

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



ÁLCOOL E SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM LISBOA

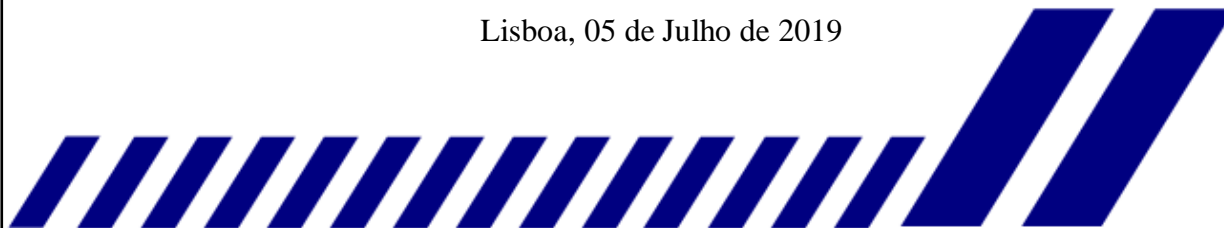
António Luiz da Cunha Garcia

Comissário M/136299

Estudo Teórico

III Curso Comando Direção Policial

Lisboa, 05 de Julho de 2019



António Luiz da Cunha Garcia

Comissário M/136299

ÁLCOOL E SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM LISBOA

III Curso Comando Direção Policial

Lisboa, 05 de Julho de 2019

RESUMO

A condução de veículo automóvel sob a influência do álcool é um problema que gera um elevado risco social, inoportável na sociedade moderna que procura a salvaguarda dos direitos fundamentais e do bem-estar dos seus cidadãos. O número de mortes provocadas por acidentes de viação faz da sinistralidade rodoviária um grave problema de saúde pública com todos os custos associados. Este estudo aborda este fenómeno da sinistralidade rodoviária, com base no conhecimento obtido através dos processos de acidentes de viação, elaborados pela Divisão de Trânsito da Polícia de Segurança Pública na cidade de Lisboa. O presente estudo não se limita à parte prática e aborda a influência e os efeitos do consumo de álcool nas capacidades humanas durante o exercício da condução de veículos. Com base nas conclusões estudo teórico pretende-se qualificar o perfil do condutor e apresentar medidas para garantir a obtenção de resultados mais eficientes a nível de sinistralidade rodoviária, tais como, melhoria da legislação quanto à uniformidade da Taxa de Álcool no Sangue para os condutores e a sua sanção, o aumento das campanhas de educação rodoviária ao nível escolar devendo as mesmas ser complementadas entre si.

Palavras-chave: Álcool, condução, sinistralidade rodoviária, veículo.

ABSTRACT

The driving of a motor vehicle under the influence of alcohol is a problem that creates a high social risk, unbearable in modern society, which seeks to safeguard the fundamental rights and well-being of its citizens. The number of deaths caused by road accidents makes road fatalities a serious public health problem with all the associated costs. This study addresses this phenomenon of road accidents, based on the knowledge obtained through the traffic accident processes, prepared by the Public Safety Police Transit Division in the city of Lisbon. The present study is not limited to the practical part and addresses the influence and effects of alcohol consumption on human capacities during the exercise of driving vehicles. Based on the conclusions theoretical study intends to qualify the profile of the driver and present measures to ensure the achievement of more efficient results in terms of road accidents, such as improved legislation on the uniformity of the Blood Alcohol Rate for drivers and their sanction, the increase of school-based road safety education campaigns, which should be complemented each other.

Keywords: Alcohol, driving, road accident, vehicle.

ÍNDICE

RESUMO	3
ABSTRACT	4
LISTA SIGLAS	6
INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1 – CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA	9
1.1. Perspetiva histórico-cultural do alcoolismo	9
1.2. Efeitos do álcool e relação com a sinistralidade rodoviária.	10
CAPÍTULO 2 – ÁLCOOL E O DIREITO	13
1.1. Enquadramento legal do álcool.....	13
1.2. Procedimentos na Fiscalização e sanções no álcool.....	14
CAPÍTULO 3 – ESTUDO EXPLORATÓRIO SOBRE A SINISTRALIDADE E CONDUÇÃO COM ÁLCOOL NA CIDADE DE LISBOA	17
1.1 Metodologia	17
1.1 Discussão dos dados.....	18
CONCLUSÃO	23
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS	27
ANEXOS	29

LISTA DE SIGLAS

ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

BIAV - Brigadas de Investigação de Acidentes de Viação

CE - Código da Estrada

COMETLIS - Comando Metropolitano de Lisboa

CP - Código Penal

DT - Divisão de Trânsito

ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

INMLCF- Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses

OMS - Organização Mundial de Saúde

PENSE 2020 - Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária

PSP - Polícia de Segurança Pública

SICAD- Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências

TAE - Teor de Álcool no Ar Expirado

TAS - Taxa de Álcool no Sangue

INTRODUÇÃO

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2018) os acidentes de viação são a oitava causa de morte, responsável por 1,4 milhões a nível mundial, das 56,9 milhões de mortes no mundo em 2016.

De acordo com o Relatório Anual de Segurança Interna (SSI, 2018) e no que concerne aos dados relativos à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), o número de acidentes tem vindo a aumentar desde 2016, quando se registaram 127 210 sinistros, totalizando 130 208 acidentes em 2017 e 132 378 em 2018, correspondendo a um aumento de número de mortes de 445, 510 e 513, respectivamente.

O objetivo estratégico de colocar Portugal entre os exemplos na Europa com melhor empenho, avaliado pelo indicador de *mortos por milhão e habitantes* não foi alcançado através do plano Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015¹. Assim, com o propósito de tornar a segurança rodoviária um assunto relevante para todos os portugueses, foi elaborado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a colaboração científica do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), o Plano Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017/17, de 19 de Junho.

A estratégia nacional de segurança rodoviária identificou cinco conjuntos de risco a intervir, sempre de acordo com o fator humano, por tratar-se daquele que mais contribui para a sinistralidade rodoviária, contemplando, entre outras medidas, o aperfeiçoamento de legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicoactivas. De entre as variadas causas e fatores que influem na sinistralidade rodoviária e segundo os dados do RASI (SSI, 2018), a condução ligada ao consumo de bebidas alcoólicas, reflete como um dos potenciais indicadores de acidentes de viação.

Neste âmbito e para ilustrar a problemática pretende-se elaborar um estudo teórico, dos acidentes de viação sob a influência de álcool, ocorridos na cidade de Lisboa, entre 01 de Janeiro de 2018 e 31 de Dezembro de 2018, registados pela Divisão de Trânsito da PSP, do COMETLIS.

