



ÁLCOOL, ESTUPEFACIENTES E SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

EDUARDO GONÇALVES LIMA
Mestrando em Direito e Segurança

RESUMO

O flagelo da sinistralidade rodoviária e especialmente as suas consequências ao nível das vítimas humanas, tem vindo a merecer uma cada vez maior atenção das sociedades, não estivesse já entre as maiores causas de vítimas mortais do mundo.

Em Portugal, nas três últimas décadas são visíveis progressos notórios nesta matéria, aproximando-nos da média europeia, no entanto nos últimos anos a redução tem sido cada vez menos significativa, numa tendência de estagnação, ficando aquém dos objetivos traçados.

Estudos, efetuados um pouco por todo o mundo, têm vindo a confirma a relação entre o consumo de álcool, estupefacientes e a sinistralidade, no sentido do acréscimo de perigo de ocorrência de sinistros consequência destes consumos. Factos que a estatística nacional vem a corroborar. Atacar a sinistralidade conseguindo reduzi-la para níveis aceitáveis terá obrigatoriamente de também passar pela prevenção combate á condução sob efeito destes produtos.

No entanto numa sociedade complexa, a resposta a estes fenómenos, que visa poupar vidas humanas a este flagelo, terá sempre de passar por estratégias

multidisciplinares e multissetoriais, onde a adequação da legislação e aplicação da mesma pelas polícias tem um papel relevante.

PALAVRAS-CHAVE

Álcool, Drogas, Estupefacientes, Psicotrópicos, Sinistralidade Rodoviária.

ABSTRACT

The scourge of road accidents and especially their consequences in terms of human victims, has merit increasing attention of societies, was not already among the major causes of deaths in the world.

In Portugal in the last three decades we have made notable progress on this issue, bringing us closer to the European average, however in recent years the decrease has been less and less significant, a stagnation trend, falling short of the goals set.

Studies conducted all over the world have come to confirm the relationship between the consumption of alcohol and drugs and the risk of increase occurrence of these accidents result consumption. Facts that the national statistics further supports. Attack the road accident reality to reduce it to acceptable levels will also necessarily have to go through the fight against driving under the influence of these products.

However in a complex society, the response to these phenomena, which aims to save human lives to this scourge, will always have to go through multidisciplinary and multisector strategies where the adequacy of legislation and its application by the police have an important role.

KEYWORDS

Alcohol, Drugs, Narcotics, Psychotropic Drugs, Road Casualties.

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

CE – Código da Estrada

CP – Código Penal

ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

GNR – Guarda Nacional Republicana
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INMLCF – Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses
NICAV – Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
PIB – Produto Interno Bruto
PSP – Polícia de Segurança Pública
RASI – Relatório Anual de Segurança Interna
TAS – Taxa de Álcool no Sangue

INTRODUÇÃO

Apesar do sucesso alcançados nas duas últimas décadas que levaram Portugal a aproximar-se da média europeia em termos de sinistralidade rodoviária, muito há ainda a fazer nesta matéria. Choca especialmente o flagelo do número de vítimas que se registam anualmente, bem como os custos sociais e económicos associados a esta realidade.

Apesar da implementação de estratégias no sentido de diminuir a sinistralidade ainda estamos aquém dos objetivos traçados. A condução sob o efeito do álcool e substâncias psicotrópicas tem vindo sucessivamente a ser definida como um dos grupos de risco na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), e a prevalência desta substâncias nas vítimas de acidentes, especialmente os mais graves, é preocupante e limitadora de alcançar melhores objetivos de redução da sinistralidade enquanto não for devidamente “atacado” este fenómeno.

Analisando alguns estudos internacionais verifica-se de forma geral que o consumo de álcool, estupefaciente e outras substâncias ou produtos perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica, repercute-se diretamente na sinistralidade, ao nível do risco de acidente, do número de acidentes e das suas consequências.

Por seu turno a legislação nacional parece ainda não ter incorporado plenamente esta problemática especialmente no que se refere á condução sob efeito de estupefacientes, como é o caso da difícil tipificação do crime de «condução sob a influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas», previsto no artigo 292º n.º 2 do Código Penal (CP).

Tentar-se-á ao longo do presente trabalho fazer em primeiro lugar uma análise da situação nacional ao nível das estatísticas da sinistralidade, da sua associação com o

consumos de álcool e estupefacientes e da legislação nacional em vigor, procurando encontrar as potencialidades do contributo policial para uma estratégia de segurança rodoviária, bem como as condicionantes encontradas.

CAPÍTULO I: REALIDADE NACIONAL

A. SINISTRALIDADE EM PORTUGAL CONTINENTAL

Importa desde já ter uma ideia da situação nacional relativamente à sinistralidade rodoviária. Apresenta-se de seguida uma tabela onde são discriminados o número total de acidentes, e correspondentes vítimas nos anos de 2004 a 2013. Por uma questão de coerência da informação, a presente tabela refere-se apenas às vítimas a 24 horas não estando incluídas as vítimas a 30 dias atento que este método de contabilização apenas entrou em vigor a partir do ano de 2010.

Tabela n.º 1 – Acidentes e Vítimas: 2004 - 2013

Fonte: (ANSR, Relatório Nacional Anual de Sinistralidade Rodoviária, Ano de 2013, p. 5)

	Acidentes com vítimas	% *	Acidentes c/ mortos e/ou f.graves	% *	Acidentes com mortos	% *	Vítimas mortais	% *	Feridos graves	% *	Feridos ligeiros	% *	Total de feridos	% *	Índice de grav.**
2004	38930	-	4314	-	1024	-	1135	-	4190	-	47819	-	52009	-	2,9
2005	37066	-4,8	4001	-7,3	988	-3,5	1094	-3,6	3762	-10,2	45487	-4,9	49249	-4,8	3,0
2006	35680	-3,7	3551	-11,2	786	-20,4	850	-22,3	3483	-7,4	43654	-4,0	47137	-4,5	2,4
2007	35311	-1,0	3224	-9,2	765	-2,7	854	0,5	3116	-10,5	43202	-1,0	46318	-1,0	2,4
2008	33613	-4,8	2829	-12,3	721	-5,8	776	-9,1	2606	-16,4	41327	-4,3	43933	-4,4	2,3
2009	35484	5,6	2777	-1,8	673	-6,7	737	-5,0	2624	0,7	43790	6,0	46414	5,8	2,1
2010	35426	-0,2	2802	0,9	674	0,1	741	0,5	2637	0,5	43924	0,3	46561	0,3	2,1
2011	32541	-8,1	2641	-5,7	636	-5,6	689	-7,0	2436	-7,6	39726	-9,6	42162	-9,5	2,1
2012	29867	-8,2	2264	-14,3	525	-17,5	573	-16,8	2060	-15,4	36190	-8,9	38250	-9,0	1,9
2013	30339	1,6	2191	-3,2	469	-10,7	518	-9,6	2054	-0,3	36818	1,7	38872	1,6	1,7

O último Relatório Nacional Anual de Sinistralidade Rodoviária, publicado no seu sítio da internet pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), refere-se ao ano de 2013, no entanto fazendo uso do mais recente relatório mensal disponibilizado por aquela entidade, referente a Outubro de 2014, e fazendo uma análise comparativa da evolução relativamente ao mesmo período nos anos de 2005 a 2014, verificamos que se mantém uma tendência decrescente do número de vítimas mortais, embora o número de

acidente com vítimas e o número de feridos acompanhem o crescimento que se verificou no ano anterior.

