

CONDUÇÃO SOB A INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL

RELATÓRIO



AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODVIÁRIA



REPÚBLICA
PORTUGUESA

ADMINISTRAÇÃO INTERNA

SUMÁRIO EXECUTIVO

Neste relatório a análise estatística da condução sob a influência do álcool, cujas principais conclusões são a seguir apresentadas, é realizada em duas perspetivas utilizando as diferentes séries temporais: **fiscalização** (2010-2019) e **sinistralidade rodoviária** (2016-2018).

- O número de ações de fiscalização para deteção do estado de influenciado pelo álcool entre 2010 e 2019 aumentou 61,6%. Nesse período, a percentagem de condutores fiscalizados infratores com taxa de alcoolemia (TAS) maior ou igual a 0,5g/l e com TAS maior ou igual a 1.20 g/l (crime) registou respetivamente diminuições de -27,4% e de -12,2%.
- Entre 2010 e 2019 a taxa total de infratores com $TAS \geq 0,5g/l$, diminui 50,0%, enquanto a proporção de infratores com $TAS \geq 1,2g/l$, aumentou 11,0% no mesmo período.
- No ano de 2019, a esmagadora maioria dos testes de álcool foi aleatória (89%), e 74% do total de condutores com $TAS \geq 0,5g/l$ foram fiscalizados deste modo.
- Em 2019 as taxas de infratores¹ mais elevadas registaram-se nos intervalos horários compreendidos entre as 0h e as 4h e entre as 4h e as 8h, 4,1% e de 8,0%, respetivamente, enquanto que nos outros intervalos horários apresentam uma taxa média de 1,3%.
- 90,2% dos condutores submetidos ao teste de ar expirado e 91,4% dos que tinham $TAS \geq 0,5g/l$, no ano de 2019, circulavam em automóveis ligeiros, embora a maior taxa de infratores seja nos condutores de veículos de 2 rodas a motor (motociclos e ciclomotores) e de outros veículos², 3,4% e 7,0% respetivamente.
- Em 2019 a maior incidência da $TAS \geq 0,5g/l$ observou-se nos grupos dos condutores de idade igual ou superior a 50 anos (29,3%) e a taxa de infratores mais elevada nos jovens de 21 a 29 anos e nos condutores com idade igual ou superior a 50 anos (ambos com 2,0%).
- O número de ações de fiscalização em 2019 foi superior no distrito do Porto (10,6%) e no de Lisboa (9,6%), enquanto que relativamente aos infratores com $TAS \geq 0,5g/l$ se destaca o distrito de Lisboa, com 15,7% do total de infratores,
- A maior taxa de infratores registou-se no distrito de Leiria (3,4%).
- Nos exames de determinação da taxa de álcool no sangue efetuados pelo Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P. (INMLCF) aos condutores (acidentes e fiscalização), entre 2010 e 2019, a percentagem do total de infratores com $TAS \geq 0,50 g/l$, que teve oscilações pouco significativas entre 2010 e 2018, registou um aumento expressivo em 2019, passando de 63,0% em 2018 para 81,1% em 2019, o que constitui um aumento de 28,7%.

¹ Para os efeitos do presente relatório, e por uma questão de simplicidade, deverá ser entendido como infrator todo o condutor que apresente taxa igual ou 0,5g/l.

² Veículos que nos termos do código da estrada não pertencem à categoria de pesados, ligeiros, motociclos e ciclomotores.

- Relativamente aos condutores vítimas de acidente autopsiadas pelo INMLCF I.P. no mesmo período, a percentagem de vítimas mortais com TAS $\geq 0,50\text{g/l}$ em 2019 foi de 37,0%, valor mais elevado que nos anos anteriores e apenas semelhante ao verificado em 2010 e 2012.
- Entre 2016 e 2018 os acidentes em que os condutores apresentavam uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,50g/l:
 - Têm consequências mais graves: enquanto a percentagem de acidentes envolvendo pelo menos um condutor com álcool é de 6,1%, as vítimas mortais e os feridos graves resultantes, representam 20,9% e 14,6%, respetivamente.
 - Ocorrem com maior frequência ao fim de semana.
 - Aumentam significativamente durante a noite, com maior probabilidade de serem mortais no período das 00h às 03h.
 - Habitualmente são acidentes em que intervém apenas um veículo (despiste simples).
 - A maioria ocorre dentro das localidades, nos atravessamentos das povoações e em arruamentos.
 - Os condutores mais envolvidos nestes acidentes são homens e acusam níveis de alcoolemia elevado (cerca de 70% das vítimas apresenta TAS $\geq 1,2\text{g/l}$).
 - O grupo dos 20 aos 49 anos evidenciou as taxas mais elevadas de vítimas resultantes de acidentes atribuídos à presença de álcool.

INDICE

| | |
|--|-----------|
| I – INTRODUÇÃO..... | 4 |
| II – ÁLCOOL NA CONDUÇÃO | 5 |
| Efeitos | 5 |
| Medidas de combate | 5 |
| III – FISCALIZAÇÃO | 6 |
| Legislação | 6 |
| Ficha do Controlador | 6 |
| Evolução..... | 7 |
| 1. Natureza da fiscalização..... | 9 |
| 2. Intervalo horário | 9 |
| 3. Categoria de veículos | 10 |
| 4. Grupos etários..... | 11 |
| 5. Distritos..... | 11 |
| Exames do INMLCF | 12 |
| IV – SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA – BEAV | 14 |
| Evolução..... | 15 |
| 1. Acidentes e vítimas por mês | 17 |
| 2. Acidentes e vítimas por dia da semana..... | 18 |
| 3. Acidentes e vítimas por intervalo horário..... | 20 |
| 4. Acidentes e vítimas por condições de luminosidade | 22 |
| 5. Acidentes e vítimas por natureza..... | 24 |
| 6. Acidentes e vítimas por localização | 26 |
| 7. Acidentes e vítimas por tipo de via | 27 |
| 8. Acidentes e vítimas por distrito | 28 |
| 9. Vítimas por categoria de utente | 29 |
| 10. Vítimas por categoria de veículo..... | 30 |
| 12. Condutores..... | 30 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 34 |

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o relatório do SICAD sobre a situação do País em Matéria de Álcool³ o consumo estimado de álcool per capita (+15 anos) em 2016 era de 12,3 litros de álcool puro por ano (20,5 litros nos homens e 5,1 litros nas mulheres), valor superior aquele que é atribuído ao conjunto da Região Europeia da Organização Mundial de Saúde (OMS Europa) de 9,8 litros.

O álcool é uma substância psicoativa que consumido sem moderação causa dependência e constitui a 3.ª principal causa de doença e morte prematura a nível mundial. O seu consumo excessivo e prolongado está associado a um conjunto de consequências em função da quantidade, da duração e de fatores inerentes ao indivíduo, como problemas neuromusculares, gastrointestinais, cardiovasculares e sexuais, para além de consequências familiares, sociais e laborais.

No âmbito do combate à sinistralidade rodoviária, para efeitos de tratamento estatístico, análise e definição de políticas de combate a este problema, as forças de segurança preenchem a denominada “ficha do controlador”⁴ em todos os atos de fiscalização da condução sob o efeito do álcool, e remetem essa informação à ANSR. Para determinação da taxa de álcool os agentes de fiscalização utilizam equipamentos aprovados para o efeito nos termos do código da estrada, denominados alcoolímetros quantitativos.

O Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses. I.P. (INMLCF) efetua exames para quantificação da taxa de álcool no sangue na sequência de atos de fiscalização do Código da Estrada e nas autópsias que efetua em vítimas mortais de acidentes de viação, remetendo essa informação às forças de segurança, que por sua vez a envia à ANSR.

A informação sobre o estado de influência do álcool dos intervenientes em acidentes de viação é também registada no instrumento de notação da ANSR, denominado Boletim Estatístico de Acidentes de Viação (BEAV) que constitui a fonte da Base de Dados de Acidentes, com base nas taxas determinadas pelas forças de segurança e pelo INMLCF.

Neste relatório e em separado, será efetuada uma análise estatística das informações provenientes destas 3 fontes, sendo que as duas primeiras são tratadas no capítulo fiscalização e os BEAV no capítulo sinistralidade.

³http://www.sicad.pt/BK/Publicacoes/Lists/SICAD_PUBLICACOES/Attachments/161/RelatorioAnual_2018_%20ASituacaoDoPaisEmMateriaDeAlcool_PT.pdf

⁴ A Ficha do Controlador foi aprovada pela ANSR.

II – ÁLCOOL NA CONDUÇÃO

Efeitos

Em termos da condução, os efeitos do álcool no organismo levam à diminuição de capacidades essenciais para conduzir em segurança. A investigação desenvolvida ao longo de várias décadas sobre a influência do álcool na capacidade de conduzir, revela que esta se degrada principalmente devido a perturbações ao nível de aspetos cognitivos e do processamento de informação que acarretam, entre outros efeitos, uma menor capacidade e rapidez de decisão, aumento do tempo de reação e descoordenação de movimentos. Esta perda de capacidades, bem como as alterações de comportamento que podem levar a estados de euforia e desinibição, aumentam de forma muito significativa o risco de se envolverem em acidentes rodoviários.

O risco de acidente rodoviário aumenta exponencialmente com o aumento da quantidade de álcool consumido, como referido em vários estudos (Compton *et al*, 2002⁵). O risco de morrer em acidente também é mais elevado em condutores sob o efeito de álcool por comparação com os condutores sem álcool no sangue, (Allsop R.,2015⁶).

Medidas de combate

Existem várias medidas de combate à condução sob a influência do álcool cuja eficácia é medida pela redução da taxa de acidentes associada ao consumo de álcool ou pela diminuição do número de quilómetros percorridos em que o condutor se encontrava sob a influência do álcool.

Estas medidas podem ser divididas em três grupos:

- Redução da disponibilidade de álcool;
- Estabelecimento de limites legais da taxa de álcool no sangue dos condutores, sua fiscalização e sancionamento;
- Formação e informação.

⁵ Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C. & Fiorentino, D. (2002) Crash rate of alcohol impaired driving. Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, Montreal.

⁶Allsop, R. (2015) Saving lives by lowering the legal drink drive limit, University College London

III – FISCALIZAÇÃO

Legislação

A fiscalização constitui parte integrante e essencial de qualquer política de prevenção da condução sob a influência do álcool, já que o estabelecimento de regras de segurança, só por si, não é eficaz se não for promovido o seu cumprimento, nomeadamente através da fiscalização e sancionamento.

O artigo 81.º do Código da Estrada proíbe a condução sob a influência de álcool definindo uma taxa de álcool no sangue limite (TAS) de 0,5 g/l para a generalidade dos condutores e uma $TAS \geq 0,2g/l$ no caso dos condutores em regime probatório e dos condutores de veículos de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de mercadorias ou de passageiros ou de transporte de mercadorias perigosas (Lei 72/2013, de 3 de setembro). Existe a obrigação dos condutores e das pessoas que se propuserem a iniciar a condução se sujeitarem às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool nos termos do art.º 152º do Código da Estrada. Deste modo, é lícita a fiscalização aleatória da condução sob o efeito do álcool não sendo requerido qualquer indício.

Por sua vez, o art.º 156.º do Código da Estrada estabelece a obrigatoriedade da fiscalização para deteção do estado de influenciado pelo álcool dos condutores e dos peões envolvidos em acidentes de viação.

Nos termos da legislação vigente compete ao Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF) realizar os exames que são requisitados pelas autoridades no seguimento de qualquer ação de fiscalização em que não seja possível efetuar o teste de ar expirado.

Para os efeitos do presente relatório, e por uma questão de simplicidade, deverá ser entendido como infrator todo o condutor que apresente taxa igual ou 0,5g/l.

Ficha do Controlador

Em seguida será analisada a informação da atividade de fiscalização que é recolhida através da Ficha do Controlador.

Evolução

Relativamente à evolução das ações de fiscalização para deteção do estado de influenciado pelo álcool levadas a cabo entre 2010 e 2019 (quadro 1 e gráfico 1), constata-se que o número de testes realizados aumentou progressivamente até 2019, embora mais acentuadamente nos primeiros anos, tendo atingido nesse ano mais 61,6% valor registado em 2010.

Quanto ao número de condutores infratores com $TAS \geq 0,5g/l$, registou-se um acréscimo até 2012, ao qual sucederam reduções em 2013 e 2014. Entre 2014 e 2016 este valor manteve-se relativamente estável, seguindo-se um aumento acentuado em 2017 (+49,3% em relação a 2016). Em 2018, verificou-se uma forte diminuição face ao ano anterior (-42,9%), pelo que o número de infratores se aproximou do valor observado em 2009. Face a 2018, 2019 manteve a diminuição, mas com uma menor expressividade (-9,8%).

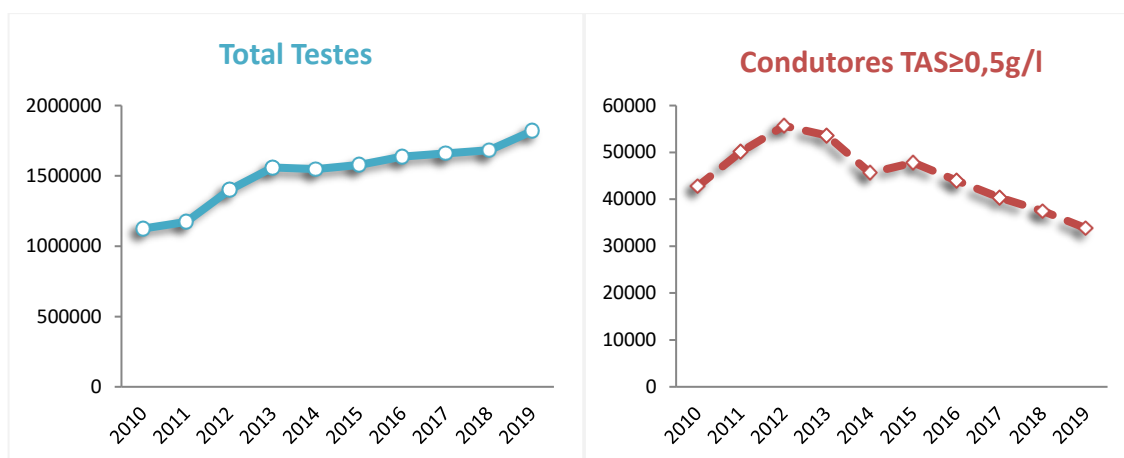
No que se refere à percentagem de infratores com $TAS \geq 0,5g/l$, relativamente ao total de condutores testados (taxa de infratores), verifica-se desde 2009 uma diminuição com oscilações, sendo que, em 2019 se verificou o valor mais baixo dos últimos 11 anos (1,9%). Também nesta variável o ano de 2017 é atípico apresentando um valor elevado.