Através da análise dos dados e estudo da sinistralidade rodoviária, podemos indiciar os efeitos do consumo de álcool nas capacidades psíquicas e físicas do homem, descrever a

¹ Aprovada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de Junho.

legislação relativa à condução sob efeito do álcool e caracterizar as causas em que ocorreram os acidentes, nomeadamente, hora do dia, mês, escalão etário, tipo de veículos e taxa de álcool no sangue (TAS) dos intervenientes.

Este estudo tem como ponto de partida a pergunta: Deve a $TAS \geq 0,2$ g/l aplicar-se a todos os condutores para efeitos de condução sob efeito de álcool.

Após a limitação da pergunta de partida elaborámos as seguintes hipóteses as quais confirmaremos ou infirmaremos:

- O número de acidentes em Lisboa, no ano de 2018, aumentou na medida de aumento da taxa de alcoolemia.

- A maioria dos acidentes ocorridos na área da DT/COMETLIS com TAS, resulta de condutores com mais de 40 anos.

- A excepcionalidade prevista no art.º 81.º, n.º 3 do Código da Estrada, deve ser extensível a todos.

O trabalho segue a seguinte estrutura: Introdução, desenvolvimento e conclusão, sendo o desenvolvimento, subdividido em três capítulos: No 1.º capítulo abordamos a contextualização com o enquadramento teórico do álcool, os seus efeitos e a relação com os acidentes de viação, seja a nível nacional e europeu, baseado na pesquisa de bibliografia relacionada com o tema. O capítulo 2 recairá no enquadramento legal, ou seja, nos procedimentos e resultados da condução sob efeito do álcool. O capítulo 3 enunciará os aspetos práticos do trabalho, os quais se traduzem na feitura de um estudo exploratório, através de dados obtidos da DT/PSP do COMETLIS², através das Brigadas de Investigação de Acidentes de Viação (BIAV), no ano de 2018.

Por último seguem as conclusões e reflexões finais, onde se apresentam possíveis medidas preventivas, por forma a contribuir na redução da sinistralidade rodoviária.

² Conforme autorização prévia, a qual se anexa.

CAPÍTULO 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA

1.1. Perspetiva histórico-cultural do alcoolismo

Mello, Barrias e Breda (2001) indicam através de vários estudos que as bebidas alcoólicas começaram por ser ingeridas algumas dezenas de milhares de anos antes da era cristã. Uma das mais antigas referências conhecidas refere-se a um baixo-relevo, muito provavelmente 30.000 A.C., reconhecendo que no período paleolítico, o Homem conheceu acidentalmente os efeitos da ingestão do produto fermentado a que o mel, recolhido e armazenado em recipientes artesanais, dera origem. No período neolítico a cerveja e o seu fabrico eram já do conhecimento do Homem.

Ainda no que concerne ao processo de produção e destilação de bebidas alcoólicas relembramos a invenção do alambique, que se deve a um alquimista persa chamado Ramsés (no século VIII a.C.), passando a ser possível obter bebidas alcoólicas de alta graduação através da aplicação de calor a bebidas alcoólicas fermentadas (processo de destilação), como é exemplo a aguardente, o cognac, o whisky e a vodka. (Palha, 2007). A noção de alcoolismo como doença é relativamente recente e só terá surgido no século XIX, após a Revolução Industrial, como resultado da produção e comercialização de enormes quantidades de bebidas alcoólicas. Até essa altura os problemas do abuso de álcool eram encarados mais sobre o ponto de vista moral do que médico ou psicológico (Sournia,1986).

No século XX, Jellineck tratou o alcoolismo como uma perturbação causada pelo uso repetido de álcool, a tolerância progressiva, a falta de controlo sobre quanto e quando beber. Mais tarde seria reconhecido como uma adição e relacionado com alterações de personalidade (Palha, 2007).

Com a evolução da produção e o mercado das bebidas alcoólicas, foram aparecendo na Europa movimentos ditos de “temperança”, com o objetivo de abrandar, limitar e regular o seu consumo, associados a medidas de controlo legislativo³. Privilegiou-se a legislação de regulação da qualidade de produção (a região do Douro foi a primeira região delimitada para a produção de vinho do mundo) em detrimento da quantidade da produção. (Palha, 2007).

De acordo com Cabral (2004), Portugal seguindo a tendência europeia segue a tradição de constituir territórios demarcados de produção vitivinícola. O consumo de vinho faz

³ A “lei seca” americana serve como exemplo mas que não produziu o resultado esperado durante o primeiro quartel do século XX. *Cfr.* (Palha, 2007)

parte dos hábitos e costumes da denominada *dieta mediterrânea*, exercendo influência em diversos setores económicos: turismo, restauração, divertimento e indústria produtora.

A elevada taxa de consumo de álcool em Portugal é relevada no Relatório Anual de 2017, sendo a prevalência de consumo mais elevada no grupo masculino (SICAD, 2018). As estimativas nacionais de acordo com os dados do SICAD sobre as disponibilidades diárias *per capita* de álcool apontam para um consumo médio diário de 19,4 gramas de álcool por habitante em 2016, correspondendo cerca de 58% ao consumo de vinho, 25% ao de cerveja, 13% ao de aguardentes, licores e outras bebidas espirituosas, e 4% ao consumo de outras bebidas fermentadas. A descida contínua destas estimativas entre 2010 e 2013, inflectiu a partir de 2014, representando o valor de 2016 um acréscimo de 10% face a 2013.

No entanto, a condução sob influência de álcool, continua a ser uma das causas consideráveis na sinistralidade rodoviária, cujos objetivos definidos no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (PENSE, 2017), ficaram aquém do espetável.

Em Portugal, segundo os dados do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI, 2018), registaram-se 138 823 acidentes rodoviários com vítimas, 524 mortos, 2304 feridos graves e 42 960 feridos leves. Ainda de acordo com o relatório uma em cada três vítimas mortais em acidentes viação nas estradas de Portugal, segundo Instituto Nacional de medicina Legal e Ciências Forenses tinham uma TAS $\geq 0,5$ g/l.