Tabela n.º 2 – Acidentes e Vítimas: JAN a OUT de 2005 - 2014

Fonte: Adaptado de (ANSR, Relatório Nacional Anual de Sinistralidade Rodoviária, Ano de 2013 e Relatório mensal de Outubro de 2014)

	<i>Acidentes com vítimas</i>	<i>Acidentes c/ mortos e/ou f.graves</i>	<i>Acidentes com mortos</i>	<i>Vítimas Mortais</i>	<i>Feridos Graves</i>	<i>Feridos Leves</i>	<i>Total de vítimas</i>
2005	30815	3338	824	919	3135	37857	41912
2006	29696	2964	635	675	2936	36501	40112
2007	29388	2692	637	696	2619	35867	39182
2008	27730	2321	581	622	2140	34111	36873
2009	29240	2304	568	622	2168	36087	38877
2010	29175	2328	538	598	2230	36264	39092
2011	27192	2199	525	572	2027	33238	35837
2012	24696	1915	446	489	1742	29895	32126
2013	24855	1765	383	424	1632	30236	32292
2014	25125	1888	363	386	1770	30425	32611

Apesar de ainda não ter sido publicado o Relatório nacional anual de sinistralidade rodoviária referente ao ano de 2014, a ANSR no seu sítio da internet anunciou já os valores provisórios da sinistralidade rodoviária em Portugal Continental, resumindo-se esses dados na tabela que se segue:

Tabela n.º 3 – Acidentes e Vítimas: 2012 - 2014

Fonte: Adaptado de (ANSR, Notícias sobre valores provisórios da sinistralidade rodoviária em Portugal em 2014)

<i>Acidentes</i>	<i>Mortos</i>	<i>Feridos Graves</i>	<i>Feridos Leves</i>
------------------	---------------	-----------------------	----------------------

2012	114.890	573	2.060	36.190
2013	116.035	518	2.054	36.818
2014	117.231	480	2.098	36.373

Os dados apresentados confirmam o aumento do número de acidente, mas uma redução significativa das vítimas mortais 7,3%, em relação ao ano anterior. Segundo a mesma fonte “é necessário recuar até ao ano de 1950 para se encontrarem valores inferiores a 500 vítimas mortais. Nessa época, no entanto, existiam cerca de 100.000 automóveis ligeiros e pesados em circulação, enquanto em 2013 o parque automóvel seguro atingiu um valor próximo de 7.000.000 de veículos” (ANSR, 2015).

Este decrescente contínuo de acidente e vítimas que se verifica ao longo das três últimas décadas tem garantido a diminuição do desfasamento e aproximação de Portugal à média europeia, com especial relevo no que respeita ao número de vítimas mortais, que reduziram cerca de 58% o que mostra um notório investimento nos mais diversos níveis de intervenção.

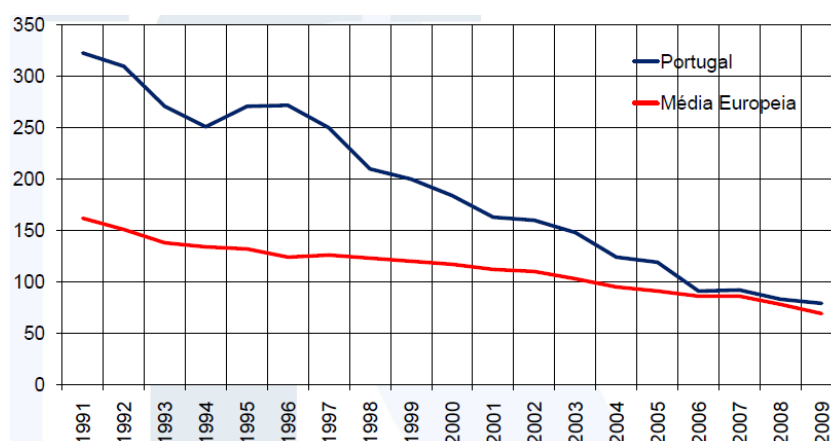


Gráfico n.º 1 - (1991-2009: Evolução das vítimas mortais / milhão de habitantes)

Fonte: (Carvalho, 2011)

Esta redução da sinistralidade e correspondentes vítima, mostra-se ainda mais relevante atentas as alterações significativas que se vieram a verificar ao nível do parque automóvel em Portugal. De um valor inferior a 1 000 000 de automóveis ligeiros de passageiros no início dos anos 70, atingiram-se os 7 000 000 em menos de 50 anos. No

entanto se por um lado aumentaram significativamente as probabilidades de conflito rodoviário provocando acidentes, também a evolução da indústria automóvel, a melhoria das vias de comunicação, a melhoria da resposta no socorro e assistência às vítimas e a eficiência da fiscalização atuaram em sentido contrário promovendo a redução dos acidentes e das suas consequências.

No gráfico seguinte apresenta-se a evolução dos indicadores de segurança, em comparação com o consumo de combustível, no período de 1990 a 2009 correspondendo o primeiro ao índice 100.

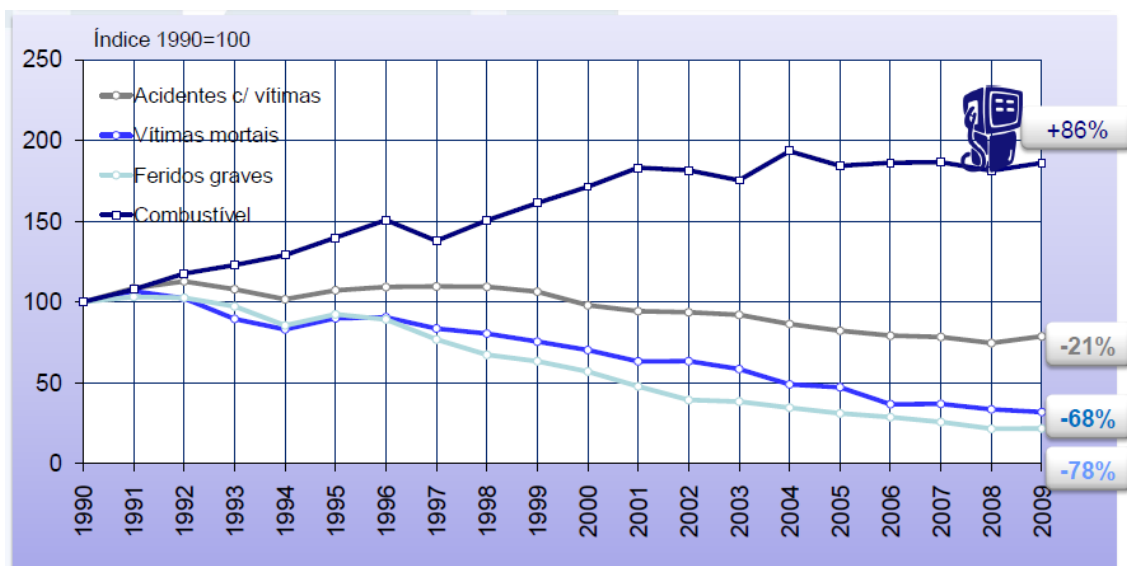


Gráfico n.º 2 - (1990-2009: Consumo de Combustíveis e indicadores de sinistralidade)

Fonte: (Carvalho, 2011)

B. CONDUÇÃO SOBRE O EFEITO DE ÁLCOOL

Para ter uma ideia da situação de Portugal nesta matéria “deitaremos mão” ao Anuário de Segurança Rodoviária 2013, o último publicado até à data pela ANSR.

A ENSR 2008 – 2015 pretendia reduzir para 25% o número de condutores mortos com TAS acima do limite legal, no entanto, estes objetivos continuam a não ser cumpridos, verificando-se que das vítimas mortais, 33% apresentava uma Taxa de Álcool no Sangue (TAS) acima do legalmente previsto (0,5 g/L), e destes mais de dois em cada

três, apresentaram em 2013 uma taxa de concentração de álcool no sangue correspondente a crime (TAS 1,2 g/L ou superior).

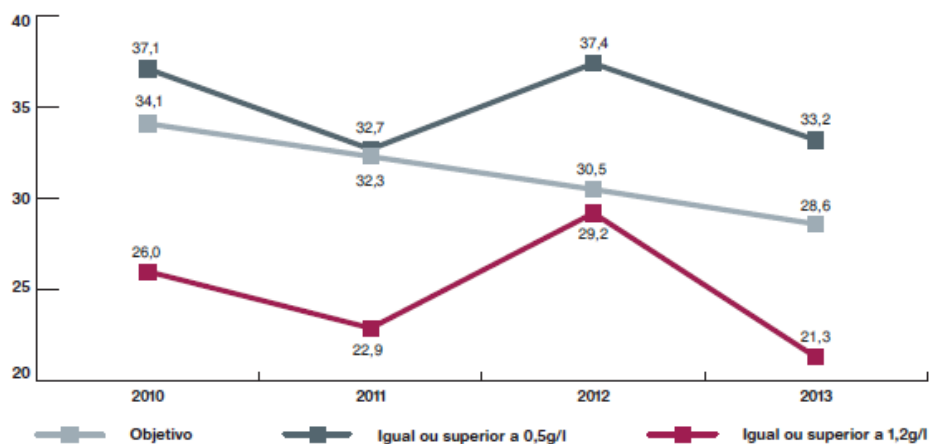


Gráfico n.º 3 - (Percentagem de condutores mortos com TAS acima do limite legal)

Fonte: (ANSR, Anuário de segurança rodoviária 2013)

Mas esta problemática não se resume aos condutores, o consumo de álcool é também um fator de risco para os peões e passageiros, onde se encontra igualmente uma percentagem elevada de exames com resultados positivos.