Contudo, verifica-se que entre 2010 e 2019 a taxa total de infratores diminuiu 50,0%, enquanto a proporção de infratores com $TAS \geq 1,2g/l$, aumentou 11,0%.

Quadro 1 - Fiscalização da condução sob o efeito de álcool efetuada pela GNR e PSP entre 2010 e 2019

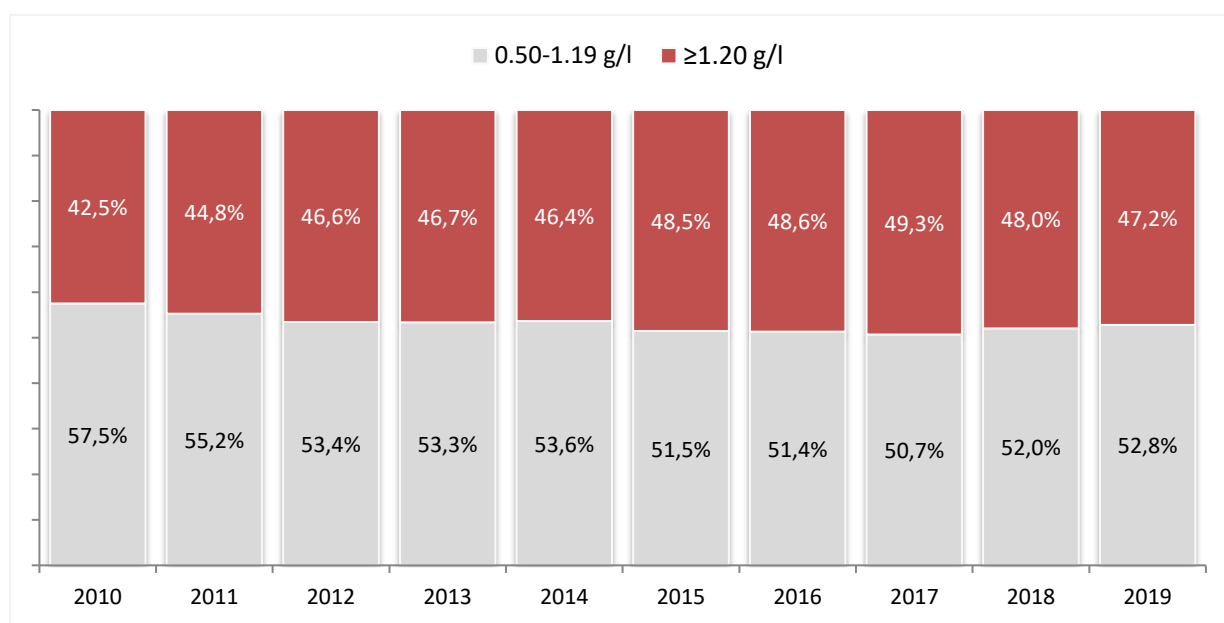
| Ano | Total Testes | Infratores | | | Total | Total Inf. Total Testes | Inf. ($TAS \geq 1.20 g/l$) Total Inf. |
|--------------------------|--------------|------------------|--------------------|--------|--------|----------------------------|--|
| | | 0.50-1.19 g/l | ≥ 1.20 g/l | | | | |
| 2010 | 1 125 364 | 24 603 | 18 172 | 42 775 | 3,8% | 42,5% | |
| 2011 | 1 172 445 | 27 695 | 22 432 | 50 127 | 4,3% | 44,8% | |
| 2012 | 1 401 318 | 29 729 | 25 934 | 55 663 | 4,0% | 46,6% | |
| 2013 | 1 559 873 | 28 582 | 25 011 | 53 593 | 3,4% | 46,7% | |
| 2014 | 1 548 621 | 24 461 | 21 142 | 45 603 | 2,9% | 46,4% | |
| 2015 | 1 577 907 | 24 599 | 23 195 | 47 794 | 3,0% | 48,5% | |
| 2016 | 1 638 020 | 22 600 | 21 408 | 44 008 | 2,7% | 48,6% | |
| 2017 | 1 658 825 | 20 456 | 19 891 | 40 347 | 2,4% | 49,3% | |
| 2018 | 1 681 992 | 19 521 | 17 992 | 37 513 | 2,2% | 48,0% | |
| 2019 | 1 818 700 | 17 870 | 15 956 | 33 826 | 1,9% | 47,2% | |
| Varição 19/10 | 61,6% | -27,4% | -12,2% | -20,9% | -50,0% | 11,1% | |

Gráfico 1 - Evolução da fiscalização da condução sob o efeito de álcool efetuada pela GNR e PSP entre 2010 e 2019



É de salientar (gráfico 2), no universo de condutores infratores, o peso significativo assumido pelos condutores que apresentam TAS igual ou superiores a 1,2g/l que constitui crime (n.º 1 do art.º 292º do código penal), e que tem aumentado nos últimos 10 anos, de 42,5% em 2010, para 47,2% em 2019 (quase metade dos condutores infratores).

Gráfico 2 – Evolução da percentagem de condutores infratores segundo a taxa de álcool no sangue (TAS) entre 2010 e 2019



Caracterização

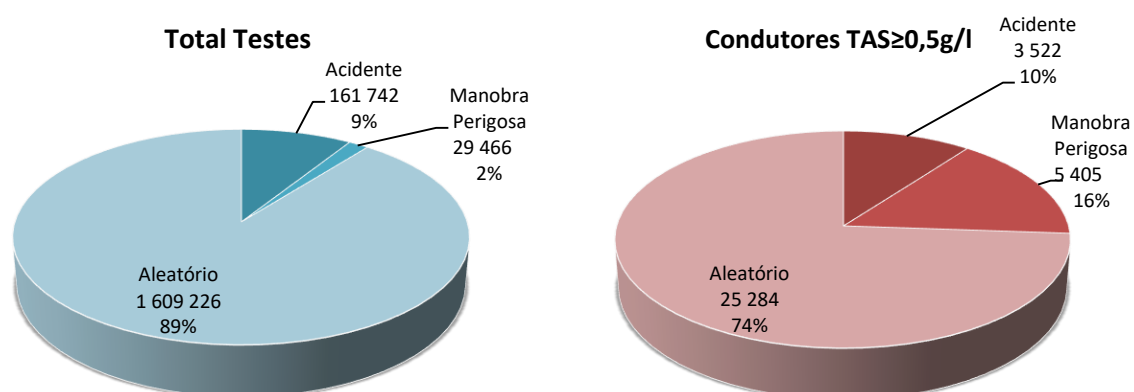
Com o objetivo de caracterizar os resultados da fiscalização da condução sob o efeito de álcool no ano de 2019, a análise será desenvolvida segundo alguns dos parâmetros que constam na ficha de controlador preenchida pelas forças de segurança (GNR e PSP).

1. Natureza da fiscalização

A esmagadora maioria dos testes de álcool foi aleatória (89%), e 74% do total de condutores com $TAS \geq 0,5g/l$ foram detetados desta forma.

A manobra perigosa é a natureza de fiscalização menos frequente (2%), embora represente 16% dos condutores infratores, dos quais 30% acusaram uma taxa de álcool igual ou superior a $1,2g/l$ (crime).

Gráfico 3 - Testes de álcool e infratores por natureza da fiscalização, 2019



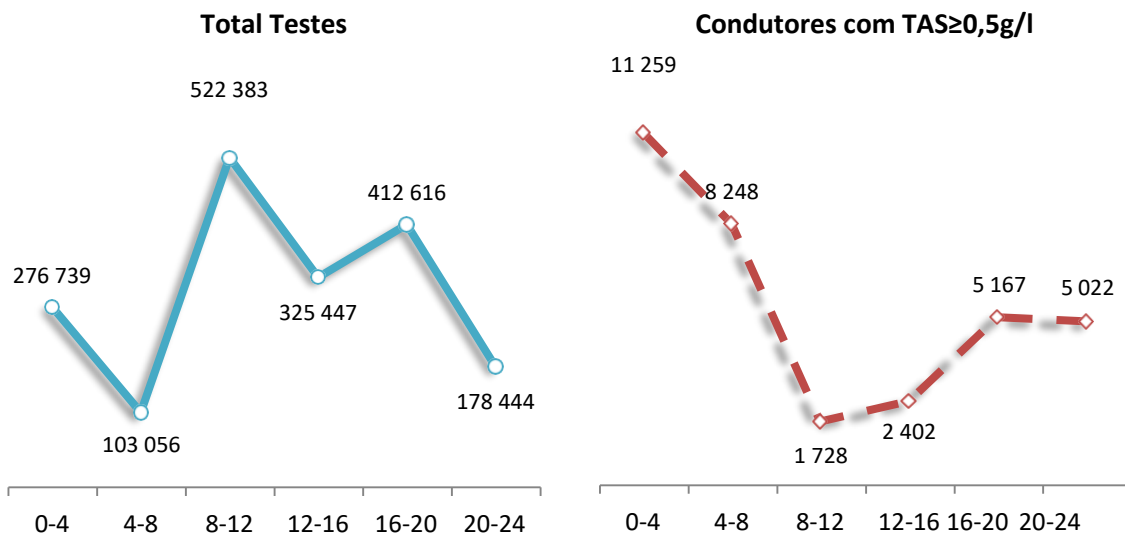
2. Intervalo horário

Em 2019 realizaram-se mais testes de álcool entre as 8h e as 12h (28,7%) e as 16h e as 20h (22,7%) (gráfico 4).

As taxas de infratores mais elevadas registaram-se nos intervalos horários compreendidos entre as 0h e as 4h e entre as 4h e as 8h, 4,1% e 8,0%, respetivamente, enquanto que nos outros intervalos horários apresentam uma taxa média de 1,3%.

É no período das 0h às 8h que se registaram a maioria dos infratores (57,7%).

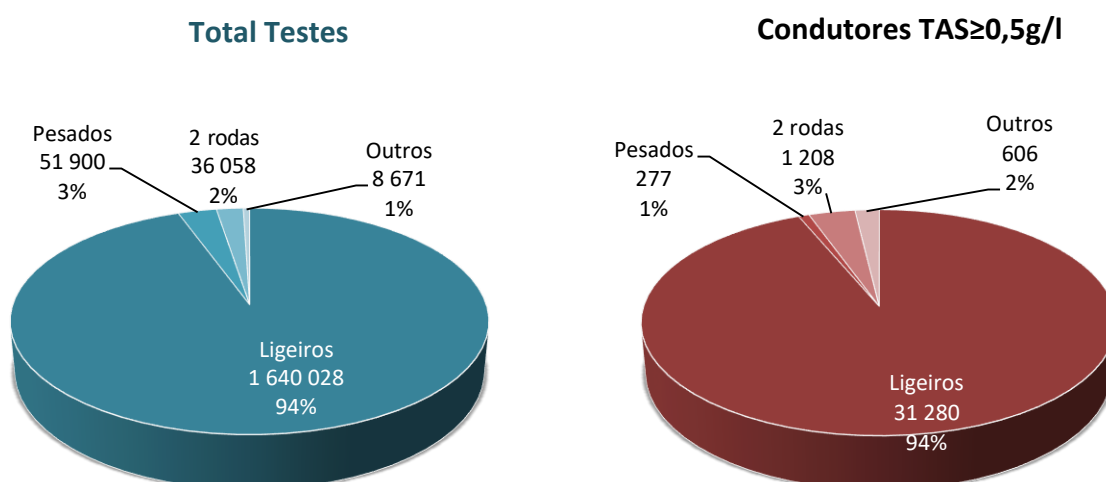
Gráfico 4 - Testes de álcool e infratores por intervalo horário, 2019



3. Categoria de veículos

Relativamente à categoria dos veículos dos condutores fiscalizados (gráfico 5), constata-se o predomínio de automóveis ligeiros, tanto no que diz respeito aos condutores submetidos ao teste de ar expirado (90,2%), como nos que tinham TAS ≥ 0,5g/l (91,4%). Contudo, a taxa de infratores assumiu valores relativamente mais elevados entre os condutores de veículos de 2 rodas a motor (motociclos e ciclomotores) e de outros veículos⁷, 3,4% e 7,0% respetivamente.