1.2. Efeitos do álcool e relação com a sinistralidade rodoviária

Segundo Simões (2015:56) os custos estimados relacionados com a perda de qualidade de vida chega a um valor total dos acidentes rodoviários em Portugal de cerca de 11,1 mil milhões de euros, representando 6,3% do Produto Interno Bruto (PIB) de Portugal em 2013. Determina ainda que o álcool afeta a aptidão para conduzir, atuando ao nível das tarefas da condução, prejudicando a perceção por diminuir as capacidades físicas e motoras, a consciência por dificultar no tratamento dos dados, a decisão e a acção no tempo, na descoordenação e na perturbação das capacidades psicomotoras. Estes dados insinuam que à medida que a taxa de alcoolemia amplia, o risco de implicação em acidentes rodoviários aumenta de forma exponencial.

Sendo vários fatores que interferem na TAS (peso, idade, sexo, fadiga, etc.), facilmente se depreende que a mesma quantidade de álcool ingerida por pessoas diferentes, originam taxas diferentes. Por outro lado o mesmo indivíduo, com a mesma quantidade de álcool, pode acusar taxas diferentes, atendendo ao seu estado psicológico, à fadiga.

Em consonância com Marinho (2008) são vários os estudos científicos que, mesmo com taxas reduzidas (até 0,2 g/l), podem provocar alterações nas capacidades sensoriais e psicomotoras do indivíduo. Dentro do mesmo raciocínio Zador (*et. Al. 2000*) refere que a gravidade do acidente também aumenta com o aumento da TAS do condutor, sendo que o risco de um condutor morrer na sequência de um acidente rodoviário, é (risco em relação a condutores com TAS igual zero g/l): Pelo menos 3 vezes maior, se tiver uma TAS entre 0,2 g/l e 0,5g/l; Pelo menos 6 vezes maior, se tiver uma TAS entre 0,5 g/l e 0,8g/l; Pelo menos 11 vezes maior, se tiver uma TAS entre 0,8 g/l e 1,0g/l.

Nessa senda, consideramos que o risco é um instrumento de análise da sociedade pós-moderna, na esteira de autores como Anthony Giddens, Ulrich Beck e Mary Douglas, sendo a definição mais consensual, diz-nos que consiste numa probabilidade de ocorrência de determinada situação, por regra considerada negativa, do ponto de vista social e/ou individual sendo que a *ocorrência indesejada pode ser um acidente (...)* *situação caracterizada idealmente pela falta de intenção e pela imprevisibilidade da ocorrência em determinado momento* (Green,1996, 21).

Concordamos com Oliveira o qual define (2007: 5) *a sinistralidade rodoviária é um fenómeno civilizacional, fruto da existência e da circulação em massa de veículos na via pública. As suas causas assentam numa dinâmica onde intervêm três elementos inter-relacionados: o fator via e ambiente, o fator veículo e o fator humano.*

Dentro dos fatores de risco identificados, designadamente fadiga, distração, condições climatéricas adversas, velocidade, infra-estruturas, veículo, droga e álcool, segundo os dados do Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses vertidos no RASI (MAI, 2018), cerca de 33% das vítimas mortais que em 2018 morreram na sequência de acidentes de viação ocorridos nas estradas de Portugal, tinha uma taxa de álcool no sangue (TAS) superior ao máximo permitido por Lei, 0,50 g/l, não se enquadrando nesta mensuração, os condutores em regime probatório e os condutores de veículo socorro ou serviço de urgência, de transporte colectivo de crianças e jovens até 16 anos, de táxi, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, cujos limites da TAS são reduzidos para 0,2 g/l.

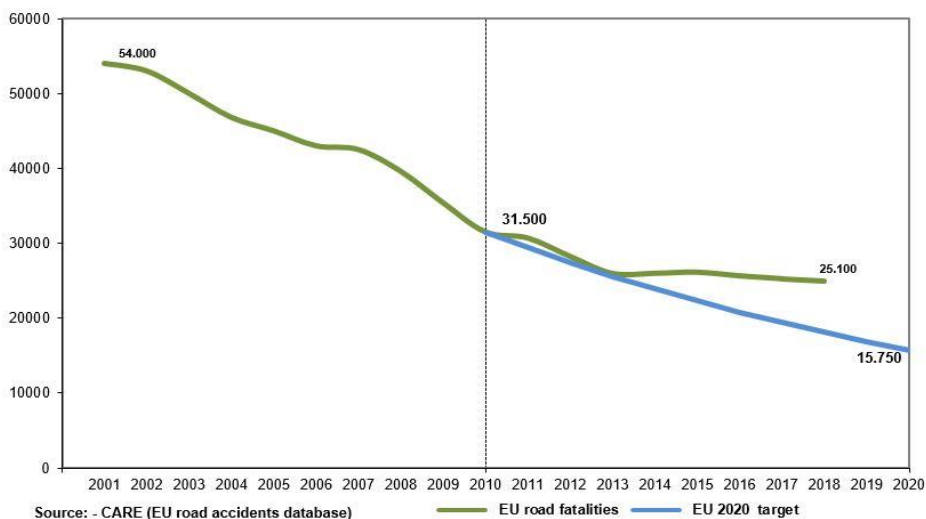
Ainda no que se refere ao ano 2018 em Portugal e de acordo com o relatório anual, registaram-se 138823 acidentes de viação, mais 2586 face ao ano de 2017 (+1,9%), morreram nas estradas portuguesas 524 pessoas (+0,8%) face ao ano de 2017.

No âmbito da segurança rodoviária refere que em 2018 as forças de segurança em operações de fiscalização que visavam a prevenção de comportamentos de risco e detecção de infracções, encontraram 58 123 condutores a conduzir sob o efeito de álcool, sendo 39.834 condutores punidos em termos contra-ordenacionais e 18289 condutores detidos por condução de veículo com TAS \geq 1,2 g/l.

A análise a estes dados quantifica apenas os condutores sujeitos à fiscalização das forças de segurança, subtraindo-se outros, que não foram sujeitos a teste para aferir o seu estado de alcoolemia, refletindo a falta de sensibilização dos nossos condutores em relação ao risco que advém, para si e para terceiros, na condução sob influência do álcool. Evidencia-se ainda que, quer a nível das contra-ordenações, quer ao nível do crime, várias situações podem ocorrer, influenciando os resultados do RASI (2018) apresentados: a contraprova através de análise ao sangue, cujo resultado pelo Instituto Nacional de Medicina Legal demora cerca de um mês e neste caso o mês de dezembro não vem contemplada; o arguido ser sujeito a exame médico para determinar o estado de influência pelo álcool, sendo este exame simplesmente qualitativo, não obstante servir para efeitos de punição e/ou o arguido recusar-se à submissão das provas de detecção do estado de influência pelo álcool, sendo detido pelo crime de desobediência, o que em termos de estatística não se insere no crime de álcool propriamente dito.