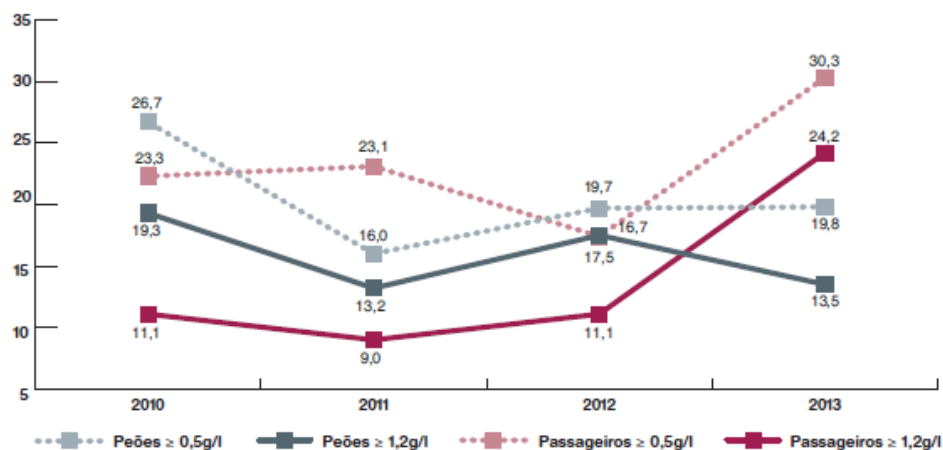


Gráfico n.º 4 - (Percentagem de peões e passageiros mortos com TAS acima do limite legal)

Fonte: (ANSR, Anuário de segurança rodoviária 2013)

Se alargarmos esta análise aos restantes condutores intervenientes em acidentes de viação e condutores fiscalizados verificamos que os valores relativos à percentagem daqueles que ultrapassam os limites legais de TAS são ainda mais elevados, segundo dados do Anuário de segurança rodoviária 2013 da ANSR:

Tabela n.º 4 – Presença de álcool em condutores intervenientes em acidentes de viação e objeto de fiscalização (%)

Fonte: (ANSR Anuário de segurança rodoviária 2013, p. 29)

Concentração g/l	2010	2011	2012	2013
≥ 0,50	62,4	64,8	59,6	62,5
≥ 1,20	42,5	45,1	41,5	41,7
≥ 1,20 / ≥ 0,50	68,1	69,7	69,6	64,1

Alargando este universo a todos os exames efetuados no Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF, I.P.), a condutores, peões e passageiros vítimas mortais ou outros intervenientes em acidentes de viação sujeitos a fiscalização, verificamos uma relação preocupante entre o consumo de álcool e utilização das infraestruturas rodoviárias. Tendo por base todos os exames efetuados nos anos 2010 a 2013, num total de quase 20.000 examinados, podemos verificar que mais de metade (56,6%) têm uma TAS superior á permitida por lei, dos quais 69%, com TAS igual ou superior a 1,2 g/L.

Tabela n.º 5 – Examinados no INMLCF, I.P. 2010-2013

Fonte: (ANSR, Anuário de segurança rodoviária 2013, p. 31)

Examinados INMLCF, I.P. 2010 - 2013								
	Condutores			Peões			Passageiros	TOTAL
	M	I+F	M+IF	M	I+F	M+IF	M	
Examinados	1 277	15 893	17 170	527	1 975	2 502	237	19 909
TAS $\geq 0,5$	448	9 927	10 375	108	737	845	55	11 275
	35,1%	62,5%	60,4%	20,5%	37,3%	33,8%	23,2%	56,6%
TAS $\geq 1,2$	317	6 799	7 116	84	553	637	29	7 782
	24,8%	42,8%	41,4%	15,9%	28,0%	25,5%	12,2%	39,1%
$\geq 1,2 / \geq 0,5$	70,8%	68,5%	68,6%	77,8%	75,0%	75,4%	52,7%	69,0%

M = Vítimas mortais; I = Intervenientes em acidentes de viação; F = Fiscalização

Se conjugarmos a informação apresentada com a informação da criminalidade registada em Portugal continental nomeadamente os crimes mais participados verificamos que o crime «Condução de veículo em estado de embriaguez» ocupa o quarto lugar na tabela de crimes mais participados no ano de 2014, vindo de um terceiro lugar em 2012 e 2013, segundo os respetivos Relatórios Anuais de Segurança Interna (RASI). O RASI 2013 realça inclusive a importância dos crimes rodoviários nos 15 crimes mais participados, que representam 68% do total da criminalidade nacional.

Tabela n.º 6 – Crimes de Condução de veículo em estado de embriaguez participados por ano e posição relativa na tabela de crimes participados.

Fonte: Adaptado de (RASI 2010 a 2014)

Ano	N.º Crimes	Posição
2010	22.065	6. ^a
2011	23.274	6. ^a
2012	25.365	3. ^a
2013	24.607	3. ^a
2014	20.752	4. ^a

Como podemos verificar da tabela apresentada, o crime de condução de veículo em estado de embriaguez, previsto no artigo 292º, n.º 1 do CP, é uma presença permanente

nos crimes mais participados em Portugal, não podendo afirmar-se de momento uma qualquer tendência de alteração desta realidade.

Mais relevante se torna ainda, se adicionar-mos a esta informação os dados das restantes infrações rodoviária respeitantes à condução sob a influência do álcool, em que a TAS é igual ou superior a 0,5 g/L, mas inferior a 1,2 g/L, que se materializam em infrações contraordenacionais nos termos do Código da Estrada (CE), que nos levam a valores à volta das 50.000 infrações rodoviárias anuais de condução com TAS superior ao permitido por lei.

Tabela n.º 7 – Infrações rodoviárias de condução com TAS superior ao permitido por lei.

Fonte: Adaptado de (RASI 2010 a 2014)

	<i>Condução de veículo com TAS \geq 1,2 g/l</i>	<i>Condução com TAS \geq 0,5 g/l e $<$ 1,2 g/l</i>	<i>Total de infrações detetadas</i>	<i>Total Fiscalizações</i>	<i>Total efetivo</i>
2010	22.065	25.548	47.613	42.306	656.356
2011	23.274	29.761	53.035	44.811	268.351
2012	25.365	34.578	59.943	47.575	283.300
2013	24.607	28.237	52.844	50.358	269.180
2014	20.752	27.434	48.186	47.209	255.550

Considerando que estamos a falar de um tipo de crime diretamente dependente da proatividade policial, cujas participações são consequência direta da atividade policial, adicionou-se à tabela anterior a informação relativa ao número total de ações de fiscalização rodoviária e efetivos empenhados pela GNR e PSP nos respetivos anos.

Atentos os dados apresentados poderemos concluir que embora se verifique um ligeira redução do número total de infrações relacionadas com a condução de veículos com TAS superior ao limite de permitido por lei, os valores são deveras preocupantes,

para melhor compreensão basta concluir que em 2014, em média, foram detetados por dia mais de 132 condutores com TAS superior à permitida por lei.

C. CONDUÇÃO SOBRE O EFEITO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS

Importa agora verificar a realidade nacional no tocante à relação do consumo de “drogas” com os acidentes de viação. A esse respeito, e mais uma vez fazendo uso dos dados constantes no Anuário de Segurança Rodoviária 2013, e em especial dos dados ali vertidos com origem nos exames efetuados pelo Instituto INMLCF, I.P., concluiremos que em média, no período de 2010 a 2013, 8,3% dos condutores e 10,0% dos peões autopsiados, vítimas mortais em acidentes de viação, apresentaram teste positivos quanto á existência de estupefacientes e deste quase metade (43,2%) conjugavam drogas com uma TAS superior a 1,0 g/L.