Gráfico 5 - Testes de álcool e infratores por categoria de veículo, 2019

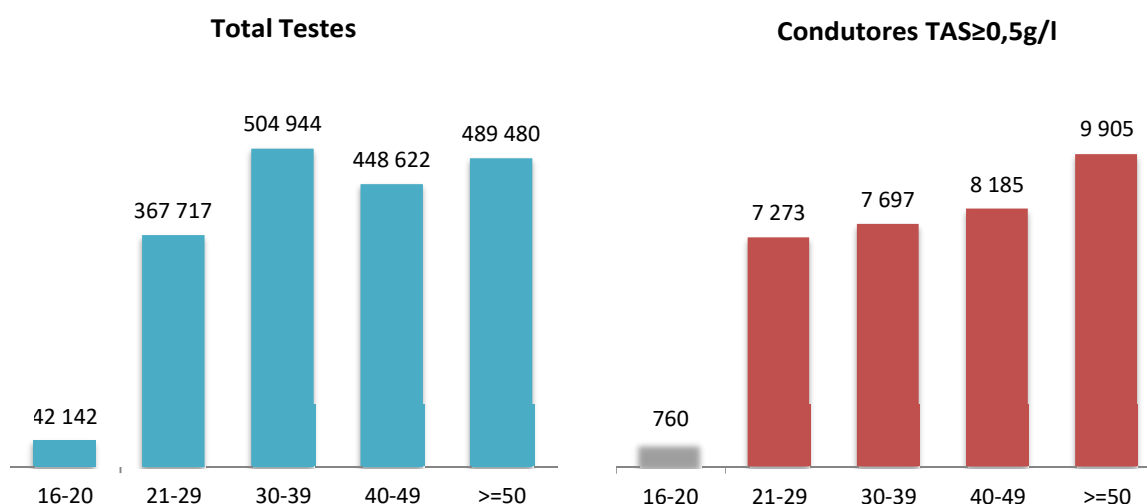


⁷ Veículos que nos termos do código da estrada não pertencem à categoria de pesados, ligeiros, motociclos e ciclomotores.

4. Grupos etários

O maior número de testes foi realizado a condutores do escalão etário 30-39 anos, e em menor quantidade do escalão 16-20 anos, sendo que a maior incidência da $TAS \geq 0,5g/l$ se observou nos condutores de idade igual ou superior a 50 anos (29,3%). A percentagem de infratores, por sua vez, foi proporcionalmente mais elevada entre os jovens de 21 a 29 anos e nos condutores com idade igual ou superior a 50 anos (ambos com 2,0%).

Gráfico 6 - Testes de álcool e infratores por grupo etário, 2019

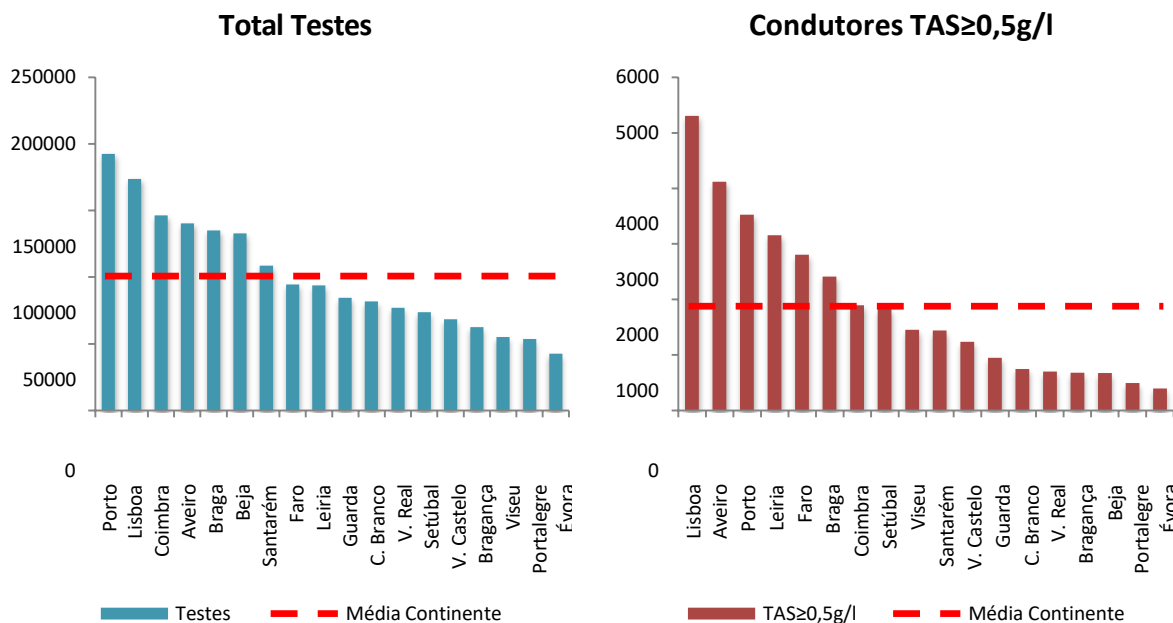


5. Distritos

A nível de distritos (gráfico 7), foi nos distritos do Porto e em Lisboa que ocorreu a maior percentagem de ações de fiscalização, 10,6% e 9,6%, respetivamente.

O maior número de infratores com $TAS \geq 0,5g/l$ registou-se distrito de Lisboa, com 15,7% do total. Em termos relativos os distritos onde foi registada a maior taxa de infratores (n.º de infratores / total de testes) foram Leiria (3,4%), Lisboa (3,1%) e Faro (3,0%).

Gráfico 7 - Testes de álcool e infratores por distritos, 2019



Exames do INMLCF

Em relação às estatísticas do INMLCF, as análises ao sangue realizadas aos condutores não são discriminadas segundo o motivo, pelo que não é possível isolar os resultados associados à ocorrência de acidentes com vítimas (incluídos no estudo da sinistralidade rodoviária) dos que respeitam às restantes ações de fiscalização.

Tendo presente esta limitação, os dados apresentados no quadro 2 permitem constatar o seguinte:

- No período em análise verifica-se uma diminuição continuada no número de exames efetuados que em 2019 apresentaram uma quebra de -29,9% em relação a 2010, sendo esta mais acentuada no último ano.
- A percentagem do número total de infratores com TAS ≥ 0,50 g/l, que teve oscilações pouco significativas entre 2010 e 2018, registou um aumento expressivo em 2019, passando de 63,0% em 2018 para 81,1% em 2019, o que constitui um aumento de 28,7%.
- É de realçar a predominância sistemática de condutores com TAS ≥ 1,20g/l, que todos os anos representaram mais de 2/3 do total de infratores.

Quadro 2 – Exames de determinação da TAS efetuados pelo INMLCF aos condutores entre 2010 e 2019
(acidentes e fiscalização)

| Ano | Total Exames | Infratores | | | Total | Total Inf. Total Exames | Inf. (TAS ≥ 1.20 g/l) Total Inf. |
|--------------------------|--------------|------------------|--------------|-------|-------|----------------------------|-------------------------------------|
| | | 0.50-1.19 g/l | ≥1.20 g/l | | | | |
| 2010 | 4 296 | 854 | 1 827 | 2 681 | 62,4% | 68,1% | |
| 2011 | 4 195 | 825 | 1 894 | 2 719 | 64,8% | 69,7% | |
| 2012 | 4 014 | 825 | 1 708 | 2 533 | 63,1% | 67,4% | |
| 2013 | 3 978 | 829 | 1 658 | 2 487 | 62,5% | 66,7% | |
| 2014 | 3 719 | 692 | 1 580 | 2 272 | 61,1% | 69,5% | |
| 2015 | 3 712 | 772 | 1 567 | 2 339 | 63,0% | 67,0% | |
| 2016 | 3 487 | 666 | 1 544 | 2 210 | 63,4% | 69,9% | |
| 2017 | 3 707 | 665 | 1 561 | 2 226 | 60,0% | 70,1% | |
| 2018 | 3 683 | 673 | 1 648 | 2 321 | 63,0% | 71,0% | |
| 2019 | 3 010 | 651 | 1 790 | 2 441 | 81,1% | 73,3% | |
| Varição 19/10 | -29,9% | -23,8% | -2,0% | -9,0% | 29,9% | 7,6% | |

Estes resultados revelam uma proporção de infratores muito superior à que se verificou no âmbito dos testes de ar expirado realizados pelas entidades fiscalizadoras e registados na ficha de controlador.

Relativamente aos condutores e peões, vítimas de acidente autopsiadas, os gráficos 8 e 9 apresentam a evolução registada no período de 2010 a 2019 sendo de referir o seguinte:

- Nos condutores, a percentagem de vítimas mortais com TAS $\geq 0,50$ g/l em 2019 foi de 37,0%, valor mais elevado que nos anos anteriores apenas semelhante ao verificado em 2010 e 2012.
- Nos peões, o número de vítimas mortais com TAS $\geq 0,50$ g/l em 2019 foi um dos mais baixos dos anos em análise (17,4%) representando um decréscimo face a 2018 (20,3%).
- A percentagem total de mortos (condutores + peões) com TAS $\geq 0,50$ g/l em 2019 apresentou valores da mesma ordem de grandeza que os restantes anos da série, embora em 2014 e 2015 os valores tenham sido mais baixos.
- Das vítimas mortais com TAS $\geq 0,50$ g/l, mais de 70% revelaram taxas de álcool no sangue superiores a 1,2g/l: 75,3% no total das vítimas autopsiadas, 79,0% nos condutores, e 71,4% nos peões.

Gráfico 8 – Distribuição da percentagem de vítimas mortais com TAS $\geq 0,50$ g/l, por ano

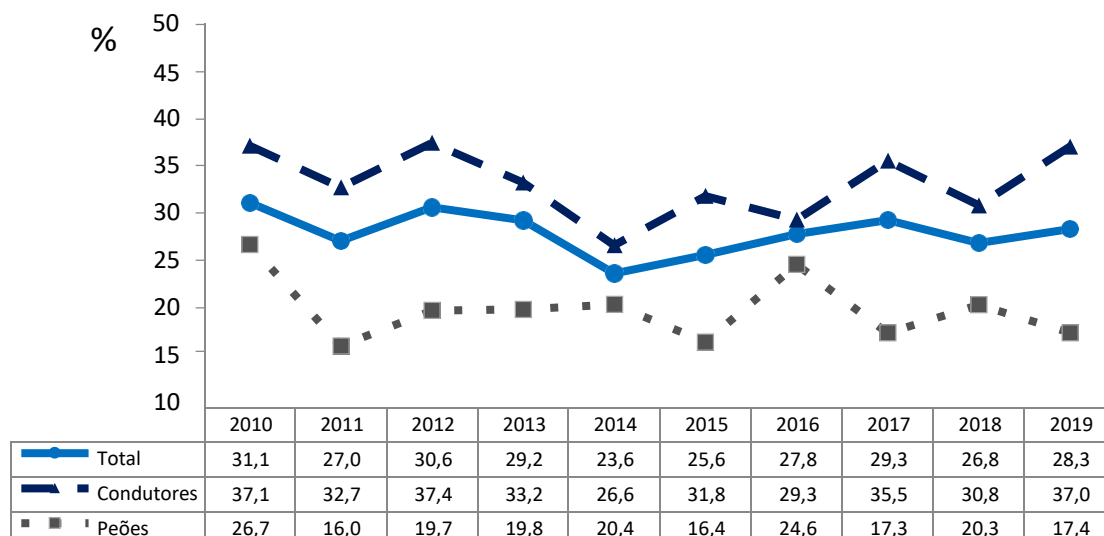
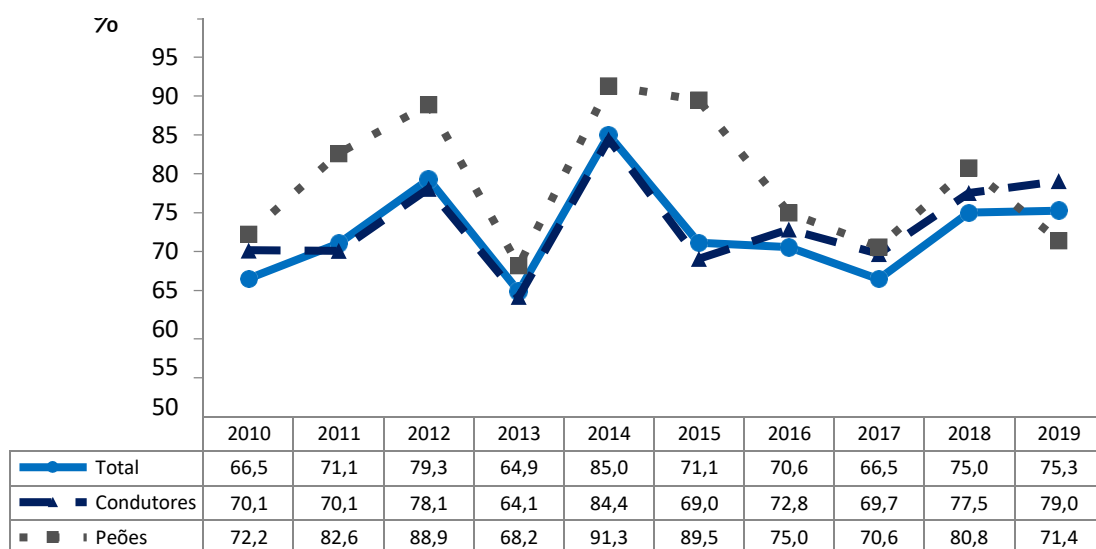


Gráfico 9 – Percentagem de vítimas mortais com TAS $\geq 1,20$ g/l / Total de infratores, por ano



IV – SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA – BEAV

De acordo com o Manual dos Indicadores de Desempenho em Segurança do projeto *Safetynet*⁸ (2008), no que diz respeito à condução sob efeito do álcool, deverão ser adotados como indicadores o número e a proporção de feridos graves e de vítimas mortais *resultantes de acidentes em que pelo menos um interveniente ativo (condutor ou peão) apresente TAS acima de um determinado limite*. Posteriormente

⁸ Safety Performance Indicators- SPI disponível em <http://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/content/safetynet.html>

em 2017, o International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)OECD⁹ recomendou a utilização deste indicador adotando o limite legal de taxa de álcool no sangue. Não existindo para o caso dos peões qualquer limite legal e sendo esta variável para os condutores, conforme o seu tipo, o indicador adotado foi o da TAS $\geq 0,5\text{g/l}$.