Na Europa, a Comissão Europeia refere que foram indicadas pelos 28 Estados-Membros cerca de 25 mil mortes na estrada, não identificando as causas, nomeadamente em relação ao objeto de estudo deste trabalho *o álcool*, no entanto, destaca que no ano 2018 a taxa média de mortalidade nos 28 Estados-Membros da UE foi de 49 mortes rodoviárias por 1 milhão de habitantes, *considerando improvável que a meta relação a 2010 de reduzir em metade o número de mortes na estrada até 2020 seja atingida* (European Commission, 2018).

Gráfico I: Evolução ao longo do tempo: redução das mortes causadas por acidentes de viação na EU

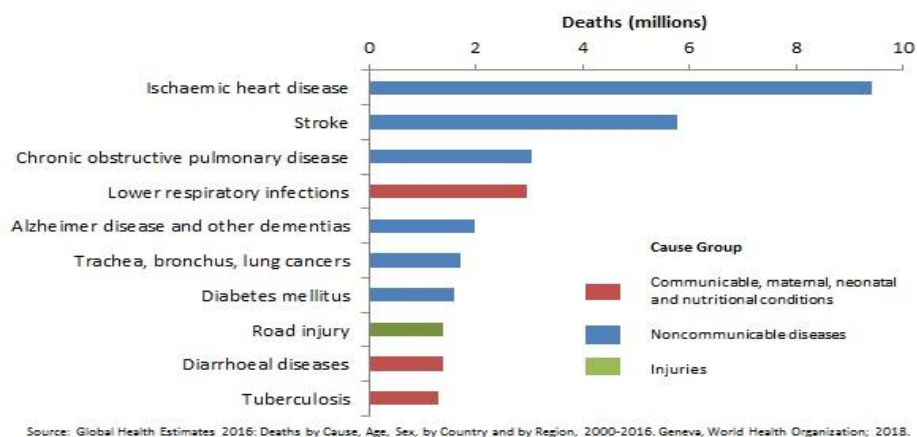


Fonte: European Comission (2018)

Segundo a OMS (2018) os acidentes de viação mataram 1,4 milhão de pessoas em 2016, sendo considerada a 8 causa de morte a nível Mundial, conforme ilustra Gráfico II:

Gráfico II: Dez principais causas de morte no mundo

Top 10 global causes of deaths, 2016



Fonte: OMS (2018)

CAPITULO 2 – ÁLCOOL E O DIREITO

2.1 – Enquadramento Legal do Álcool

O álcool e a sua sanção constituem matéria de abordagem do direito de variadas formas: No Direito penal e contraordenacional, o álcool é encarado sob o prisma de sua

motivação: voluntária, pelo sujeito que se embriaga com a intenção de romper as normas morais ou criar ousadia, por exemplo e culposa quando a perda da noção dos fatos não exime a responsabilidade. A embriaguez pode, de acordo com a bibliografia consultada, ser também motivo de isenção da responsabilidade ou redução da pena se, quando o facto delituoso se deu, o indivíduo não podia compreender a sua gravidade e consequências, motivada por uma embriaguez dita *accidental*, causada por caso fortuito ou força maior.

No Direito Civil, o estado de embriaguez pode ser uma das razões elencadas para a separação, no capítulo do Direito Família. Para o Direito Trabalho pode motivar a demissão por justa causa.

No que toca ao direito relativo ao Código da Estrada, o primeiro diploma a nível nacional que versou sobre a condução sob a influência do álcool, foi a Lei n.º 3/82, de 29 de Março. O artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, proibiu a *condução de veículos com e sem motor, em via pública ou equiparada, por indivíduos* com uma TAS $\geq 0,8$ g/l, estabelecendo-se no artigo 7.º, n.º 4, da mesma lei a *vacatio legis* para um ano após a entrada em vigor, os valores da alcoolemia serem reduzidos para a TAS $\geq 0,5$ g/l.

Posteriormente surge o Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril, que vem considerar crime, a condução com uma TAS $\geq 1,2$ g/l, punindo com pena de prisão até um ano ou multa até 200 dias, ao mesmo tempo que agravava *os montantes das multas aplicáveis às contravenções* e elevava a duração da pena acessória de inibição da faculdade de conduzir.

Com a aprovação do Código da Estrada (CE) através do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio a temática referente à condução sob a influência de álcool no sangue, no âmbito contraordenacional, integrou a sua estrutura do artigo 81.º.

O ilícito penal (condução com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l) continuou a depender do Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril, até à entrada em vigor do Código Penal de 1995 (Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março) que determinou no artigo 292.º (Condução de veículo em estado de embriaguez ou ...) a punição deste crime com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição, aplicando-se ainda nos termos do art.º 69.º, proibição de conduzir de 3 meses a três anos.

O CE aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio (com 22 versões introduzidas, sendo a última através do D/L n.º 107/2018 de 29NOV) prevê no artigo

81.º *Condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas*, estatuinto no n.º 1 a proibição de conduzir sob influência de álcool.

Considera em termos legais (preceituado no art.º 81.º do CE) de que para estar sob efeito de álcool, duas TAS: nos termos do n.º 2 (...) *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* e nos termos do n.º3, (...) *o condutor em regime probatório e o condutor de veículo de socorro ou de serviço de urgente, de transporte colectivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas que apresente uma taxa de álcool igual ou superior a 0,2 g/l ou que, após exame [...] seja como tal considerado em relatório médico.*

2.2 – Procedimentos na Fiscalização e sanções no álcool.

O Código da Estrada estabelece no título VII, capítulo I (Procedimento para a fiscalização da condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas), designadamente, nos artigos 152.º a 158.º, ou seja, as *principais regras a observar, no âmbito da pesquisa e deteção dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas.*

A Lei n.º 18/2007, de 17 de maio, aprova Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas e em complemento a esta legislação, foram aprovadas a Portaria n.º 902-A/2007, de 13 de agosto, (que determina a tabela de taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas) e a Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto, (que estabelece o tipo de material a utilizar na determinação da presença do álcool no ar expirado, bem como na recolha e transporte das amostras biológicas destinadas a determinar, no sangue, a taxa de álcool ou a presença de substâncias psicotrópicas).