Tabela n.º 8 – Resultados das autopsias a vítimas mortais de acidentes de viação, 2010-2013.

Fonte: (ANSR, Anuário de segurança rodoviária 2013, p. 31)

Vítimas Mortais de Acidentes de Viação Autopsiados																				
	2010				2011				2012				2013				2010-2013			
	Cond.	Peão	Pass.	Total	Cond.	Peão	Pass.	Total	Cond.	Peão	Pass.	Total	Cond.	Peão	Pass.	Total	Cond.	Peão	Pass.	Total
Exames	310	104	71	485	289	95	70	454	243	95	27	365	233	85	29	347	1075	379	197	1651
Positivos	18	8	7	33	24	11	8	43	21	13	5	39	26	6	1	33	89	38	21	148
Positivos (%)	5.8	7.7	9.9	6.8	8.3	11.6	11.4	9.5	8.6	13.7	18.5	10.7	11.2	7.1	3.4	9.5	8.3	10.0	10.7	9.0
Canabinóides	6	0	2	8	8	0	0	8	3	1	2	6	3	1	0	4	20	2	4	26
Opiáceos	1	4	0	5	2	7	0	9	6	8	1	15	7	3	0	10	16	22	1	39
Cocaina e metabolitos	1	0	0	1	2	0	1	3	0	3	1	4	1	0	0	1	4	3	2	9
Anfetaminas e derivados	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
Álcool *+ Drogas	10	3	4	17	10	4	6	20	10	1	0	11	14	1	1	16	44	9	11	64
Álcool *+ Drogas / Positivos (%)	55.6	37.5	57.1	51.5	41.7	36.4	75.0	46.5	47.6	7.7	0.0	28.2	53.8	16.7	100.0	48.5	49.4	23.7	52.4	43.2
Droga + Droga	0	1	1	2	1	0	0	1	2	0	1	3	1	1	0	2	4	2	2	8

* Taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,1g/l

D. APURAMENTO DE DADOS E ESTATÍSTICAS

Para um melhor conhecimento da verdadeira dimensão e efeitos do consumo de álcool e estupefacientes na sinistralidade rodoviária, importaria melhorar a integração da informação já existente em vários organismos do Estado, como é o caso da informação relativa às causas dos acidentes rodoviários.

Como foi já possível apurar é com alguma consistência que temos acesso à informação da presença de álcool e estupefacientes nas vítimas de acidentes rodoviários, nomeadamente nas vítimas mortais. No entanto os acidentes dos quais resultem feridos graves ou vítimas mortais são ainda alvo de investigação judiciária¹ para apuramento concreto das causas que levaram à sua ocorrência, bem como responsabilidades criminais e contraordenacionais daí resultantes. Seria assim relevante a integração desta informação com a já disponibilizada pelo INMLCF, possibilitando obter uma ideia real da relação entre o consumo de álcool e/ou estupefacientes, os comportamentos dos condutores e as causas dos acidentes. Conseguir-se-ia assim apurar qual dos condutores intervenientes nesses acidentes, tivera culpa na sua produção, e se o comportamento que levou a essa ocorrência se coaduna com o consumo de álcool ou estupefacientes que os mesmos possam acusar nos exames realizados. Atento que as causas dos acidentes mais graves são exaustivamente investigadas, não fará sentido não as ter em conta neste apuramento estatístico.

Ainda, atento que ao condutor fiscalizado ou ao interveniente em acidente de viação assiste sempre a possibilidade de se recusar ser submetido ao teste para apuramento da influencia do álcool e/ou psicotrópicos, seria também de interesse apurar o número de cidadão identificados pelas entidades policiais, pela prática do crime de desobediência nos termos do n.º 3 do artigo 152º do CE, por se terem recusado a “*submeter-se às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas*”. Se desta condição não se poderá extrapolar que se encontrarão sobre as influências de qualquer daquelas substâncias, certamente que terão interesse para uma melhor perceção do fenómeno.

Embora seja possível extrair dos relatórios oficiais (RASI) o número de ações de fiscalização rodoviária e efetivos empenhados pelas polícias (GNR e PSP) nessas ações, seria também relevante conhecer o número de teste efetuados e indivíduos testados para

¹ No caso da GNR desenvolveram-se equipas de investigação específicas dedicadas a esta missão, os Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV).

deteção da condução sob o efeito de álcool e/ou estupefacientes. Esta informação permitiria apurar de melhor forma, embora estatisticamente, a percentagem de condutores que conjugam estes consumos com o exercício da condução.

E. CUSTOS ECONÓMICOS E SOCIAIS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Esta problemática da sinistralidade rodoviária além do impacto na vida das vítimas e seus familiares representa também uma dimensão económica quer ao nível doméstico/familiar quer com impacto na riqueza coletiva. Não será pois de negligenciar o facto de ser a sinistralidade rodoviária a maior causa de morte por acidente de trabalho em Portugal.

De acordo com um estudo intitulado “O Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal” (Donário & Santos, 2012), este flagelo tem um impacto significativo no Produto Interno Bruto (PIB) nacional. O referido estudo analisou o custo económico e social médio dos acidentes rodoviários em Portugal, a preços constantes de 2006, no período de 1996 a 2010.

Concluíram os autores que no período em análise para os diferentes tipos de vítimas, o custo económico e social médio por vítima mortal ascendeu a cerca de 663,8 mil euros, relativamente aos feridos graves o custo económico e social médio por cada vítima foi cerca de 96,1 mil euros e no que tange aos feridos leves o custo económico e social médio foi de cerca de 23,1 mil euros cada.

Fazendo um simples exercício, com esses valores, para os últimos três anos:

Tabela n.º 9 – Custos económicos e sociais das vítimas de acidentes rodoviários: 2012-2014.
Fonte: Adaptado de (Anuário de segurança rodoviária e (Donário & Santos, 2012))

	<i>Mortos</i>	<i>Custo económico e Social (€)</i>	<i>Feridos Graves</i>	<i>Custo económico e Social (€)</i>	<i>Feridos Leves</i>	<i>Custo económico e Social (€)</i>	<i>Total Custo económico e Social (€)</i>	<i>% PIB</i>
2012	573	380.357.400	2.060	197.966.000	36.190	835.989.000	1.414.312.400	0,84

2013	518	343.848.400	2.054	197.389.400	36.818	850.495.800	1.391.733.600	0,82
2014	480	318.624.000	2.098	201.617.800	36.373	840.216.300	1.360.458.100	0,79
		1.042.829.800		596.973.200		2.526.701.100	4.166.504.100	

Conclui-se que, aplicando o custo económico e social médio dos diferentes tipos de vítimas, a valores do estudo apresentado por (Donário & Santos, 2012), referentes ao ano de 2010, no período de 2012 a 2014 estes custos somariam no total mais de 4 mil Milhões de euros, sendo que anualmente representariam aproximadamente 1% do PIB.

No entanto os valores usados como referência encontra-se já muito desatualizados, para se termos uma ideia da dimensão e importância económica desta matéria, basta referir que na ENSR 2008-2015, é referido como aceite como padrão na UE um valor entre um (01) milhão e 1,5 milhões de euros como guia por cada vítima mortal, valores mais de duas vezes superiores aos então utilizados no estudo citado.

F. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

“A *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 – 2015 (ENSR)*, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio, é o instrumento nacional de gestão das políticas públicas destinadas a reduzir a sinistralidade rodoviária no nosso país” (ANSR, 2014).

Esta estratégia com o objetivo de reduzir a sinistralidade colocou o objetivo qualitativo de no final daquele período colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes.

Pretendia-se alcançar esta meta, calendarizando dois períodos com objetivos quantitativos, sendo:

- Até 2011, colocar a sinistralidade rodoviária portuguesa em 78 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 14,3 % (base 2006);
- Melhorar esse indicador para alcançar, em 2015, os 62 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 31,9 % (base 2006).

Várias circunstâncias levaram a que no final do ano de 2011, o valor da sinistralidade rodoviária portuguesa, se colocasse nos 89 mortos por milhão de

habitantes, valores bastante superiores aos previstos para aquele período. Facto este que não foi certamente alheio ao processo de revisão da ENSR, operado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro, sendo que já neste documento se refere a improbabilidade de atingir a meta quantitativa proposta para 2015.