Recorrendo à Base de Dados de Acidentes da ANSR é possível conhecer:

- Os resultados dos testes no ar expirado realizados pelas entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) aquando da ocorrência do acidente e inscritos no Boletim Estatístico de Acidentes de Viação (BEAV);
- Os resultados dos exames de quantificação da taxa de álcool no sangue realizados pelo INMLCF e enviados posteriormente para a ANSR a fim de serem inseridos na base de dados de acidentes de viação.

De acordo com o estudo do IRTAD anteriormente referido, entre 2000 e 2010 a proporção média de mortos relacionados com o álcool nos países que forneceram dados foi de 20% tendo-se mantido sensivelmente constante ao longo do período.

Por outro lado, a avaliação efetuada no estudo de 2014 da *Ecorys* intitulado *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*,¹⁰ indica que a média dessa percentagem nos países da União Europeia estará situada entre 20-28%, o que permite manter a estimativa anterior da Comissão Europeia de 25% das mortes em acidentes rodoviários estarem relacionadas com álcool

Considerando que as políticas que são prosseguidas no âmbito da segurança rodoviária no que diz respeito à matéria do álcool se centram no condutor, em seguida é efetuada uma análise em que apenas serão tidos em conta os acidentes em que pelo menos um dos condutores tinha uma taxa de álcool igual ou superior a 0,5 g/l.

Evolução

Relativamente à evolução da sinistralidade a 30 dias envolvendo condutores com TAS $\geq 0,5\text{g/l}$ nos últimos anos (quadro 3), verifica-se que o número de vítimas mortais sofreu um agravamento em 2017 (+12,7%) e se manteve constante em 2018. Os acidentes com vítimas e os feridos, por sua vez, apresentaram uma evolução menos desfavorável em 2017, com variações estatisticamente pouco

⁹ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/alcohol-related-road-casualties-official-crash-statistics.pdf>

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/newspdf/study_alcohol_interlock.pdf

significativas (+0,2% acidentes com vítimas e -1,4% feridos leves), enquanto em 2018 registaram acréscimos de 11,4% acidentes com vítimas, 14,8% feridos graves e 8,4% feridos leves.

Quadro 3 - Sinistralidade a 30 dias envolvendo pelo menos um condutor com TAS \geq 0,5g/l entre 2016 e 2018

| Ano | Acidentes com Vítimas | | Vítimas Mortais | | Feridos Graves | | Feridos Leves | |
|-------------|-----------------------|-------|-----------------|-------|----------------|-------|---------------|-------|
| | N.º | %* | N.º | %* | N.º | %* | N.º | %* |
| 2016 | 1 985 | - | 118 | - | 284 | - | 2 298 | - |
| 2017 | 1 989 | 0,2% | 133 | 12,7% | 284 | 0,0% | 2 265 | -1,4% |
| 2018 | 2 215 | 11,4% | 133 | 0,0% | 326 | 14,8% | 2 455 | 8,4% |

*Variação relativa ao ano anterior

Analisando o peso que os acidentes assumem na sinistralidade geral, cuja causa é atribuível ao álcool (quadro 4), comprova-se o que já foi referido anteriormente – os acidentes com interferência de álcool são particularmente graves. No período de 2016 a 2018, a causa do acidente pode ser atribuída ao álcool em 6,1% do total das ocorrências, sendo que estes provocaram 20,9% do número total de mortes e de 14,6% do número total de feridos graves.

Estes valores permitem igualmente constatar, face à metodologia de avaliação atrás proposta – *percentagem de vítimas mortais resultantes de acidentes com vítimas em que pelo menos um condutor apresenta TAS \geq 0,5g/l* – que a situação nacional não sofreu alterações relevantes em termos relativos, na medida em que a percentagem de mortes ocorrida nestes acidentes aumentou de 21,0%, em 2016, para 22,1%, em 2017, e melhorando ligeiramente em 2018, com uma redução para 19,7%.

Quadro 4 – Peso dos acidentes envolvendo pelo menos um condutor com TAS \geq 0,5g/l na sinistralidade geral entre 2016 e 2018

| Ano | Acidentes com Vítimas | Vítimas Mortais | Feridos Graves | Feridos Leves |
|--------------|-----------------------|-----------------|----------------|---------------|
| 2016 | 6,1% | 21,0% | 14,2% | 5,9% |
| 2017 | 5,8% | 22,1% | 13,4% | 5,4% |
| 2018 | 6,5% | 19,7% | 16,3% | 5,9% |
| Total | 6,1% | 20,9% | 14,6% | 5,7% |

Caracterização

A caracterização da sinistralidade a 30 dias envolvendo pelo menos um condutor com TAS \geq 0,5g/l tem como referência os valores observados no período 2016-2018 e é desenvolvida segundo vários segmentos, como sejam a distribuição temporal (mês, semana, hora), localização, natureza, condições

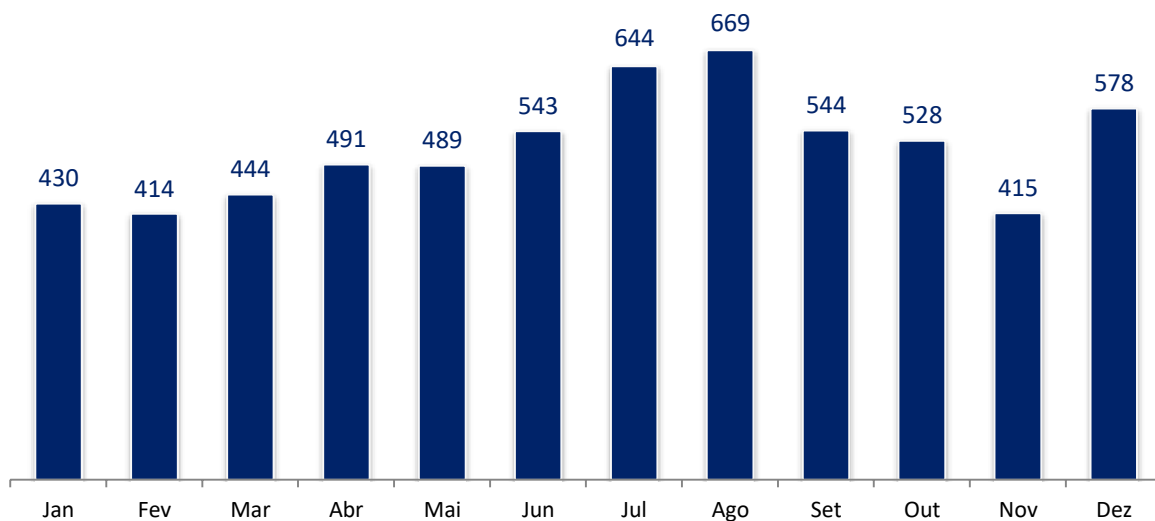
atmosféricas, etc., evidenciando-se, sempre que tal se considere relevante, os aspetos em que esta se distingue da sinistralidade geral.

1. Acidentes e vítimas por mês

Relativamente à distribuição mensal, o número de acidentes com vítimas sob a influência de álcool aumenta significativamente em junho, atinge valores máximos em julho e agosto (21,2% do total registado no período em análise) e diminui a partir de setembro, muito embora em dezembro volte a subir consideravelmente (gráfico 10).



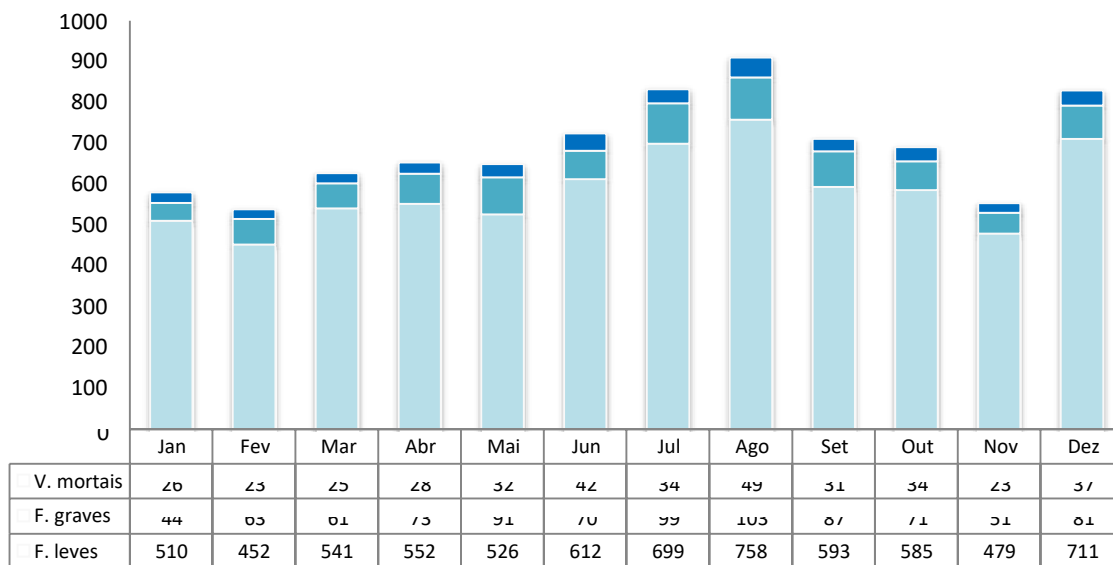
Gráfico 10 – N.º de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por mês, Σ2016 a 2018



Quanto às vítimas (gráfico 11), constata-se uma situação ligeiramente diferente consoante o tipo de lesão: o maior número de vítimas mortais ocorreu nos meses de junho, agosto e dezembro (10,9%, 12,8% e 9,6%, respetivamente), os feridos graves, após registarem um acentuado acréscimo em maio, assumem percentagens mais altas nos meses de julho (11,1%) e agosto (11,5%).



Gráfico 11 – N.º de vítimas sob a influência do álcool por mês, Σ2016 a 2018



2. Acidentes e vítimas por dia da semana

No que concerne aos dias da semana, destacam-se o sábado e domingo relativamente a todos os indicadores de sinistralidade: o número de acidentes com vítimas envolvendo pelo menos um condutor com $TAS \geq 0,5g/l$ (gráfico 12), assim como as vítimas (gráfico 13), registam um agravamento substancial a partir de sexta-feira, pelo que o fim de semana é responsável por 45,9% dos acidentes c/ vítimas, 44,8% das vítimas mortais, 47,7% dos feridos graves e 46,8% dos feridos leves.



Gráfico 12 – N.º de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por dia da semana, Σ2016 a 2018

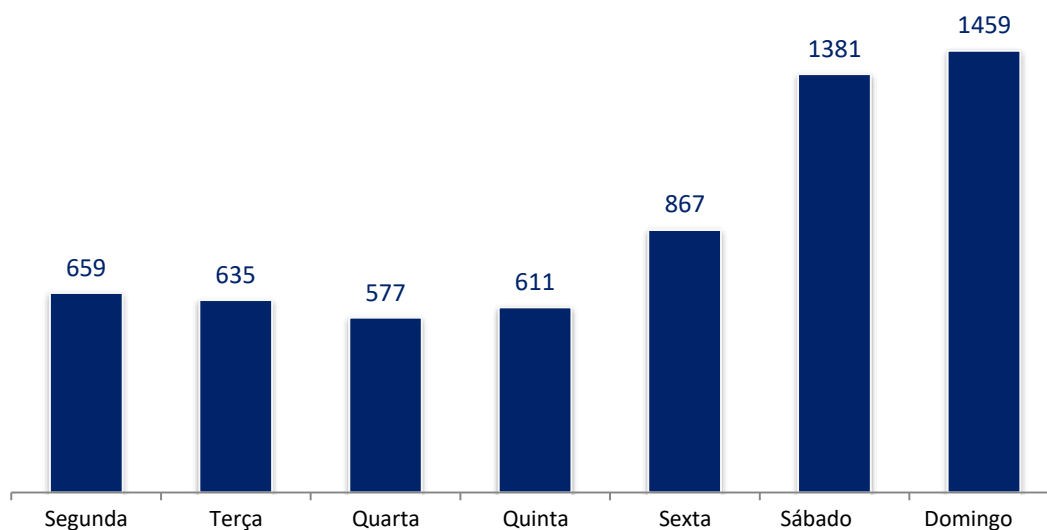
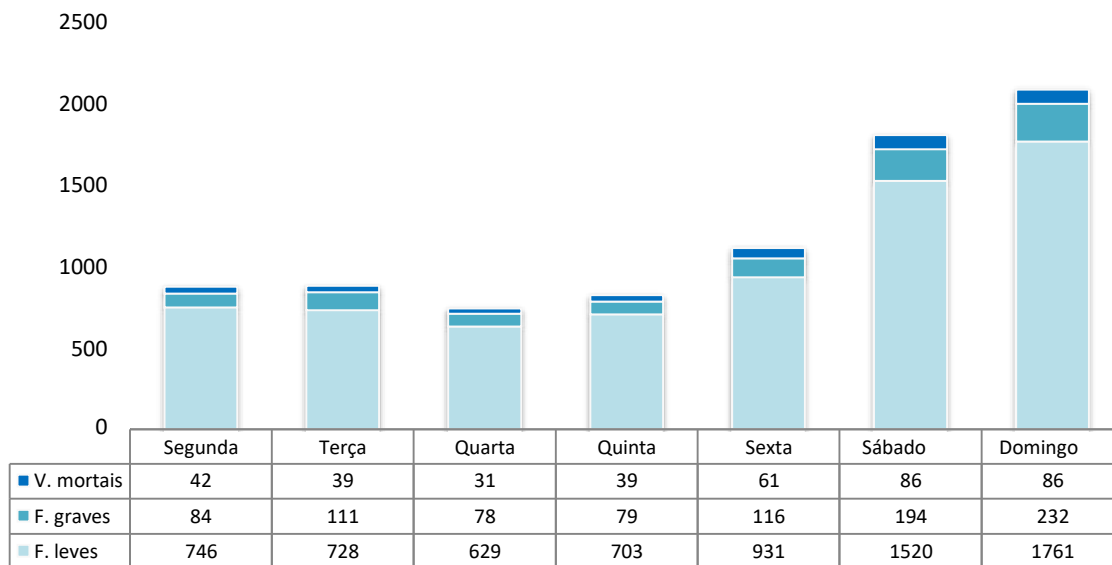