Analisando o artigo 152.º, do CE, verifica-se que os condutores; os peões (sempre que sejam intervenientes em acidentes de trânsito) ou as pessoas que se propuserem iniciar a condução *devem submeter-se às provas estabelecidas para a deteção dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas.* Os condutores e os peões que recusem submeter-se às referidas provas são punidos pelo crime de desobediência (artigo 152.º, n.º 3, do CE). Quanto às pessoas que pretendem iniciar a condução e

recusem submeter-se às referidas provas são impedidas de o fazer (artigo 152.º, n.º 4, do CE).

A deteção de álcool no sangue, por meio de teste no ar expirado é efetuada por analisador qualitativo, sendo também possível a sua quantificação através de analisador quantitativo, ou por análise de sangue (artigo 1.º, n.os 1 e 2, da Lei n.º 18/2007, de 17 de maio). Na impossibilidade da realização de pesquisa de álcool no ar expirado, o examinado é submetido a *colheita de sangue para análise ou, se esta não for possível por razões médicas, deve ser realizado exame médico, em estabelecimento oficial de saúde, para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool* (artigo 153.º, n.º 8, do CE).

Para consubstanciar a deteção de álcool no ar expirado o agente de autoridade utiliza o alcoolímetro, ou seja, um instrumento destinado a *medir a concentração mássica de álcool por unidade de volume na análise do ar alveolar expirado* (artigo 2.º, n.º 1, da Portaria n.º 1556/2007, de 10 de dezembro). *A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado em teor de álcool no sangue é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue* (artigo 81.º, n.º 4, do CE). De acordo com o artigo 153.º, do CE, se o resultado do exame de pesquisa de álcool no ar expirado for positivo ($TAS \geq 0,2$ g/l ou $TAS \geq 0,5$ g/l (consoante se enquadre no n.º 2 ou 3 do art.º 81.º CE), o condutor é notificado do resultado, das sanções legais ulteriores, de que pode requerer a realização de contraprova através de novo exame em máquina diferente daquela em que foi realizado o exame inicial ou através de análise de sangue. Se o resultado da contraprova for positivo as despesas originadas pelo exame são suportadas pelo examinando. Nos termos do artigo 154.º, do CE quando o resultado positivo ou recusar ou não puder submeter-se, o condutor fica impedido de conduzir nas 12 horas subsequentes, a menos que, comprove antes de passado esse período, que não acisa taxa de alcoolemia positiva e naturalmente cominando o desrespeito do impedimento, em crime de desobediência qualificada, nos termos da legislação aplicável.

O artigo 155.º do CE prevê a imobilização/remoção do veículo para o parque ou local apropriado, sempre que necessário, excepto se outro condutor com resultado negativo se propuser a fazer. Segundo o artigo 156.º, do CE, em caso de sinistro os condutores e os peões devem ser sujeitos, se o seu estado de saúde o permitir, a teste de pesquisa de álcool no ar expirado. No impedimento dessa acção deve o médico do serviço onde deu entrada o sinistrado proceder à recolha da amostra de sangue para posterior exame de

pesquisa de álcool no sangue. Na impossibilidade de efetuar a colheita de sangue deve submeter-se a exame médico a fim de determinar o estado de influência do examinado pelo álcool. De referir que, *os condutores e os peões mortos* também estão sujeitos à colheita da amostra de sangue (artigo 156.º, n.º 4, do CE).

Quando a pena de condução sob efeito de álcool, no art.º 81.º n.ºs 6 e 7, refere que os condutores que apresentem $TAS \geq 0,5$ g/l ou $TAS \geq 0,2$ g/l, consoante se enquadre no n.º 2 ou 3 do mesmo preceito e inferior a 0,8 g/l, são punidos com uma coima de 250€ a 1250€. Os condutores com $TAS \geq 0,8$ g/l ou $TAS \geq 0,5$ consoante se enquadre no n.º 2 ou 3 do art.º 81.º CE e inferior a 1,2 g/l, são punidos com uma coima de 500 a 2500€.

Em termos de sanções acessórias as contra-ordenações referentes ao álcool, são categorizadas em grave ou muito grave, nos termos do art.º 145.º, alínea l) e art.º 146.º alínea j), implicando nos termos 147.º do CE uma inibição de conduzir de 1 a 12 meses para as graves e 2 a 24 meses para as muito graves.

O art.º 148.º, alíneas a) e b) com a epígrafe *sistema de pontos e cassação do título de condução* prevê ainda a subtracção nas graves de 3 pontos e em muito graves 5 pontos. No que concerne a crime rodoviário, há uma previsão de subtracção de 6 pontos e havendo lugar a concurso crime e contra-ordenação por álcool, a subtracção dos pontos verifica-se em quaisquer circunstâncias. O n.º4, al. c) do art.º 148.º, do CE prevê ainda a cassação do título de condução, sempre que se encontrem retirados todos os pontos, com excepção das situações excepcionais, estatuídas no art.º 130.º, n.º 3, alíneas a) a c) do CE, onde o *condutor se encontra em regime probatório (...) ou tenha reprovado, ou faltado aos novos exames* previstos no art.º 129.º do CE, referindo este artigo, no n.º 3 o *estado de dependência de álcool ou (...) é determinado por avaliação médica e no n.º 4, que revela tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou [...] a prática num período de três anos, de duas infracções criminais ou contraordenacionais muito graves, de condução sob a influencia de álcool.*

CAPITULO 3 – Estudo exploratório sobre a sinistralidade e condução com álcool na cidade de lisboa

3.1 Metodologia

Segundo os dados da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS), de 01 de Janeiro de 2018 a 31 de Dezembro de 2018, registou-se um

total de 13 418 acidentes de viação, tendo o presente trabalho somente em consideração, por serem significativos o montante de 8 750 por serem os acidentes de viação nos quais as brigadas de acidente da Divisão de Trânsito se deslocaram ao local e submeteram os intervenientes ao teste de pesquisa de álcool. De salientar que os restantes 4 668 foram os próprios intervenientes que se deslocaram a uma esquadra para informar do sinistro. Dos 8 750 intervenientes em acidentes de viação que as brigadas de acidentes estiveram presentes 3 039 apresentaram uma TAS $\geq 0,1$ g/l, o que representa 34,7%. Releve-se que, segundo os dados fornecidos pela DT, não é possível identificar os condutores envolvidos em acidentes de viação, que indiciavam estar sob efeito de álcool, nos termos art.º 81.º do n.º3, ou seja, *o condutor em regime probatório e o condutor de veículo de socorro ou de serviço de urgente⁴, de transporte colectivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas que apresente uma TAS $\geq 0,2$ g/l ou que, após exame [...] seja como tal considerado em relatório médico*, sendo relevante para aferição à pergunta introdutória.