É no entanto uma constante a definição da “Condução sob o efeito do álcool e substâncias psicotrópicas” como um dos grupos de risco, e relativamente ao mesmo definindo como objetivo estratégico reduzir para 25 % o número de condutores mortos com taxa álcool acima do limite legal, valores que também já verificamos estarem de momento aquém do pretendido, sendo que em 2013 se fixou acima dos 33%.

Atentos os dados exposto, apesar dos avanços e sucesso alcançados, facilmente se concluirá também a meta qualitativa dificilmente será atingida.

CAPÍTULO II: EFEITOS DO CONSUMO DE ÁLCOOL E DROGAS NA CONDUÇÃO

Os estupefacientes e psicotrópicos, vulgarmente designados por “drogas”, atuam diretamente sobre o sistema nervoso central, logo com impacto em todo o organismo humano, podendo atuar como depressores ou estimulantes. Como tal a condução sob os seus efeitos apresenta consequências para o condutor e na sinistralidade rodoviária.

É pois esta diminuição das capacidades do condutor, alterando os reflexos e a coordenação de movimentos, bem como o equilíbrio e a própria personalidade que está na base de proibição da condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas na legislação portuguesa.

De igual forma também o consumo de álcool tem efeitos graves na condução e consequências severas na sinistralidade, como já tivemos oportunidade de analisar. Segundo um folheto de conselhos intitulado “O Álcool e Condução”, constante no sítio da Internet da ANSR², estima-se que a condução com uma TAS de 0,5 g/L aumente o risco de acidente em duas (02) vezes, uma TAS de 0,8 g/L em quatro (04) vezes, uma TAS de 0,9 g/L em cinco (05) vezes e uma TAS de 1,2 g/L aumente esse risco em 16 vezes.

² Ficheiro disponível nos separadores “Segurança Rodoviária/Conselhos”, do sítio da Internet da ANSR em: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Conselhos/Pages/default.aspx>.

Dados cuja sinistralidade rodoviária portuguesa e o resultado dos exames às suas vítimas parece corroborar.

Vários estudos internacionais vêm confirmar esta “íntima” relação entre o consumo de álcool e “drogas” e a sinistralidade, a título de exemplo apresentam-se sumariamente as conclusões de alguns:

- Num estudo conduzido na Austrália em 2004, apurou-se que os condutores que acusaram positivo na presença de drogas era significativamente mais provável serem culpados em sinistros do que os condutores não consumidores. Também foi descoberta uma associação mais forte entre a culpabilidade de condutores que acusaram drogas e álcool no sangue em relação àqueles que apenas acusaram álcool. (Drummer, et al., 2004).

- No Canadá, um estudo realizado em 2005, descobriu que os adolescentes que consumiam cannabis uma hora antes do exercício da condução tinham mais probabilidade de se envolverem num sinistro rodoviário (Asbridge, Poulin e Donato, 2005).

- Na Noruega, num estudo realizado entre dezembro de 2007 e Dezembro de 2008, foi possível verificar que a prevalência de substâncias psicoativas era maior entre os condutores sinistrados do que nos condutores analisados em normais condições de trânsito, bem como que o risco de acidente aumentava significativamente para os condutores que acusaram a presença de álcool no sangue, nomeadamente aqueles que ingeriram uma ou mais substâncias psicoativas. Compreendeu-se que os condutores sob influência de substâncias psicoativas constituíam um risco significativo para os outros utentes das rodovias e para si próprios (Bogstrand, et al., 2012).

- No Reino Unido um estudo realizado entre 2000 e 2006 com recursos à base de dados do Her Majesty’s Coroners’, foi conduzido um estudo que permitiu compreender que o elevado nível de presença de álcool e/ou drogas nos utentes das estradas influência significativamente a produção dos acidentes rodoviários e constitui um efeito negativo no exercício e na capacidade de condução (Elliott, Woolacott e Braithwaite, 2009).

- No âmbito da União Europeia, o projeto DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) que envolveu 18 países (Portugal, Espanha, França, Bélgica, Holanda, Alemanha, Itália, Grécia, Eslovénia, Áustria, República Checa, Hungria, Polónia, Lituânia, Dinamarca, Suécia, Finlândia, Noruega), apresentou em 2011 as suas

conclusões de onde se destaca, no que ao consumo de álcool e drogas e a sua influência na sinistralidade rodoviária respeita: (DRUID, 2011)

- Os motivos subjacentes à condução sob influência de álcool e/ou drogas foram os seguintes:

a) Os condutores viciados não acreditavam que fossem parados pela polícia. Também não acreditavam que o álcool e as drogas prejudicassem a condução e assim não os percebiam como riscos reais para esse exercício.

b) Quanto aos condutores consumidores moderados de drogas descobriu-se que podiam estimar realisticamente a sua intoxicação e eram auto conscientes do perigo do consumo de drogas associado à condução.

- O risco relativo de ferimentos graves ou morte em acidentes de viação envolvendo condutores consumidores de substâncias ilícitas varia, consoante o tipo de droga. Para a cannabis, o risco varia uma a três vezes, para a cocaína e opiáceos ilícitos duas a dez vezes, e para as anfetaminas cinco a trinta vezes em relação aos condutores não consumidores.

- Estes níveis de risco aumentam, se o consumo for combinado, por exemplo, com álcool.

Apresenta-se de seguida uma tabela extraída do Manual de ensino da condução do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) sobre os efeitos do álcool e drogas na condução que tenta qualificar as suas consequências:

Tabela n.º 10 – Efeitos na condução do consumo de álcool e drogas

Fonte: (IMT, 2010, Manual do Ensino da Condução)

Tipo de droga	Formas de apresentação	Características	(E) Efeitos e (C) consequências na condução e nos consumidores
Álcool	Cerveja, vinho, whiskies, cocktails (shots), licores, aguardentes, etc	Etanol ou álcool etílico é obtido por fermentação de vegetais ricos em açúcar ou por destilação	E - Desinibição e euforia, sensação de bem estar inicial. C - Embriaguês, diminuição da vigilância, dos reflexos, da percepção, efeitos de dupla visão, náuseas, vertigens e agressividade
LSD	Forma sólida (barras, cápsulas, tiras de gelatina), micropontos ou folhas de mata-borrão e líquido	LSD ou dietilamida do ácido lisérgico obtido através de um fungo parasita do centeio- Uma "trip" contém entre 50 a 400 mg de LSD	E - Alucinogéneo poderoso provoca vontade de rir incontrolável e delírios que podem durar entre 5 e 12 horas. C - Estado de confusão, angústia, crises de pânico e paranóia.
Anfetaminas	Speed, ice ou cristal para engolir ou snifar	Droga sintética como a adextroanfetamina e a metanfetamina, benzydina e bifetamina com estrutura molecular semelhante à epinefrina (adrenalina)	E- Estimulantes usados para vencer a fome e usados em dietas. C- Alteração do estado geral por desnutrição e falta de sono, conduz ao esgotamento e problemas nervosos e psíquicos.
Psico-activos e antidepressores	Tranquilisantes, ansiolíticos, soníferos, hipnóticos, neurolépticos, anti-psicóticos e anti-depressivos.	Benzodiazepinas, barbitúricos, éteres, opiáceos, haloalcanos	E - Reduzem a ansiedade, angústia, promovem a sedação e facilitam a relaxação muscular. C - Provocam perda de memória, sonolência, diminuição dos reflexos, diminuição da vigilância.
Cannabis	Erva (marijuana), haxixe (resina), óleo Conhecida por maconha ou ganza	Obtido da planta da "cannabis sativa" o -9 THC (tetrahydrocannabinol) apresenta uma concentração variável de acordo com as preparações	E - Ligeira euforia acompanhado de um sentimento de calma e de vontade de rir. C - Sonolência e dificuldades de concentração
Cocaína	Em pó, é "snifada", injectada ou fumada	Alcaloide extraído das folhas de coca	E - Excitante, provoca euforia, o aumento da actividade psíquica, indiferença à dor e à fadiga, aumento da desinibição. C - Provoca a contracção dos vasos sanguíneos com problemas do ritmo cardíaco, delírios e paranóias
Ecstasy	Comprimidos de cores e formas variadas	Molécula MDMA (3,4 metilendioxiomet-anfetamina)	E - Sensação de aumento da energia e do desempenho, supressão das inibições, sensação de prazer e liberdade. C- Sensação de aumento da energia e do desempenho, supressão das inibições. Aumenta a tensão arterial, aceleração do ritmo cardíaco e contracção dos músculos. Pele húmida e boca seca, desidratação do organismo
Heroína	Pó injectável depois de aquecido e diluído, fumado ou inalado	Obtido a partir da morfina (diacetil-morfina) derivado do ópio extraído do fruto da papoila	E - Estimula e possui efeitos analgésicos, produzindo um efeito imediato tipo "flash", seguido de sensação de euforia e êxtase C - Frequentemente acompanhado de náuseas, sonolência e vertigens e diminuição do ritmo cardíaco. Provocam elevada dependência, perda de memória, ansiedade e agitação, bem como a marginalização dos utilizadores, associado ao elevado risco de infecção por HIV e Hepatites B e C.