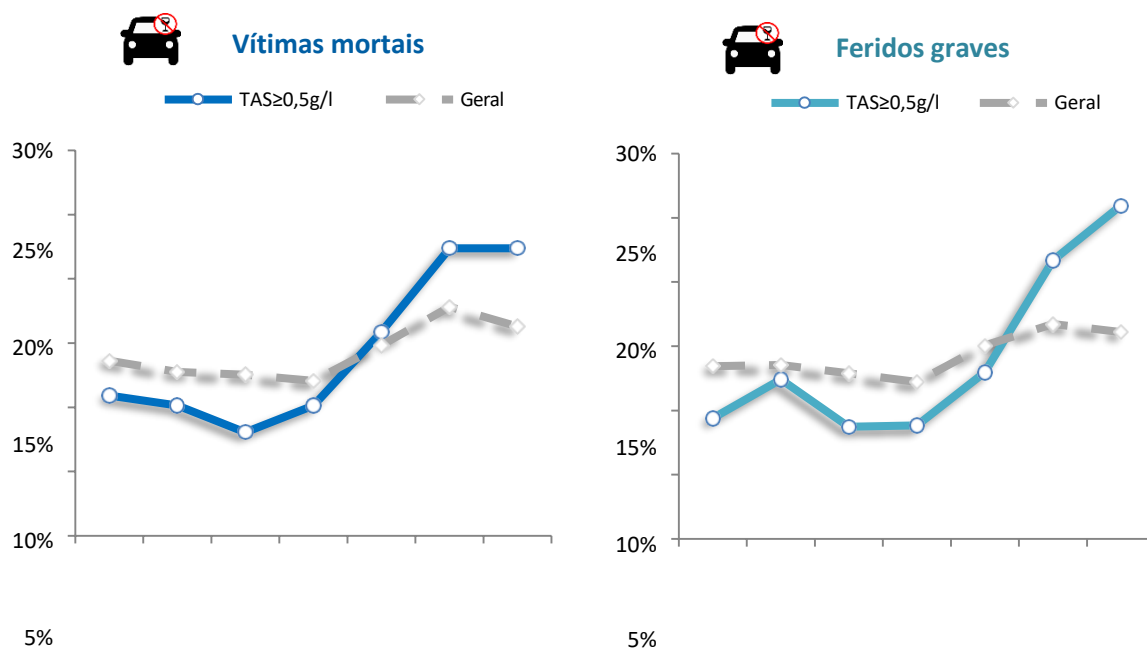


Gráfico 13 – N.º de vítimas sob a influência do álcool por dia da semana, Σ2016 a 2018



Ainda neste contexto, importa assinalar que o acréscimo de vítimas mortais e feridos graves observado entre sexta e sábado é bastante mais acentuado na sinistralidade relacionada com álcool do que nos restantes acidentes (gráfico 14), e que os valores registados no domingo se mantêm elevados ou até aumentam (caso dos feridos graves), ao contrário do que sucede na sinistralidade geral, que apresenta uma ligeira diminuição nesse dia.

Gráfico 14 – Percentagem de vítimas mortais e de feridos graves por dia da semana da sinistralidade com álcool na sinistralidade geral, Σ2016 a 2018



0%

Seg Ter Qua Qui Sex Sáb Dom

0%

Seg Ter Qua Qui Sex Sáb Dom



3. Acidentes e vítimas por intervalo horário

Sobre a distribuição segundo as horas do dia, verifica-se que mais de 1/4 dos acidentes envolvendo pelo menos um condutor sob o efeito de álcool (26,7%) bem como dos feridos leves (26,1%) ocorre entre as 18 a as 21 horas (gráficos 15 e 16).

Quanto aos acidentes de maior gravidade, apesar de serem relativamente mais frequentes no período das 18-21 horas (com 24,2% dos mortos e 22,6% dos feridos graves), também registam percentagens expressivas entre as 21 e as 24 horas (19,3% mortos e 20,6% feridos graves).



Gráfico 15 – Percentagem de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por intervalo horário, Σ2016 a 2018

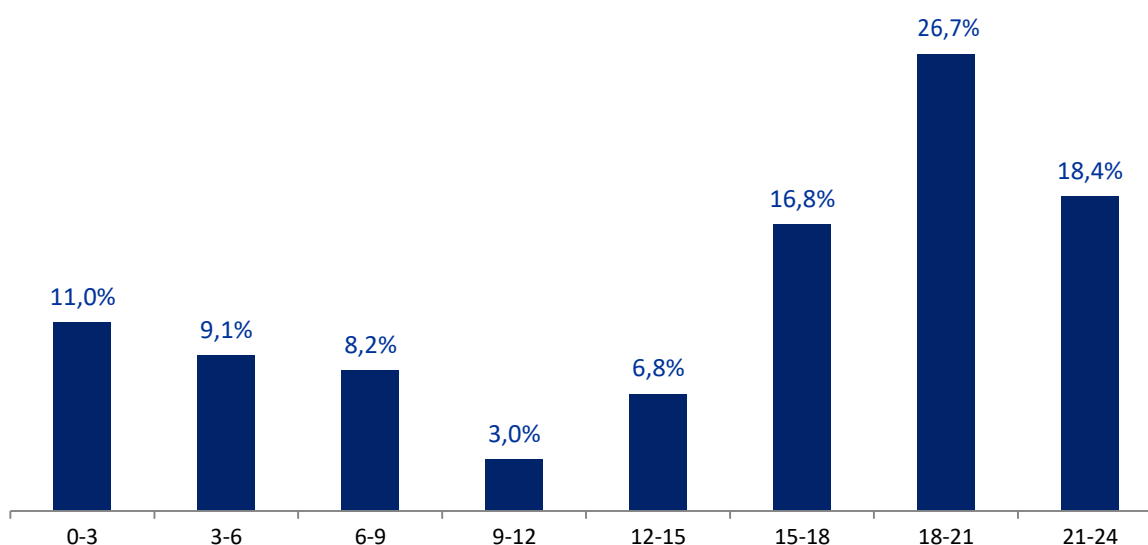
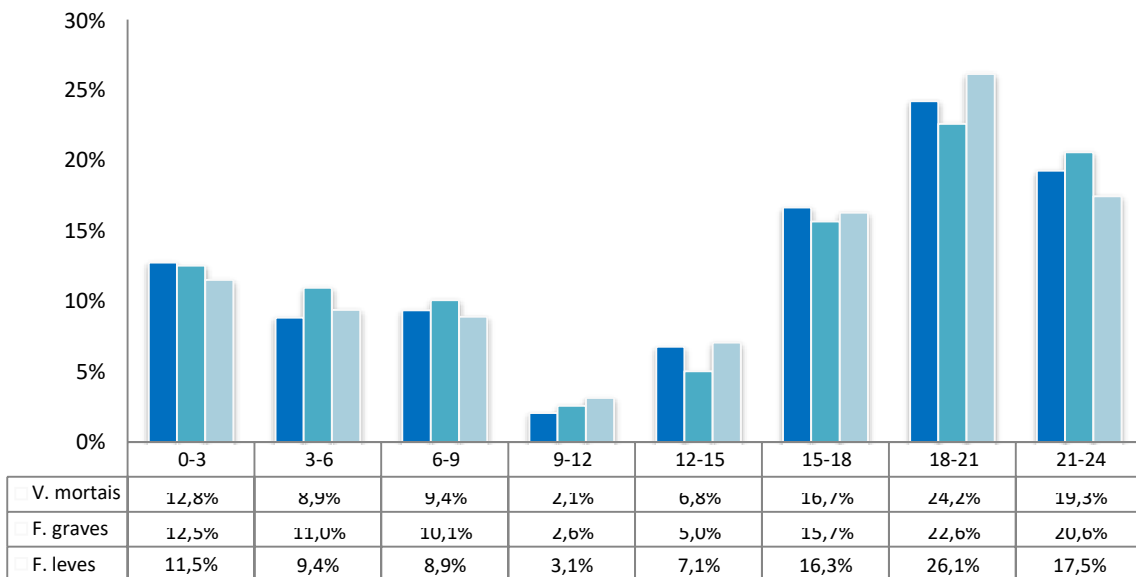


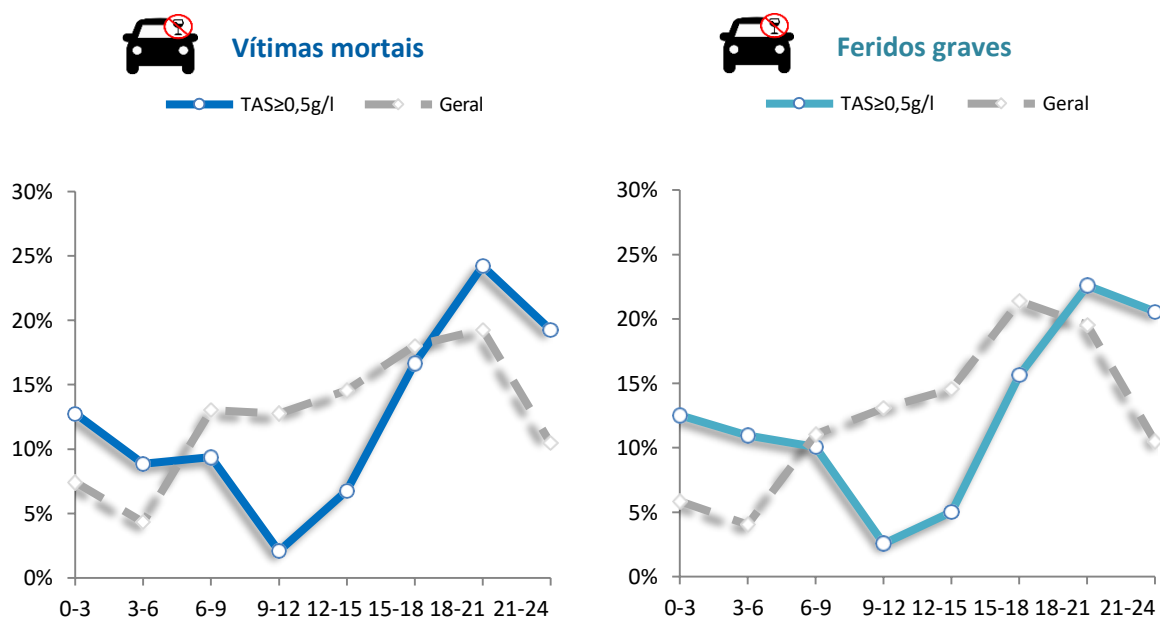


Gráfico 16 – Percentagem de vítimas sob a influência do álcool por intervalo horário, Σ2016 a 2018



Além dos elevados valores observados ao entardecer e à noite, um outro aspeto a realçar é o facto de 21,6% do total de vítimas mortais e 23,5% dos feridos graves resultantes de acidentes relacionados com o álcool ocorrerem entre a meia-noite e as 6 horas da madrugada, quando na sinistralidade geral estas proporções são de 11,8% e 9,9%, respetivamente (gráfico 17).

Gráfico 17 – Percentagem de vítimas mortais e feridos graves por intervalos horários da sinistralidade com álcool na sinistralidade geral, Σ2016 a 2018



4. Acidentes e vítimas por condições de luminosidade

Analisando os períodos do dia, constata-se que mais de metade dos acidentes com vítimas envolvendo pelo menos um condutor com $TAS \geq 0,5g/l$ e das vítimas (gráficos 18 e 19) se verificam à noite: 51,2% acidentes, 51,6% mortos, 54,4% feridos graves e 51,5% feridos leves. Esta predominância é uma particularidade da sinistralidade sob a influência de álcool, uma vez que no geral se observa o oposto – o número de acidentes e de vítimas é superior durante o dia (gráfico 18).