3.2 Análise relativa aos acidentes rodoviários

O presente trabalho em termos de TAS, está subdividido em 4 níveis que são:

1. TAS até 0,49 gr/l;
2. TAS de 0,50 gr/l a 0,79 gr/l;
3. TAS de 0,80 gr/l a 1,19 gr/l;
4. TAS 1,20 gr/l ou mais.

O quadro infra, reflecte a distribuição dos 3 039 intervenientes que tinham uma TAS superior a 0,1 gr/l:

Tabela I – Distribuição dos valores verificados na TAS por acidente de viação

Até 0,49gr/l	2955
De 0,5 a 0,79 gr/l	12
De 0,8 a 1,19gr/l	10
1,20 gr/l ou mais	62

Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

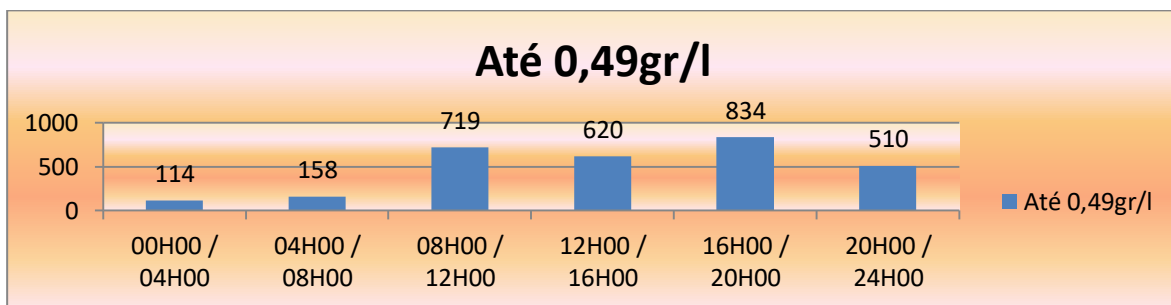
⁴ Vide art.º 64.º CE

Relativamente à tabela I, a sinistralidade registada pela DT/COMETLIS no ano 2018, a predominância recai nos 2 955 intervenientes com uma TAS inferior a 0,5 g/l, representando 97,2% em relação aos 3039 intervenientes com álcool. É suposto que nestes 2 955 protagonistas, se encaixem alguns que, pela tipologia de veículo que conduzem ou pelo regime probatório a que estão sujeitos, no “art.º 81.º, n.º 3 do CE, sob o efeito de álcool - TAS \geq 0,2 g/l”.

Dos restantes 2,8% da amostra e coincidente com a métrica definida pelo IMLCF e pela ANSR para efeitos de estatística (TAS \geq 0,5 g/l), 22 intervenientes registaram taxas de alcoolemia entre 0,5 g/l e 1,19 g/l e 62 intervenientes registaram taxas iguais ou superiores a 1,2 g/l, representando respectivamente 0,8% e 2% da amostra (3039).

Realce para que, considerando, a TAS \geq 2 g/l face ao regime probatório ou tipo de veículo, os resultados seriam mais significativos, divergindo em relação aos dados do INMLCF e ANSR, cuja métrica adoptada foi TAS 0,5 g/l.

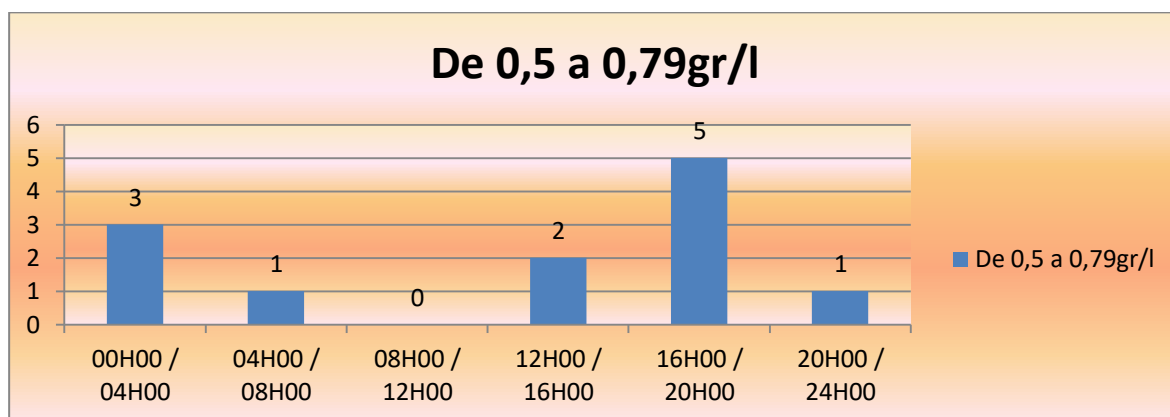
Gráfico III: Número de sinistros até 0,49 g/l por hora do dia.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

Grande parte da amostra deste estudo (97,2%), apresentou uma TAS até 0,49 g/l. Analisando o gráfico, a maioria de sinistros, cerca de 73,5% ocorre durante o dia, entre as 08H00/20H00, coincidindo com as horas de ponta da cidade de Lisboa. O período das 16H00/20H00 é o mais representativo com cerca de 28,2% dos 2955 registados. O menor número de sinistros, ocorre no período das 00H00/04H00, representando cerca de 3,8%.

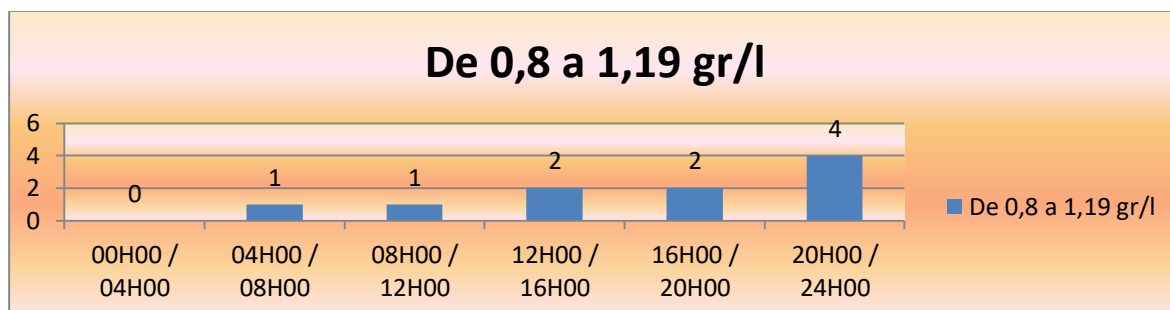
Gráfico IV: Número de sinistros com taxa de 0,5 a 0,79 g/l por hora do dia.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

O gráfico IV ilustra os 12 acidentes com TAS entre 0,5 g/l e 0,79 g/l, concluindo-se que o grupo hora do dia com maior número de casos, foi das 16H00 às 20H00. No período das 08H00 às 12H00 não se registaram quaisquer acidentes. Inference à semelhança do gráfico III, que a maioria de acidentes com este grau de alcoolémia, é durante o dia e ocorre entre as 12H00/20H00.