CAPÍTULO III: LEGISLAÇÃO NACIONAL

A. CÓDIGO DA ESTRADA (CE)

Para analisar esta temática teremos sempre que começar pelo Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 03 de Maio com a última alteração introduzida pela Lei n.º 72/2013, de 03 de Setembro. Este diploma veio a introduzir substanciais alterações no que em particular respeita à condução sob o efeito do álcool, tendo em atenção a importância desta problemática e a sua relação com a sinistralidade rodoviária em Portugal. Reduziu por isso a TAS permitida para 0,2 g/L, para os condutores em regime probatório e os condutores de veículos de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças, de táxis, de veículos pesados de mercadorias ou passageiros e de veículos de transporte de mercadorias perigosas.

Analisam-se de seguida algumas das normas mais relevantes do CE nesta matéria:

i. O artigo 81º do CE define a proibição da condução sob o efeito do Álcool e Substâncias Psicotrópicas. Enquanto no que respeita ao consumo estupefacientes, a proibição é total, no que respeita ao álcool opta por considerar “sob influência de álcool” o condutor que apresente uma TAS igual ou superior a 0,5 g/L ou que, após exame, seja como tal considerado em relatório médico. Para esta proibição vieram a ser definidas diferentes gravidades da infração, criando-se “patamares” na escala da TAS, sendo:

- TAS igual ou superior a 0,5 g/L e inferior a 0,8 g/L, correspondendo a infrações graves nos termos do artigo 145º, n.º1, I);
- TAS igual ou superior a 0,8 g/L e inferior a 1,2 g/L ou nos casos em que se mostra impossível a quantificação daquela taxa, o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico, correspondendo a infrações muito graves nos termos do artigo 146º, n.º1, j).

A última alteração ao CE introduzida pela Lei n.º 72/2013, de 03 de Setembro, veio adaptar este “patamares” para os casos em que a condução 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 automóveis pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, assumindo uma maior exigência, sendo:

- TAS igual ou superior a 0,2 g/L e inferior a 0,5 g/L, correspondendo a infrações graves nos termos do artigo 145º, n.º1, I);

- TAS igual ou superior a 0,5 g/L e inferior a 1,2 g/L, correspondendo a infrações muito graves nos termos do artigo 146º, n.º1, j).

Já a condução sob influência de substâncias psicotrópicas corresponde a uma infração muito grave nos termos do artigo 146º, n.º1, m), no entanto este comportamento pode ser também criminalizado nos termos do n.º 2 do artigo 292º do Código Penal.

ii. Os artigos 145º e 146º do CE como já vimos vêm definir a gravidade das infrações, pretendendo criar uma hierarquia da sanção em crescente com a gravidade da infração.

iii. O artigo 147º por sua vez define as sanções acessórias aplicáveis aos condutores pela prática de contraordenações graves ou muito graves, sendo sanção de inibição de conduzir com a duração mínima de um mês e máxima de um ano, ou mínima de dois meses e máxima de dois anos, consoante seja aplicável às contraordenações graves ou muito graves, respetivamente.

iv. O Capítulo I do Título VII, nos artigos 152º a 158º, vem definir os procedimentos a ter em conta para a fiscalização da condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas. Referem-se nomeadamente a quem deve ser submetido às provas de pesquisa de álcool ou substâncias psicotrópicas, os métodos e equipamentos admissíveis, as garantias de defesa dos arguidos e os procedimentos legais a ter em consideração.

B. O CÓDIGO PENAL (CP)

O Código Penal aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de Setembro com última alteração introduzida pela Lei n.º 30/2015, de 22 de abril vem, no seu Capítulo IV (Dos crimes contra a segurança das comunicações), do Título IV (Dos crimes contra a vida em sociedade) tipificar três crimes relacionados com o assunto em análise, sendo:

i. Condução Perigosa de Veículo Rodoviário, prevista no artigo 291º, n.º1, a), incorrendo neste crime “*quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada*” “*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 (...)*” “*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*”.

Chama-se a atenção para o facto integrarem esta previsão legal os condutores, que pratiquem aqueles factos, encontrando-se “sob influência do álcool”, sendo definido no CE que se considera “*sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, (...) seja como tal considerado em relatório médico*” (n.º 2 do artigo 81º do CE).

ii. Condução de veículo em estado de embriaguez, previsto no n.º 1 do artigo 292º, sendo definido como a condução de veículo com TAS igual ou superior a 1,2 g/l, sujeitando-se a pena de prisão até um (01) ano ou pena de multa até 120 dias.

iii. E condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, previsto no n.º 2 do artigo 292º, correspondendo por sua vez á condução de veículo “*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*”. Neste caso desde logo se poderá identificar dificuldade em distinguir a presente tipificação criminal, em contraponto com a infração prevista no n.º 5 do artigo 81º do CE³.

O CP, tal como o CE, dá uma especial atenção a algumas atividades de condutores, neste caso agravando as penas quando a estes crimes sejam cometidos por condutores de veículos de transporte escolar, ligeiros de aluguer para transporte público de aluguer, pesados de passageiros ou de mercadorias, de transporte de mercadorias perigosas ou condutores de veículos de socorro ou de emergência.

Os crimes descritos estão também sujeitos á pena acessória de inibição de conduzir nos termos do artigo 69º, n.º1, b).

C. OUTRA LEGISLAÇÃO DE INTRESSE

Entre diversas normas sobre esta matéria destacamos de seguidas alguns dos diplomas com maior relevo sobre o assunto em análise:

- Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas aprovado pela Lei n.º 18/2007, de 17 de maio, que define os métodos para deteção de influenciado pelo álcool o substancias psicotrópicas,

³ Sobre este assunto versa o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 09-04-2014 (Processo 1328/10.7TASTS), que será melhor analisado adiante.

contraprova, os exames de rastreio, confirmação e médico, bem como procedimentos próprios.

- A Portaria n.º 902-A/2007, de 13 de agosto que aprova a tabela de taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou substâncias psicotrópicas;

- Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto que fixa os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas.

- Despacho Normativo n.º 35/2007, de 25 de Setembro que aprova o Guia Orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas.

D. JURISPRUDÊNCIA

Analisaremos de seguida alguma jurisprudência relevante sobre o tema em análise:

i. Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 34/2012 (D.R. n.º 53, Série II de 2012-03-14) e Acórdão do Tribunal da Relação de Évora, de 7-04-2015 (processo 178/11.8GELLE):

Submetidos á apreciação daquelas instâncias a inconstitucionalidade do n.º 3 do artigo 152º do CE, nomeadamente o facto de impor, “*sob pena de aplicação de uma pena de prisão, a submissão a uma prova de deteção de álcool no sangue através de pesquisa no ar expirado, quando o seu destinatário não se quer a ela submeter*”, sob o pretexto da violação das garantias do arguido em processo penal, previstas no artigo 32º da Constituição da República Portuguesa, concluiu-se em suma que:

- Tal medida “*não obriga o arguido a produzir prova contra si próprio*”, ou obriga o detetado a admitir a sua culpa, “*mas apenas a tolerar que sobre ele recaia uma especial modalidade de perícia*”, destinada á descoberta da verdade material, sem violação intolerável da dignidade daquele, como ser humano ou a sua integridade física ou moral.