Gráfico 18 – N.º de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por condições de luminosidade, $\Sigma 2016$ a 2018

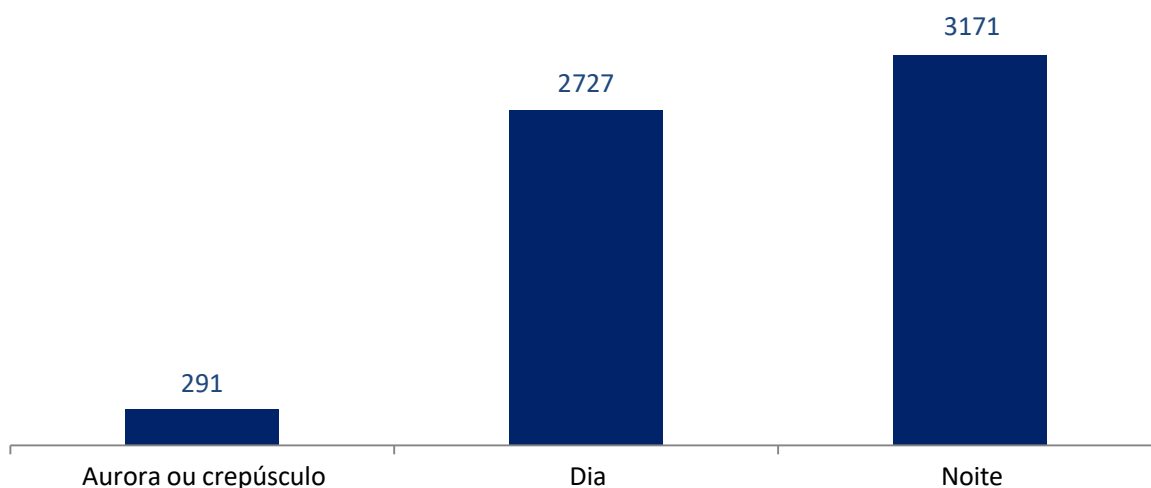
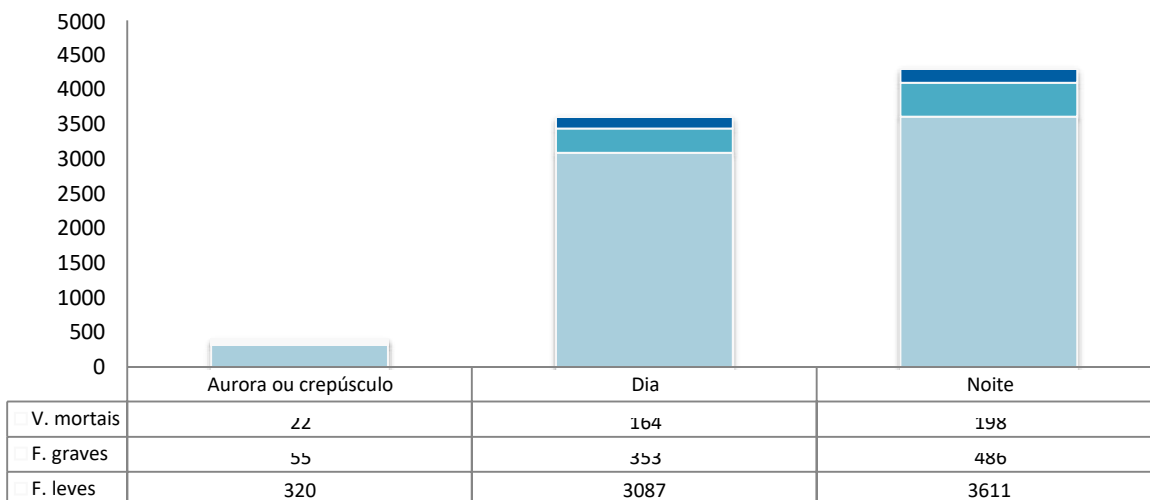


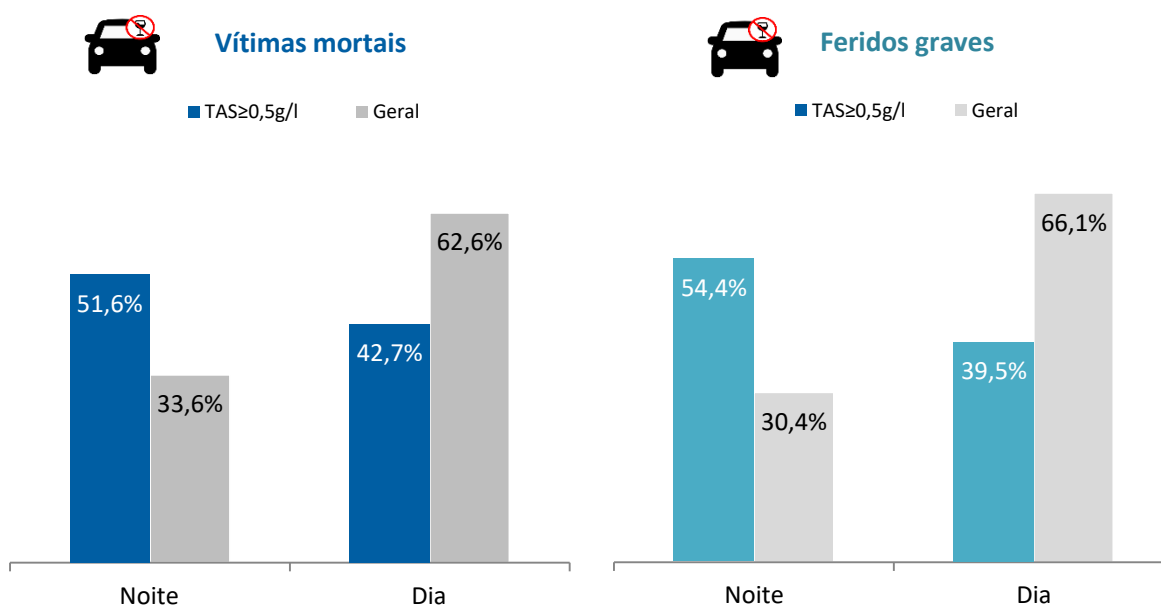


Gráfico 19 – N.º de vítimas sob a influência do álcool por condições de luminosidade, Σ2016 a 2018



Mesmo considerando os acidentes mais graves (com vítimas mortais e feridos graves), que na sinistralidade geral também revelam um agravamento à noite, as percentagens correspondentes a estas vítimas são muito mais baixas (gráfico 20): 33,6% mortos e 30,4% feridos graves *versus* 51,6% mortos e 54,4% feridos graves nos acidentes relacionados com o álcool.

Gráfico 20 – Percentagem de vítimas mortais e feridos graves por condições de luminosidade da sinistralidade com álcool na sinistralidade geral, Σ2016 a 2018



5. Acidentes e vítimas por natureza

No que respeita à natureza, o maior número de acidentes que envolvem pelo menos um condutor com $TAS \geq 0,5g/l$ bem como de vítimas, resulta de despistes simples (gráficos 21 e 22): 32,6% dos acidentes, 32,3% das vítimas mortais, 35,2% dos feridos graves e 27,3% dos feridos leves. A seguir destacam-se as colisões frontais e laterais, que em conjunto, representam 25,2% dos acidentes e 31,4% dos feridos leves. Já em relação às vítimas mortais e aos feridos graves, os acidentes que assumem maior importância depois dos despistes simples e das colisões frontais, são os despistes com capotamento, com 14,1% das vítimas mortais e 9,6% dos feridos graves.



Gráfico 21 – N.º de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por natureza, $\Sigma 2016$ a 2018

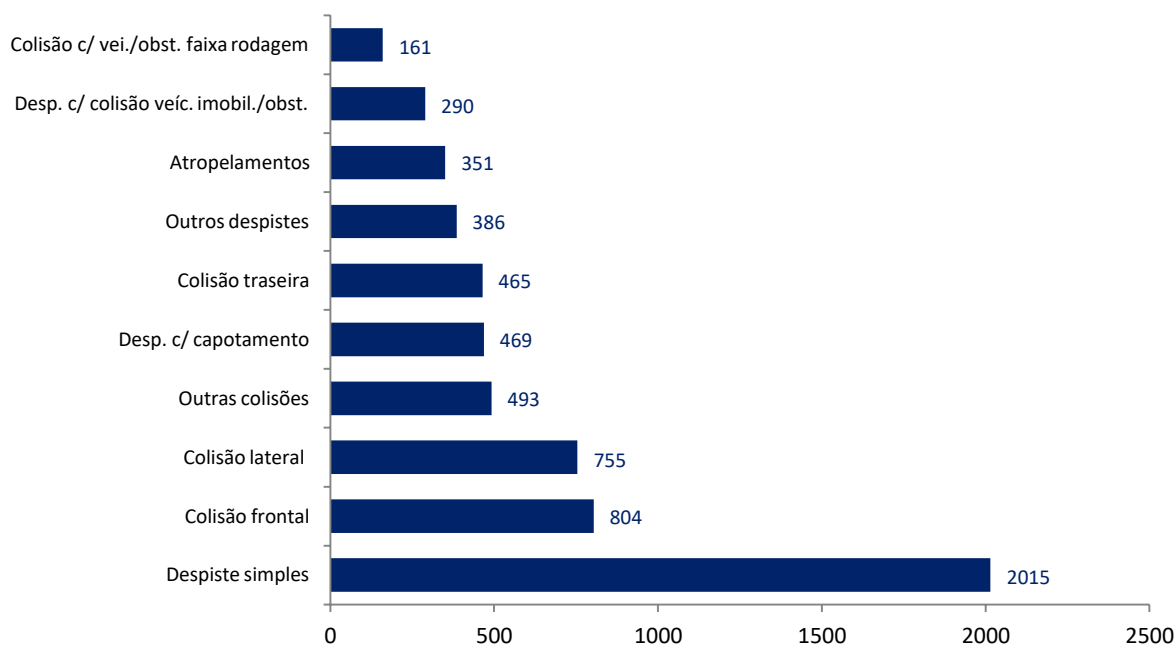
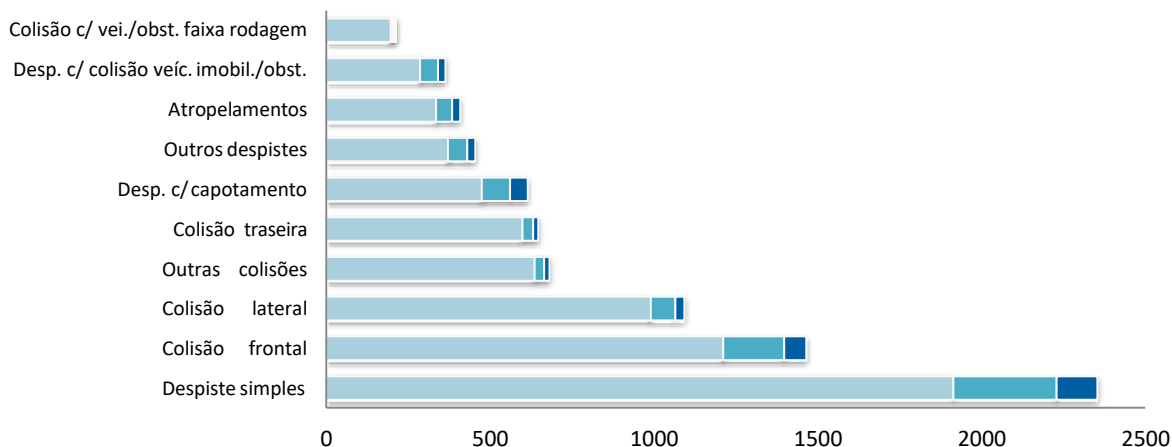




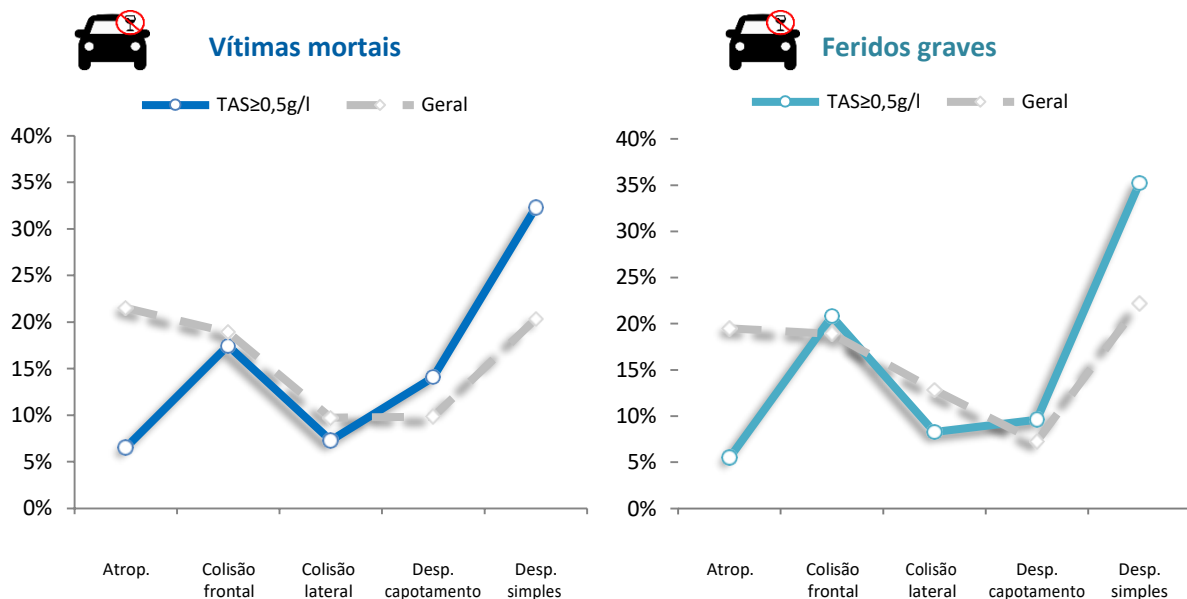
Gráfico 22 – N.º de vítimas sob a influência do álcool por natureza, Σ2016 a 2018



| | Despiste simples | Colisão frontal | Colisão lateral | Outras colisões | Colisão traseira | Desp. c/ capotamento | Outros despistes | Atropelamentos | Desp. c/ colisão veíc. imobil./obst. | Colisão c/ veí./obst. faixa rodagem |
|--------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|------------------|----------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| ■ F. leves | 1914 | 1212 | 991 | 636 | 599 | 475 | 372 | 335 | 287 | 197 |
| ■ F. graves | 315 | 186 | 74 | 29 | 32 | 86 | 58 | 49 | 54 | 11 |
| ■ V. mortais | 124 | 67 | 28 | 16 | 16 | 54 | 25 | 25 | 23 | 6 |

Em termos comparativos (gráfico 23), os despistes simples e com capotamento adquirem maior relevância na sinistralidade com álcool, sendo responsáveis por 46,4% das vítimas mortais e 44,9% dos feridos graves *versus* 30,2% e 29,4% no geral, respetivamente. Inversamente, as vítimas que resultam de atropelamentos são muito menos numerosas, constituindo 6,5% das vítimas mortais e 5,5% dos feridos graves em contrapartida com 21,5% e 19,5% nos restantes acidentes, respetivamente.