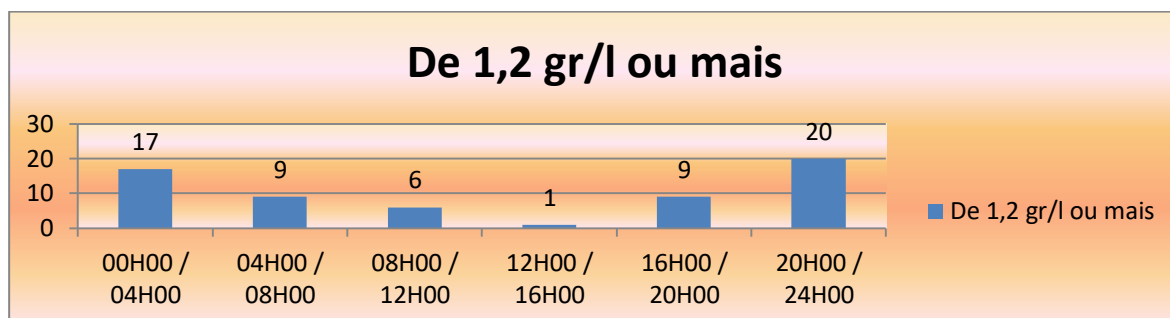
Gráfico V: Número de sinistros com taxa de 0,8 a 1,19 g/l por hora do dia.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

O gráfico V representa os 10 casos ocorridos com a TAS entre 0,8 g/l e 1,19 g/l, sendo o grupo hora do dia com maior ocorrência o “20H00/24H00”, sendo durante o dia também, que aconteceram a maioria dos sinistros neste escalão. No período das 00H00/04H00 não se registaram quaisquer acidentes.

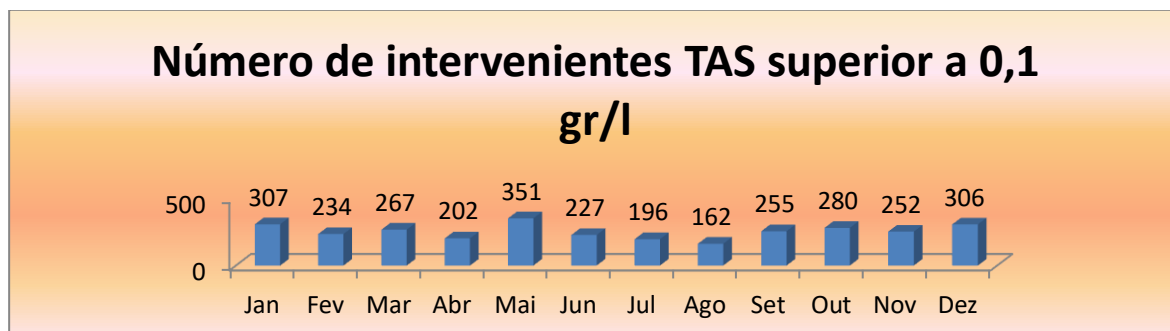
Gráfico VI: Número de sinistros com taxa igual ou superior a 1,2 g/l por hora do dia.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

Analisando o gráfico VI, dos 62 sinistros ocorridos com TAS $\geq 1,2$ g/l, a maioria ocorreu durante o período noturno, sendo 32,5% das ocorrências no período 20H00/24H00 e 27,4% no 00H00/08H00. O intervalo com menor incidência é das 12H00/16H00, apenas com 1 acidente.

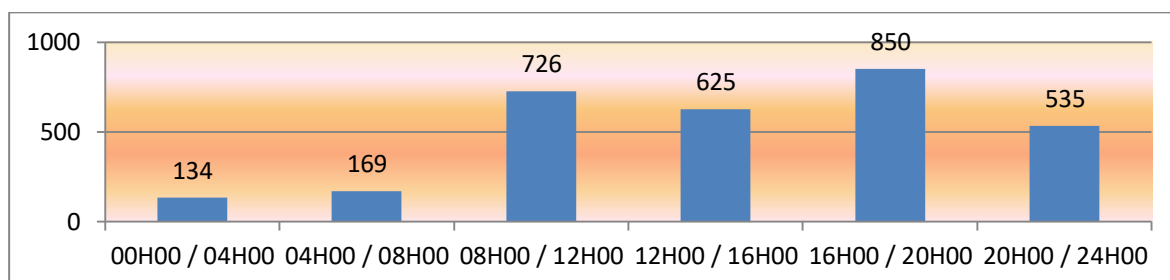
Gráfico VII: Número de sinistro mensal com taxa superior a 0,1 g/l.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

Relativamente aos 3 039 acidentes com álcool durante o ano 2018, o mês com maior registo foi maio, com cerca de 11,5% da amostra, seguindo-se os meses de janeiro e dezembro, com cerca de 10,1%. O mês que registou menor número de acidentes foi agosto com cerca de 5,3% relativamente à amostra. Constatase que existe maior concentração de acidentes participados no 1.º e 4.º trimestre do ano, com cerca de 26,5% e 27,5% respectivamente.

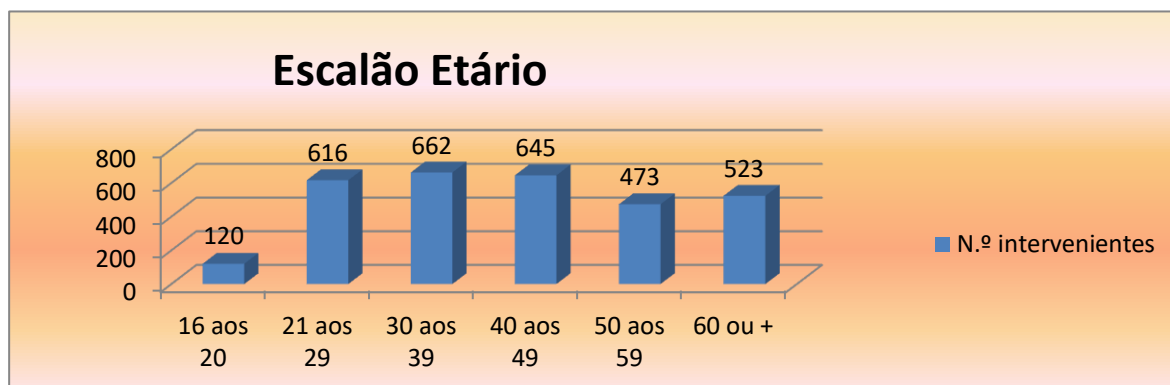
Gráfico VIII: Número de sinistros com TAS $\geq 0,1$ g/l por hora do dia.