- “*O direito á não auto-incriminação refere-se ao respeito pela vontade do arguido em não prestar declarações, não abrangendo o uso, em processo penal, de elementos que se tenham obtido do arguido por meio de poderes coercivos, mas que existam*

independentemente da vontade do sujeito, como é o caso, por exemplo, da recolha de material biológico no ar expirado e no sangue para efeitos de análise do grau de alcoolemia”.

- E como tal decidiu-se pela não inconstitucionalidade daquela norma.

ii. Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 07-09-2011 (processo 153/10.0 GCVRL), Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 06-04-2011 (Processo 1017/08.2TAAVR) e Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 09-04-2014 (Processo 1328/10.7 TASTS), que em relação ao crime de condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, previsto no n.º 2 do artigo 292º do CP, vêm em suma instruir:

- *“A contraordenação muito grave «condução sob a influência de substâncias psicotrópicas» distingue-se do crime de «condução sob a influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas» pelo elemento objetivo de o agente não se encontrar «em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de produtos perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica»”, sendo necessário que a mesma influencie e torne o condutor incapaz de conduzir com segurança.*

- *Torna-se assim necessário que devido à influência de tais estupefacientes, substâncias ou produtos, o condutor não esteja em condições de cumprir com segurança aquela ação.*

- *A “presença de produto psicotrópico no corpo do condutor, sem que resulte comprovada que aquela é perturbadora da aptidão física mental ou psicológica para a condução, não preenche o tipo de crime do artigo 292º/2 do CP, antes e apenas os elementos da contraordenação prevista no artigo 81º do CE”.*

- *Assim, “para a demonstração da «influência de substâncias psicotrópicas», constitutiva da contraordenação muito grave é bastante a realização de uma «prova técnica»”, já para “a demonstração de «não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de produtos perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica» passa pela realização de uma «prova pericial» consistente em «exame médico» de avaliação do estado do condutor”.*

iii. Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 24-04-2013 (processo Nº 352/11.7GBOBR), vem definir que:

- “O interesse protegido no crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas previsto no artº 292º CP é a segurança da circulação rodoviária, das pessoas, da sua vida, da sua integridade física e dos seus bens”.

- “Conduzindo o arguido veículo em estado de embriaguez e sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, comete apenas um crime”.

CAPÍTULO IV: CONDICIONANTES À ATUAÇÃO POLICIAL

Vários constrangimentos limitam a atuação policial no grupo de risco identificado na ENSR 2008-2015, “condução sob o efeito do álcool e substâncias psicotrópicas”, desde logo a fiscalização da condução sob a influência de estupefaciente e psicotrópicos se encontra limitada. Reduz-se legalmente, aos “condutores e às pessoas que se propuserem iniciar a condução (...) quando haja indícios de que se encontram sob influência destas substâncias”⁴ e “aos condutores e os peões que intervenham em acidente de trânsito de que resultem mortos ou feridos graves”⁵.

Atenta a realidade nacional seria útil uma progressiva evolução da fiscalização da condução sob influência de estupefacientes e psicotrópicos, abrangendo também o universo de todos os que se encontrem em exercício de condução, eliminando requisitos subjetivo e de difícil avaliação, do tipo “quando haja indícios de que se encontram sob influência destas substâncias”, no sentido da sua convergência com a fiscalização da condução sob influência do álcool. Esta progressão terá no entanto de se apoiar em várias vertentes, desde logo a legislativa e a técnico científica, a fim de adotar a utilização de equipamentos de fiscalização que permitam um exame qualitativo mais eficaz e menos invasivo da intimidade dos fiscalizados⁶.

⁴ Artigo 157º n.º 1 do CE.

⁵ Artigo 157º n.º 2 do CE.

⁶ Os testes em uso nas polícias para deteção de substâncias psicotrópicas através de rastreio na saliva, são de utilização bastante invasiva na intimidade dos fiscalizados, o que per si pode desde logo ser fonte de conflito podendo levar a que seja evitado o seu uso. De momento os equipamentos aprovados para esse fim, pela ANSR são: - Branam Oratec III, Drager Drug Check; Cozart DDS 5; Securetec Drug Wipe 5; Drager Drug Test 5000; DrugSense, Rapid -Multi -Drug Saliva Test. Lista de equipamentos pode ser consultada em: <http://www.ansr.pt/ControloFiscalizacao/Pages/default.aspx>.

Outra dificuldade que poderemos encontrar na legislação, nesta matéria, é a própria distinção da contraordenação muito grave «condução sob a influência de substâncias psicotrópicas» prevista n.º 1 do artigo 81º do CE, do crime de «condução sob a influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas» previsto no artigo 292º n.º2 do CP. Não bastando a evidência científica que a presença de determinados estupefacientes, psicotrópicos no organismo de um condutor é o bastante para que este não realize a condução em segurança atentas as perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica provocadas, mas mesmo assim fazendo depender essa evidencia da realização de uma prova pericial que consiste em exame médico, o que limita ou mesmo impede que, per si, o agente policial em ato de fiscalização possa mesmo a título de suspeita integrar qualquer conduta naquela tipificação.

Também nesta matéria importa uma definição mais eficaz da distinção da conduta que constitui contraordenação da que tipifica crime, se possível até segundo critérios da qualificação da gravidade segundo a quantificação dos consumos, tal como se verifica no caso da condução sob o efeito do álcool. Nesse mesmo sentido, e tendo em conta as conclusões dos estudos sumariamente citados, parece coerente que se venha refletir na medida da pena/punição, o grau de risco criado para a segurança da circulação rodoviária, das pessoas, da sua vida, da sua integridade física e dos seus bens, pelo consumo de álcool e/ou estupefacientes, sendo que representando o consumo combinado um risco acrescido também tal se deveria ter repercussões na sanção.

As limitações indicadas levantam dificuldades à fiscalização, já percebidas pelos cidadãos condutores, como consta das conclusões acima enunciadas do projeto DRUID, que importa contrariar, no sentido de um melhor cumprimento das estratégias de segurança rodoviária, no combate à sinistralidade rodoviária e suas consequências.

CONCLUSÕES

Apesar de uma evolução positiva notável nas duas últimas décadas que tornaram possível uma aproximação de Portugal à média europeia, graças á implementação de estratégias eficazes, o número acidentes rodoviários e especialmente das vítimas está ainda aquém dos objetivos pretendidos, sendo improvável que venham a ser alcançadas as metas definidas para 2015 na ENSR.

A condução sob o efeito do álcool e substâncias psicotrópicas tem contribuído de forma decisiva para esta realidade, e o combate à sinistralidade e a redução das suas vítimas terá obrigatoriamente de passar por uma visão holística do problema, na qual as polícias e a fiscalização deste tipo de comportamentos de risco, terá um papel fundamental.

Estudos internacionais vêm confirmar a relação destes consumos com o aumento do risco de acidente de viação, destacando-se as interessantes conclusões do projeto DRUID da União Europeia que aponta como motivos subjacentes à condução sob influência de álcool e/ou drogas o facto de os condutores viciados não acreditarem na possibilidade de serem parados pela polícia e também não acreditarem que o álcool e as drogas prejudicassem a condução.

Desde logo importa uma perceção correta da realidade com uma integração eficiente de toda a informação já disponível nas diversas estruturas do Estado, como é o exemplo dos resultados das investigações das causas dos acidentes rodoviários mais graves, que permitiria perceber melhor o real contributo da condução sob efeito de álcool e/ou estupefacientes para a produção de acidentes.

Por outro lado requer-se um aperfeiçoamento da legislação nesta matéria por forma a adaptá-la á realidade que sucessivos estudos vêm a confirmar, especialmente no respeitante ao consumo de estupefacientes, garantindo por esta via uma eficiente resposta a este fenómeno, coerente com os objetivos traçados e que sirva de instrumento de trabalho às polícias. A estas cumpre além de garantir o cumprimento da lei, contrariar qualquer incumprimento recorrente por perceção de improbabilidade de sujeição a fiscalização.