Gráfico 23 – Percentagem de vítimas mortais e feridos graves por natureza da sinistralidade com álcool na sinistralidade geral, Σ2016 a 2018

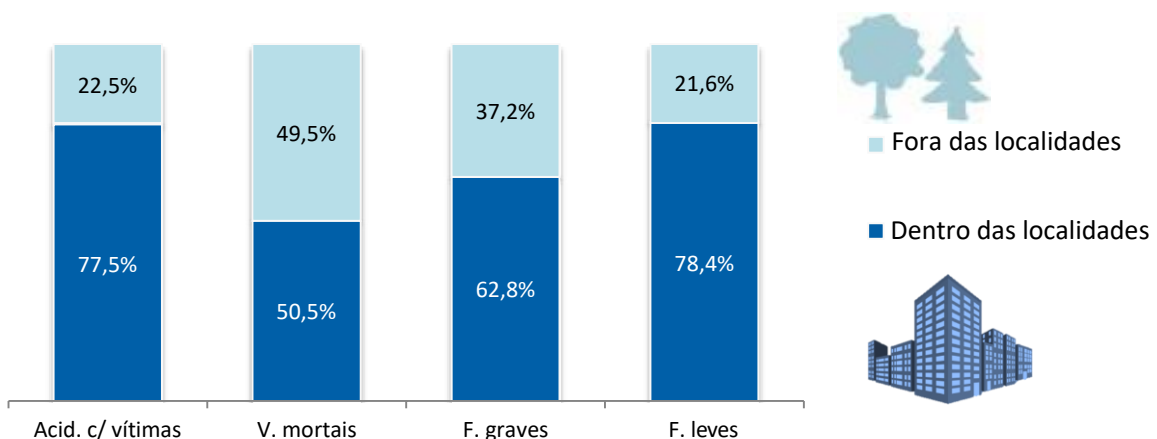


6. Acidentes e vítimas por localização

No que se refere à localização (gráfico 24), o maior número de acidentes envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0,5g/l bem como de vítimas verifica-se dentro das localidades – 77,5% dos acidentes, 50,5% das vítimas mortais, 62,8% dos feridos graves e 78,4% dos feridos leves, seguindo a mesma tendência que a sinistralidade no geral.



Gráfico 24 – Percentagem de acidentes e vítimas sob a influência do álcool por localização, Σ2016 a 2018



7. Acidentes e vítimas por tipo de via

Quanto ao tipo de via (gráficos 25 e 26), a distribuição da sinistralidade com presença de álcool é semelhante à que se observa ao nível da sinistralidade em geral, diferindo apenas em relação às estradas municipais, onde a percentagem de vítimas mortais é de 12,8% nos acidentes relacionados com o álcool *versus* 7,9% no geral.

Os arruamentos são o tipo de via onde ocorrem o maior número de acidentes (59,2%) e de feridos (44,7% feridos graves e 59,6% feridos leves), porém as estradas nacionais registam o número mais elevado de vítimas mortais (36,5%).



Gráfico 25 – N.º de acidentes c/ vítimas sob a influência do álcool por tipo de via, Σ2016 a 2018

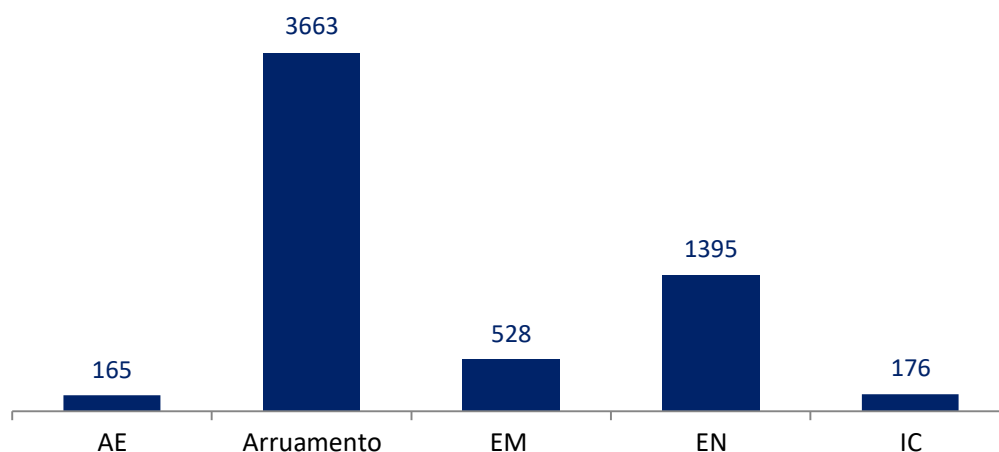
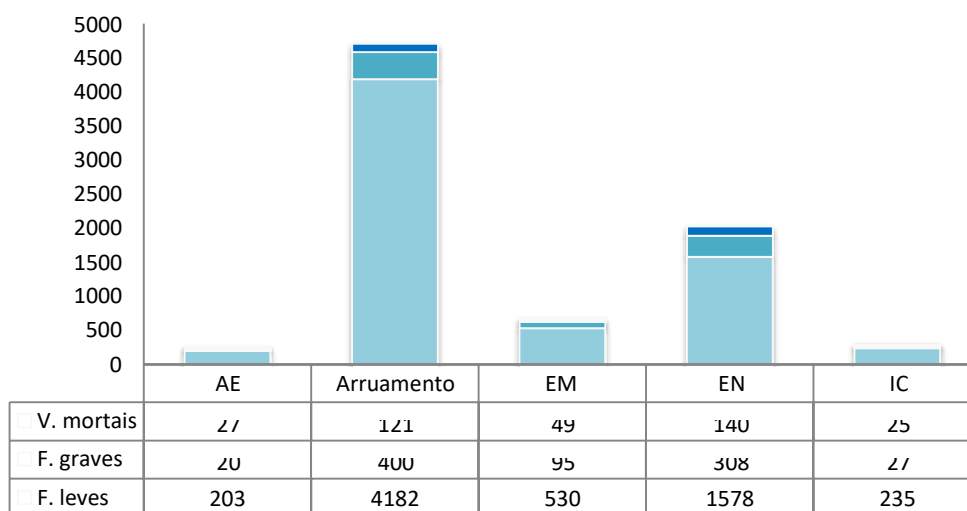


Gráfico 26 – N.º de vítimas sob a influência do álcool por tipo de via, Σ2016 a 2018

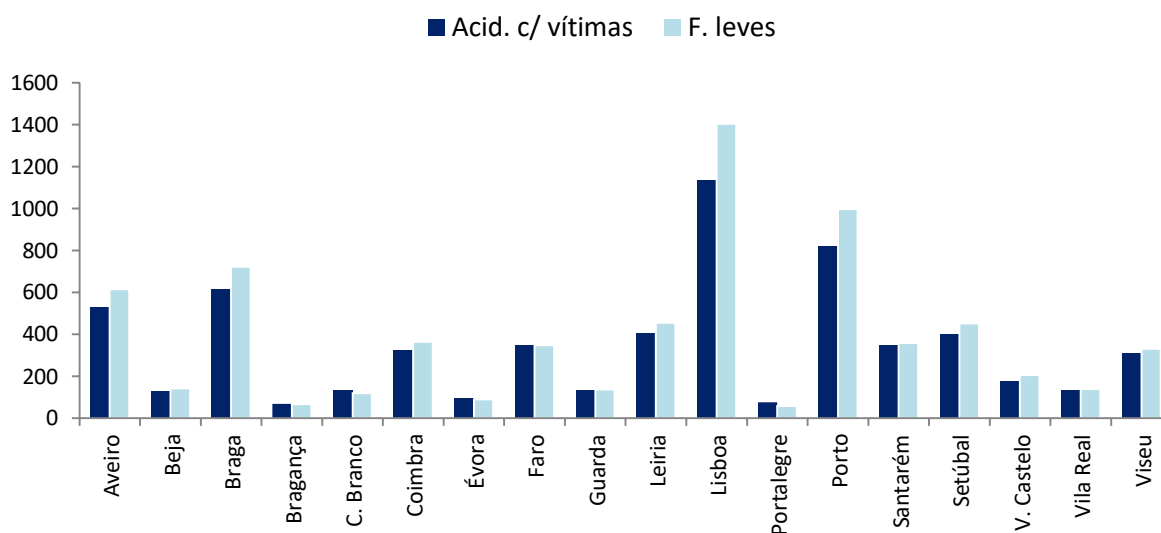


8. Acidentes e vítimas por distrito

Analisando por distrito, 31,6% dos acidentes e 34,2% dos feridos leves resultam das ocorrências nos distritos de Lisboa e Porto (gráfico 27), tal como se verifica na sinistralidade em geral, com 40,6% dos acidentes e dos feridos leves a ocorrerem nestes dois distritos.

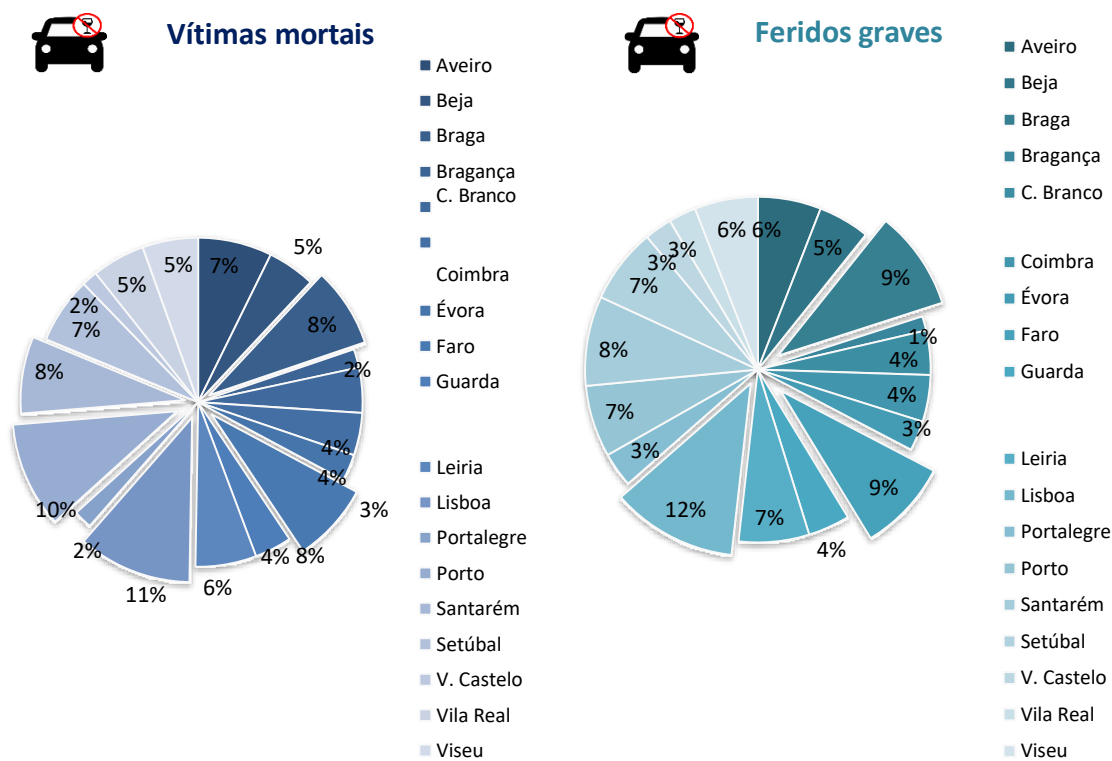


Gráfico 27 – N.º de acidentes c/ vítimas e de feridos leves sob a influência do álcool por distrito, Σ 2016 a 2018



Relativamente às vítimas mortais, além dos distritos de Lisboa (11,2%) e do Porto (10,4%) também se evidenciam Braga (7,8%), Faro (7,8%) e Santarém (7,6%), enquanto que esta tendência na sinistralidade em geral se mantém apenas em Lisboa e Porto. Nos feridos graves, os distritos mais representativos são Lisboa com 11,7%, Braga (9,3%) e Faro (8,6%) – conforme gráfico 28, sendo que em termos da sinistralidade geral se mantém- a representatividade de Lisboa, seguida de Faro, Porto e Santarém.

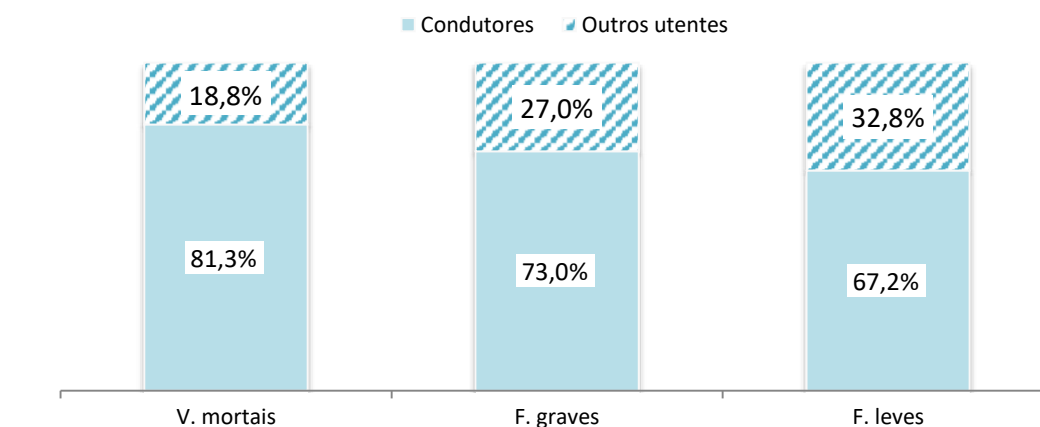
Gráfico 28 – Percentagem de vítimas mortais e feridos graves sob a influência do álcool por distrito, Σ2016 a 2018



9. Vítimas por categoria de utente

No que respeita à categoria de utentes, os condutores são as principais vítimas dos acidentes relacionados com o álcool (gráfico 29), constituindo 81,3% dos mortos, 73,0% dos feridos graves e 67,2% dos feridos leves, quando na sinistralidade geral os valores são 63,1%, 62,0% e 64,2%, respetivamente.

