
ASSUNTO: Autoridade Nacional Segurança Rodoviária - Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 –
TO: VisãoZero2030 - Pedido de contributos.

2020/GAVPM/3241

27-10-2020

1.1. Pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) foi remetido a este Conselho Superior da Magistratura (CSM) pedido de contributos escritos para o combate à sinistralidade rodoviária, nomeadamente ao nível de *objetivos estratégicos e operacionais* relacionados com os cinco pilares do sistema seguro: *Gestão da Segurança Rodoviária, Utilizadores Mais Seguros, Infraestrutura Mais Segura, Veículos Mais Seguros e Melhorar a Assistência e o Apoio às vítimas.*

1.2. O Conselho Superior da Magistratura, enquanto órgão de gestão e disciplina da magistratura judicial, e atento o princípio constitucional da separação de poderes, tem vindo a abster-se de tomar posição sobre questões que se prendam com opções de cariz eminentemente político ou que extravasam as atribuições do poder judicial.

1.3. Assim, em relação aos *objetivos estratégicos* acima mencionados e respetivos *objetivos operacionais* que configurem questões de cariz eminentemente político, não serão avançados quaisquer contributos, dado que os mesmos encerram em si matérias que se situam fora do âmbito de intervenção destes Conselho.

Deste modo, apenas nos focaremos no objetivo estratégico “Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária – Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento”, face à sua correlação com a administração da justiça e o funcionamento dos tribunais.

1.3.1. O CSM integra um grupo de trabalho multidisciplinar, sob a coordenação do Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, no âmbito do qual foram estudadas alterações legislativas com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas.

Assim, quanto a esta matéria, remete-se para os contributos aí prestados, onde nos pronunciámos, conjuntamente com os demais elementos, pela necessidade de ser repensada a legislação aplicável aos crimes denominados rodoviários, ajustando-a à realidade deste fenómeno criminal, sobretudo, ao nível do sancionamento.

Nessa medida, face, por um lado, à coincidência entre o bem jurídico protegido pelo crime de condução sem habilitação legal e pelos crimes de condução em estado de embriaguez e sob a influência de produtos estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas, à similitude das condutas criminosas e dos comportamentos de risco, bem como ao significativo contributo de todos para a sinistralidade rodoviária, e, por outro lado, às elevadas necessidades de prevenção geral que em relação aos dois últimos crimes apontados se têm acentuado, reiteramos aqui o entendimento de que se torna imprescindível agravar a punição dos agentes destes últimos tipos incriminadores, elevando-se os limites máximos das penas em moldes idênticos aos previstos para o crime de condução sem habilitação legal p. e p. pelo art.º 3.º, n.º 2, do Decreto Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro, no sentido do reforço da

tutela dos bens jurídicos em causa, não se justificando um abrandamento da punição daqueles em relação a este.

Em acréscimo, e considerando o aumento expressivo do risco de acidente em caso de associação de substâncias psicoativas (álcool e substâncias estupefacientes ou psicotrópicas), bem como a necessidade de prevenir e dissuadir comportamentos que frequentemente põem em causa valores tão essenciais como a segurança da circulação rodoviária, a vida, a integridade física e o património, impõe-se criminalizar – como foi consensualizado no referido Grupo de Trabalho - o exercício da condução sob a influência conjunta de álcool e substâncias estupefacientes ou psicotrópicas ou de mais do que uma substância estupefaciente ou psicotrópica, uma vez que nas duas situações se pode presumir a inaptidão para a condução e o perigo para a segurança da circulação rodoviária.

1.3.2. Em complemento das soluções acima apontadas, e tendo sempre presente a expressividade deste tipo de crimes na elevada sinistralidade rodoviária que se regista no nosso país, bem como o alarme social que lhes está associado, alerta-se, ainda, para a necessidade de uma eventual ponderação do agravamento do limite mínimo da pena acessória de inibição de conduzir prevista no art.º 69.º, n.º 1, al.s a) e c), do Código Penal, dado constituir a principal medida dissuasora deste tipo de comportamentos criminosos.

1.3.3. Por fim, e sem embargo da aplicação do instituto de suspensão provisória do processo a este tipo de criminalidade, afigura-se-nos que se deve assegurar que não seja mais severamente sancionado quem é alvo de uma contraordenação estradal do que o agente de um crime [rodoviário], repensando-se eventualmente, nestes casos, os critérios da sua aplicação de modo a que não se crie na comunidade um sentimento de impunidade que em nada contribui para a resolução do problema da sinistralidade rodoviária.

 **Graça Maria
Andrade Paula
Pissarra**
Adjunta

Assinado de forma digital por Graça Maria
Andrade Paula Pissarra
fb5c109822a6ce7dff41253cb7a03688ce246b3
Dados: 2020.10.27 21:32:19