Esta realidade coloca-nos numa situação que exige intervenção urgente, obrigando a uma atuação multidisciplinar e multissetorial, integrando as diversas áreas de atividade da sociedade portuguesa, abrangendo desde a educação, a tecnologia das viaturas, o desenho e construção das infraestruturas, o alerta e socorro, o desenho da legislação e a prevenção e fiscalização rodoviárias, onde as polícias têm um papel preponderante, só assim sendo possível perspetivar os melhores dos resultados que nesta matéria significam antes de mais a poupança de vidas humanas.

BIBLIOGRAFIA

Antunes, M.J., 2014. *Código Penal – 21.ª Edição, Outubro 2014*. Coimbra: Coimbra Editora

Asbridge, M., Poulin, C., e Donato, A., 2005. Motor vehicle collision risk and driving under the influence of cannabis: Evidence from adolescents in Atlantic Canada. *Accident Analysis & Prevention*, 37(6), 1025-1034.

Assembleia da República, 2007. *Aprova o Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas* (Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio), Lisboa: Diário da República.

Assembleia da República, 2013. *Décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro* (Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro), Lisboa: Diário da República.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2014. *Anuário de Segurança Rodoviária 2013*, [Em linha] Lisboa: ANSR. Disponível em: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Pages/default.aspx>, [Consult. 4 Mai. 2015].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2014. *O Álcool e a Condução* [Em linha] Lisboa: ANSR. Disponível em: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Conselhos/Documents/O%20ÁLCOOL%20E%20A%20CONDUÇÃO.pdf>, [Consult. 2 Jun. 2015].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2014. *Relatório Nacional Anual de Sinistralidade Rodoviária, Ano de 2013*, [Em linha] Lisboa: ANSR. Disponível em: <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>, [Consult. 4 Mai. 2015].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2015. *Relatório Nacional Mensal de Sinistralidade Rodoviária, Outubro de 2014*, [Em linha] Lisboa: ANSR. Disponível em: <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>, [Consult. 4 Mai. 2015].

Bogstrand, S. T., Gjerde, H., Normann, P. T., Rossow, I., e Ekeberg, Ø., 2012. Alcohol, psychoactive substances and non-fatal road traffic accidents-a case-control study. *BMC public health*, 12(1), 734.

Carvalho, S., 2011. Sinistralidade em Portugal. In: *Seminário, Gestão e intervenção em acidentes multivítimas*. SEGUREX 2011, 19 de março de 2011, [Em linha] Lisboa: ANSR. Disponível em: <http://www.enb.pt/atividadeformativa/images/stories/Documentos/ANSR-Sonia-Carvalho.pdf>, [Consult. 6 Mai. 2015].

Donário, A.A., e Santos, R.B., 2012. *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*, [Em linha] Lisboa: EDIUAL. Disponível em: <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/Custo%20dos%20Acidentes%20de%20Via%C3%A7%C3%A3o%20-%20Miolo%20-%20FINAL12.pdf>, [Consult. 12 Mai. 2015].

Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines – DRUID, 2011. [Em linha] Disponível em: <http://www.druid-project.eu/>. [Consult. 02 Jun. 2015].

Drummer, O. H., Gerostamoulos, J., Batziris, H., Chu, M., Caplehorn, J., Robertson, M. D., e Swann, P., 2004. The involvement of drugs in drivers of motor vehicles killed in Australian road traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 36(2), 239-248.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., 2010. *Manual do ensino da Condução*, [Em linha] Lisboa: IMT. Disponível em: http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Documents/Fichas/FT_Alcool_Medicamentos_SubPsicotropicas.pdf, [Consult. 11 Mai. 2015].

Elliott, S., Woolacott, H., e Braithwaite, R., 2009. The prevalence of drugs and alcohol found in road traffic fatalities: a comparative study of victims. *Science & Justice*, 49(1), 19-23.

Ministérios da Administração Interna, da Justiça e da Saúde, 2007. *Aprova a tabela de taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou substâncias psicotrópicas* (Portaria n.º 902-A/2007, de 13 de Agosto), Lisboa: Diário da República.

Ministérios da Administração Interna, da Justiça e da Saúde, 2007. *Fixa os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à*

recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efectuar para detecção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas (Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de Agosto), Lisboa: Diário da República.

Ministério da Administração Interna, 1994. *Aprova o Código da Estrada* (Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio), Lisboa: Diário da República.

Ministério da Saúde, 2007. *Aprova o Guia Orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas* (Despacho Normativo n.º 35/2007, de 11 de Setembro), Lisboa: Diário da República.

Presidência do Concelho de Ministros, 2009. *Aprova a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015* (Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio), Lisboa: Diário da República.

Presidência do Concelho de Ministros, 2014. *Revisão Intercalar 2013 – 2015 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR)* (Resolução do Concelho de Ministros n.º 5/2014, de 21 de Novembro de 2013), Lisboa: Diário da República.

Sistema de Segurança Interna, 2011. *Relatório Anual de Segurança Interna 2010*, [Em linha] Lisboa: SSI. Disponível em: http://www.parlamento.pt/documents/XIILEG/RASI_%202010.pdf, [Consult. 4 Mai. 2015].

Sistema de Segurança Interna, 2012. *Relatório Anual de Segurança Interna 2011*, [Em linha] Lisboa: SSI. Disponível em: http://www.portugal.gov.pt/media/555724/2012-03-30_relatorio_anual_seguranca_interna.pdf, [Consult. 4 Mai. 2015].

Sistema de Segurança Interna, 2013. *Relatório Anual de Segurança Interna 2012*, [Em linha] Lisboa: SSI. Disponível em: http://www.portugal.gov.pt/media/904058/20130327_RASI%202012_vers%C3%A3o%20final.pdf, [Consult. 4 Mai. 2015].

Sistema de Segurança Interna, 2014. *Relatório Anual de Segurança Interna 2013*, [Em linha] Lisboa: SSI. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/1391220/RASI%202013.pdf>, [Consult. 4 Mai. 2015].

Sistema de Segurança Interna, 2015. *Relatório Anual de Segurança Interna 2014*, [Em linha] Lisboa: SSI. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/6877606/20150331-rasi-2014.pdf>, [Consult. 4 Mai. 2015].

Tribunal Constitucional, 2012. *Não julga inconstitucionais os artigos 152.º, n.os 1, alínea a), e 3, do Código da Estrada, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, e 348.º, n.º 1, alínea a), do Código Penal. (Processo n.º 184/11) (Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 34/2012)*, Lisboa: Diário da República.

Tribunal da Relação de Coimbra, 2011. *Condução sob o efeito de estupefacientes - Elementos da infração* (Acórdão de 06-04-2011 (Processo 1017/08.2TAAVR)), [Em Linha] Coimbra: IGFEJ. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/8fe0e606d8f56b22802576c0005637dc/926339593da133f8802578710053307e?OpenDocument>, [Consult. 15 Mai. 2015].

Tribunal da Relação de Coimbra, 2013. *Condução sob o efeito de álcool - Condução sob efeito de estupefacientes - Interesse protegido* (Acórdão de 24-04-2013 (processo Nº 352/11.7GBOBR)), [Em Linha] Coimbra: IGFEJ. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/1ff08d53f062bc7d80257b650039293f?OpenDocument>, [Consult. 15 Mai. 2015].

Tribunal da Relação de Évora, 2015. *Exame de pesquisa de álcool no sangue - Constitucionalidade* (Acórdão, de 7-04-2015 (processo 178/11.8GELLE)), [Em Linha] Évora: IGFEJ. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jtre.nsf/134973db04f39bf2802579bf005f080b/112f5d9e8ae6063d80257e2e003edcf8?OpenDocument>, [Consult. 15 Mai. 2015].

Tribunal da Relação do Porto, 2011. *Condução Sob o Efeito de Psicotrópicos* (Acórdão de 07-09-2011 (processo 153/10.0 GCVRL)) [Em Linha] Porto: IGFEJ. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/d1d5ce625d24df5380257583004ee7d7/93dfeffa02fa39ef80257910004660a9?OpenDocument>, [Consult. 15 Mai. 2015].

Tribunal da Relação do Porto, 2014. *Crime de condução sob a influência de substâncias psicotrópicas* (Acórdão, de 09-04-2014 - Processo 1328/10.7TASTS), [Em Linha] Porto: IGFEJ. Disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/d1d5ce625d24df5380257583004ee7d7/4bd14d9dda1f2afe80257ccf002e7d18?OpenDocument>, [Consult. 15 Mai. 2015].