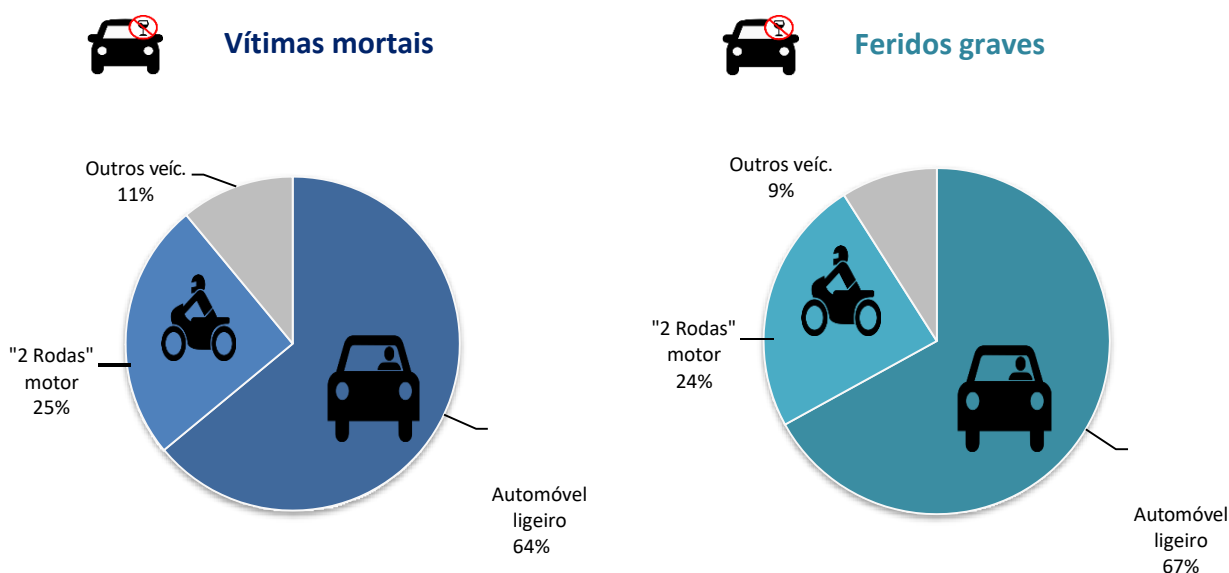
Gráfico 29 – Percentagem de utentes vítimas na sinistralidade com álcool, Σ2016 a 2018



10. Vítimas por categoria de veículo

Analisando os veículos intervenientes (gráfico 30), aproximadamente 2/3 das vítimas mortais e dos feridos graves resultam de acidentes com automóveis ligeiros e 1/4 com veículos de “2 Rodas” a motor, não se verificando valores estatisticamente significativos entre os restantes veículos, tendência similar à da sinistralidade geral.

Gráfico 30 – Percentagem de vítimas mortais e feridos graves sob a influência do álcool por categoria de veículo, Σ2016 a 2018

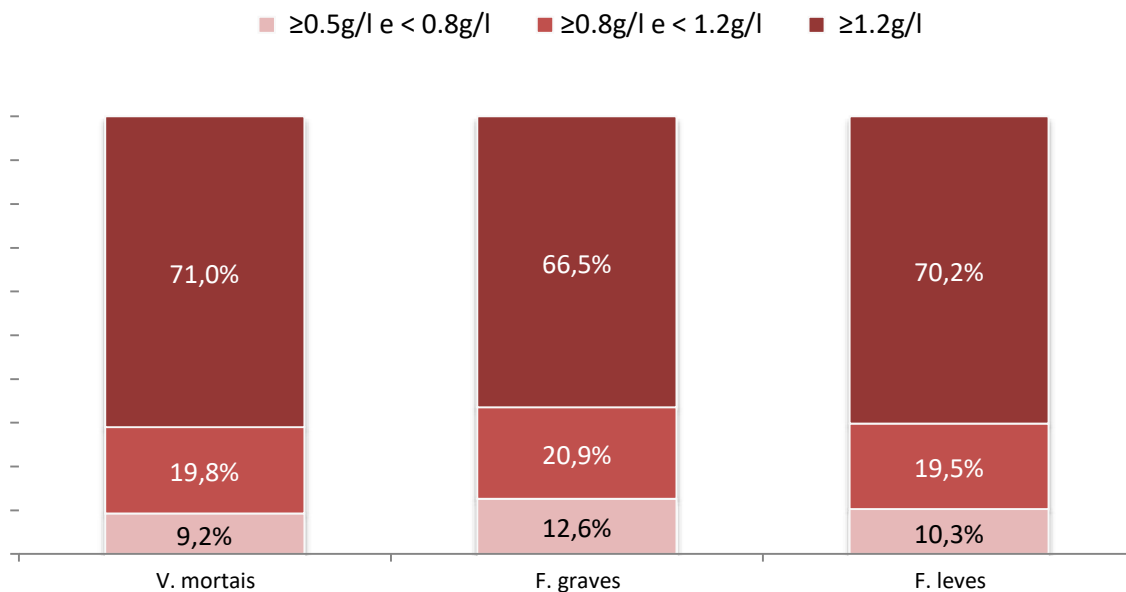


12. Condutores

O gráfico 31, referente à taxa de álcool no sangue dos condutores que sofreram lesões, é bastante elucidativo ao revelar que a maioria apresenta uma TAS igual ou superior a 1,2g/l, ou seja, muito acima do limite geral e assumindo valores que, de acordo com a legislação atual, constituem crime.



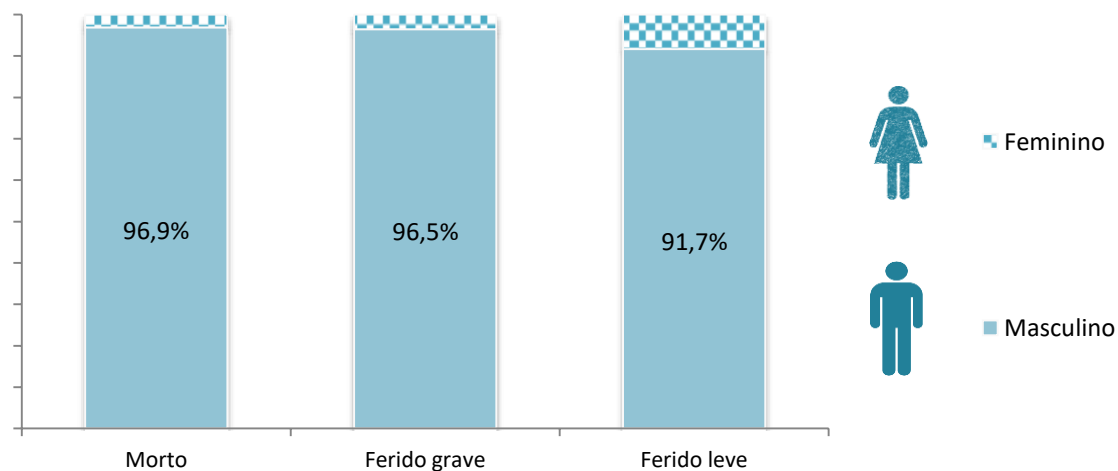
Gráfico 31 – Percentagem de condutores segundo o nível da TAS, Σ2016 a 2018 por tipo de lesão



Relativamente ao género dos condutores, é nítida a preponderância do sexo masculino em todos os graus de lesão (gráfico 32): 96,9% das vítimas mortais, 96,5% dos feridos graves e 91,7% dos feridos leves.



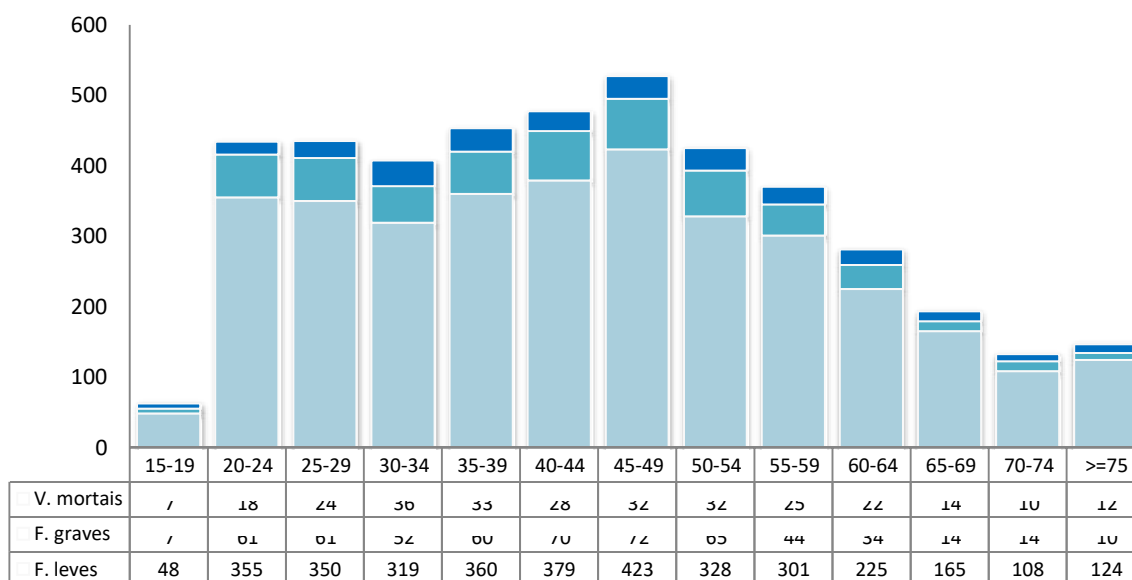
Gráfico 32 – Percentagem de condutores vítimas sob a influência do álcool segundo o género, Σ2016 a 2018



No que se refere à idade, observa-se uma maior incidência de condutores vítimas sob a influência de álcool entre os 20 e os 49 anos, representando 62,9% das vítimas. Analisando por tipo de lesão, 23,5% das vítimas mortais têm entre 30 e 39 anos, 25,5% dos feridos graves têm entre 40 e 49 anos, tal como acontece nos feridos leves, em que 23,0% se situam no mesmo grupo etário.

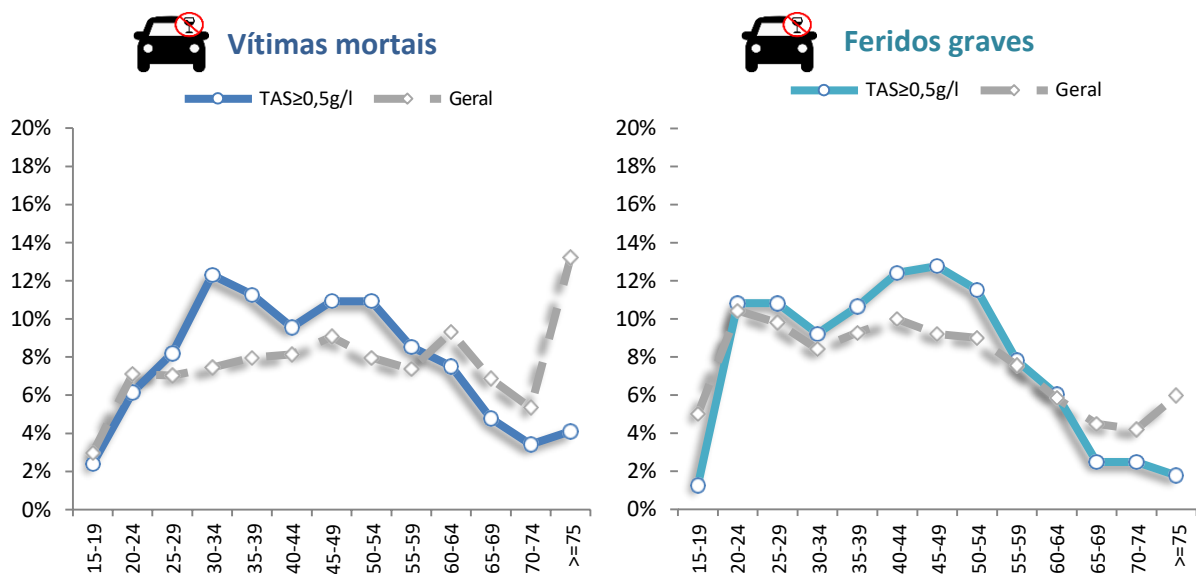


Gráfico 33 – N.º de condutores vítimas sob a influência do álcool segundo o grupo etário, Σ2016 a 2018



A este propósito, interessa igualmente evidenciar a relativa predominância nos acidentes sob o efeito de álcool de condutores com idades compreendidas entre os 30 e os 54 anos (gráfico 34), os quais representam 54,9% das vítimas mortais e 56,6% dos feridos graves *contra* 40,6% e 45,9%, respetivamente, na sinistralidade geral.

Gráfico 34 – Percentagem de vítimas mortais e de feridos graves por grupo etário da sinistralidade com álcool na sinistralidade geral, Σ2016 a 2018



BIBLIOGRAFIA

- Allsop, R. (2015) Saving lives by lowering the legal drink drive limit, University College London.
- Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C. & Fiorentino, D. (2002) Crash rate of alcohol impaired driving. Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, Montreal.
- Safety Performance Indicators- SPI disponível em <http://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/content/safetynet.html>
- <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/alcohol-related-road-casualties-official-crash-statistics.pdf>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/newspdf/study_alcohol_learnerlock.pdf
- http://www.sicad.pt/BK/Publicacoes/Lists/SICAD_PUBLICACOES/Attachments/161/RelatorioAnual_2018_%20SituacaoDoPaisEmMateriaDeAlcool_PT.pdf

AVENIDA CASAL DE CABANAS,
URBANIZAÇÃO DE CABANAS GOLF, N.º 1
TAGUS PARK
2734-507 BARCARENA