesma situação exterior que diminua consideravelmente a culpa do agente.

3. O disposto no número anterior não abrange os crimes praticados contra bens eminentemente pessoais’.

⁴⁷ FIGUEIREDO DIAS, Jorge de, *Direito Penal*, Parte Geral, Tomo I, 387 (3ª Edição, Gestelegal).

⁴⁸ CASTRO OLIVEIRA, Maria Joana de, *A Imputação Objectiva na Perspectiva do Homicídio Negligente*, 91 (Coimbra Editora).

⁴⁹ OLIVEIRA, Francisco da Costa, *Crime Negligente e Culpa na Dogmática na Prática Penal e na Prática Judiciária*, 88 (Almedina, 2010).

A nível da doutrina, Figueiredo Dias entende que *'decisivo da unidade ou da pluralidade de crimes não parece poder ser a unidade ou pluralidade de acções em si mesmas consideradas, mas a unidade ou pluralidade de tipos legais de crime violados pela conduta de um mesmo agente e submetidos, num mesmo processo penal, à cognição do tribunal. Foi este o critério sempre vivamente sufragado por Eduardo Correia e, na sua esteira, pela jurisprudência portuguesa largamente dominante na vigência do nosso Código Penal atual'*⁵⁰. ... *'parece esquecer que o dever de cuidado de que na negligência se trata não é um dever geral, mas o dever de tipicamente referido a um certo evento (...). Esta circunstância deve conduzir à conclusão de que também em casos como os de que agora curamos são individualizáveis tantos sentidos de ilícitos quantas as vítimas da lesão do dever objectivo de cuidado tipicamente corporizado em um dos resultados ou eventos típicos, verificando-se por consequência, em princípio, um concurso efectivo'*⁵¹.

Todavia, atendendo à natureza do crime negligente *'o elemento estrutural e estruturante (ação ou omissão negligente) é a violação do dever objectivo de cuidado, a pluralidade de processos resolutivos depende da forma como o acontecimento exterior se desenvolveu, atendendo fundamentalmente à conexão temporal que liga os vários momentos da conduta do agente, que revele externamente se o agente renovou ou não renovou os respectivos processo de motivação pela norma de determinação.... O agente, quando viola o dever de cuidado, não pode controlar, em termos de cognoscibilidade, os resultados, porque, precisamente, desde logo, não os quis'*⁵².

Acompanha-se a argumentação de Faria Costa, quando refere *'A punição por um só crime de homicídio negligente quando se verifique que a conduta do agente produziu mais do que um resultado — morte ou ofensa à integridade física — em vez de o agente ser punido, em concurso ideal homogéneo ou heterogéneo, deve fundamentar-se na similitude entre aquela situação e a existente no crime continuado que justifica um tratamento autónomo em face das regras do concurso de infracções. Trata-se aqui, se vislumbramos bem, de uma analogia material entre crimes negligentes de resultado e a ratio que preside ao tratamento jurídico-penal da figura do crime continuado, tendo por horizonte, respectivamente, uma compreensão sincrónica e diacónica das mencionadas categorias dogmáticas. ... o agente, ao actuar negligentemente, não quer o resultado danoso. Aqui, diferentemente do que sucede no crime continuado, á a verificação de uma condição endógena do agente — ausência de vontade de cometimento do crime'*⁵³.

⁵⁰ *Direito Penal — Parte Geral*, Tomo I.

⁵¹ FIGUEIREDO DIAS, 1173; neste sentido, CAEIRO, Pedro /SANTOS, Cláudia, «Negligência inconsciente e pluralidade de eventos: tipo-de-ilícito negligente — unidade criminosa e concurso de crimes — princípio da culpa», 133 (*Revista Portuguesa de Ciência Criminal*, ano 6); CAVALEIRO DE FERREIRA, *Lições de Direito Penal*, 381.

⁵² Ac. STJ, de 13.07.2011, proc. 1659/07.3GTABFS1 (DGSI).

⁵³ FARIA COSTA, José de, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, nº 3970, 66.

A imputação do resultado é consequência de o autor dos factos não ter uma conduta consentânea com as normas que regulam o direito circulatório estradal, o que leva a concluir-se que nos crimes rodoviários, com resultados plúrimos, o agente deverá ser responsabilizado pela autoria de um só crime, embora agravado pelo resultado, pois só praticou uma conduta, com inobservância da prudência e confiança devida aos demais utentes da via.

5. A CULPA E O RISCO

As circunstâncias que rodeiam os acidentes de viação não são sempre resultado de uma condução desatenta.

Ocorrem acidentes de viação que são resultado de uma condução temerária.

Exemplos dessa natureza verificam-se quando é iniciada uma ultrapassagem em via com circulação de veículos nos dois sentidos de trânsito e se aproxima pela faixa contrária um outro veículo, que circula em observância às normas estradais.

Ou naqueles casos em que o condutor não abranda nem para perante um sinal 'STOP' ou sinal luminoso vermelho, em local sem visibilidade das outras vias num cruzamento, embatendo com o seu veículo num outro que circula em via perpendicular na sequência de ter aberto o sinal de luz verde, ou, ainda, quando o condutor não para em local de passagem de peões, com sinalização luminosa de verde para estes e vermelha para aquele.

Estas condutas, resultantes de uma condução temerária e apta a por em risco peões ou outros condutores de veículos que circulem pela mesma via, serão apenas negligentes ou poderão ser subsumidos ao conceito de dolo eventual, uma vez que é possível que com a conduta em causa possa provocar embate em veículos com que se possa cruzar ou com peões que avancem para atravessar a faixa de rodagem em consequência do sinal verde lhes permitir tal travessia (arts. 14º e 15º, do CP)?

‘És ante supuestos como éste cuando la doctrina se plantea el problema de la confianza y sus repercusiones en la imputación subjetiva. Así, parece evidente que el protagonista ... no dejó de representarse que estaba realizando una acción peligrosa, pese a lo cual, una condena por homicidio parecería excesiva. ... al fenómeno de la confianza sólo se le atribuía relevancia si provocaba una «eliminación mental» de la representación de riesgo⁵⁴.

Como causa de exclusão da culpa surgirão situações em que a vítima provoca o resultado, como acontecerá quando, ao atravessar a via circulatória em local inapropriado e sem ter em conta o trânsito, de que resulta a violação do princípio da confiança — de que todos devem cumprir as regras estradais.

⁵⁴ VALLÉS, Ramon Ragués I, *El dolo y su prueba en el proceso penal*, 98 (J.M. Bosch Editor, 1999).