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

No que concerne à hora do dia, relativo aos 3039 intervenientes em acidentes com álcool, verifica-se que os 97,2% dos sinistrados até 0,49 g/l (*gráfico III*), se reflectem nos resultados apresentados da amostra, exprimindo as mesmas tendências de fuso horário. O período 16H00/20H00 é o mais representativo (30%) e o menor número de acidentes ocorre entre 00H00/04H00, (4,4%).

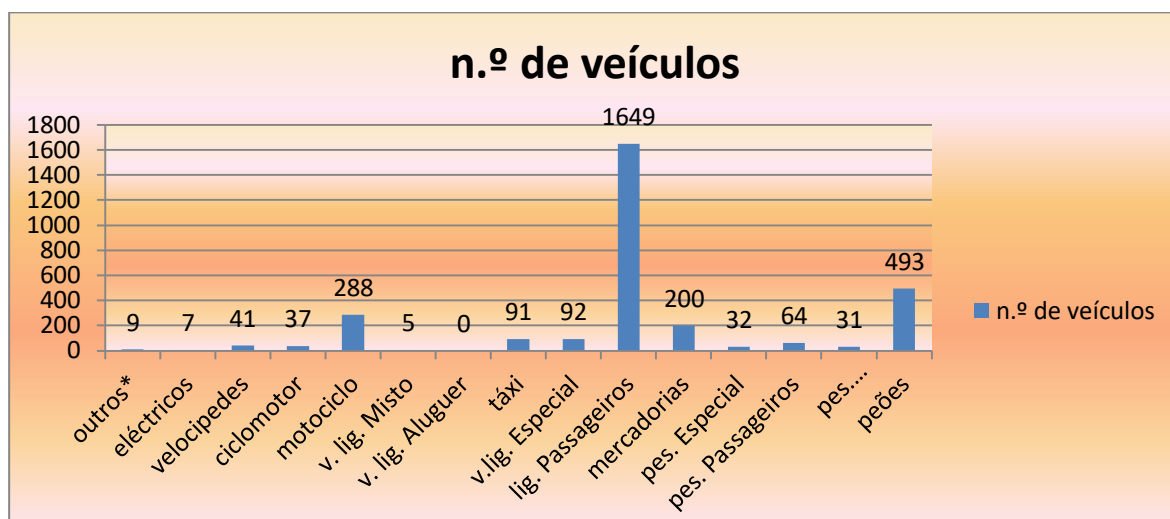
Gráfico IX: Número de sinistros com TAS $\geq 0,1$ g/l, por escalão etário:



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

Quanto ao grupo etário, os intervenientes que têm entre 30 a 39 anos, são os de maior representatividade com cerca 21,7% da amostra e os que têm entre os 16 e 20 anos, de menor representatividade, com cerca de 3,94 % da amostra, contrariando os estudos que referem como fator potenciador de acidentes, a imaturidade, a inexperiência, a juventude.

Gráfico X: Número de sinistros com TAS $\geq 0,1$ por tipo de veículos



Fonte: Dados da Divisão de Trânsito do COMETLIS

Em relação ao tipo de veículo envolvido nos 3 039 intervenientes com álcool, verifica-se que a maioria conduzia ligeiro de passageiros, representando 54,2% da amostra. O somatório dos pesados e táxis, representam 13,75% da amostra (art.º 81/3 CE), ignorando-se outro tipo de veículos aqui incluídos (ambulâncias, bombeiros, ... e condutores em regime probatório).

CONCLUSÃO

A condução sob efeito de álcool e a sinistralidade pode ser minimizada através de campanhas de educação/sensibilização, quer através de um sistema agilizado, célere, eficiente e eficaz, que permita às entidades administrativas competentes responsabilizar os condutores, que consumam excessivamente do álcool. A cassação do título de condução surte um efeito significativo no condutor e é preventivo com a legislação estatuída no Código da Estrada.

Na sequência das hipóteses e questões formulados neste estudo, fizemos no capítulo 1, uma resenha histórica com base na literatura relativa ao objeto em estudo, dando destaque à cultura e hábitos de consumo de álcool em Portugal. Procurámos descrever a relação entre álcool e a sinistralidade rodoviária, concluindo que continua a ser uma causa significativa nos acidentes mortais correspondendo, segundo o Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, a 33% das vítimas mortais que em 2018

morreram na sequência de acidentes viação nas estradas de Portugal, e que tinham uma TAS superior máximo permitido por Lei, 0,5 g/l. Destacamos esta incongruência face a dois regimes, determinando para certos condutores, com base em algumas especificidades, uma TAS de 0,2g/l (*art.º 81.º n.ºs 2 e 3 do CE*).

No capítulo 2 fizemos a contextualização do álcool com o direito, evidenciando o direito rodoviário, as diversas mutações surtidas até à data atual, o enquadramento, o procedimento e sanções implícitas. Destaca-se neste trabalho de pesquisa, o art.º 81.º, n.º 1, 2 e 3, no que concerne à proibição de conduzir sob efeito de álcool, ou seja os condutores que apresentem $TAS \geq 0,5 \text{ g/l}$ ou $\geq 0,2\text{g/l}$ ”, onde refere quem é obrigado à sujeição do teste e consequências da recusa. Releva também os art.ºs 145.º e 146.º do CE relativo às sanções acessórias previstas, o art.º 148.º do CE quanto à subtracção de pontos e cassação, o art.º 129.º do CE quanto a novos exames, entre eles, quando o condutor revelar tendências para abusar de bebidas alcoólicas e a caducidade do título nos termos art.º 130.º do CE.

Destaque para a importância do legislador não definir a autoridade competente em termos sancionatórios para promover o novo exame, permitindo assim, à autoridade médica, no âmbito dos tratamentos de alcoolismo e que são muitos, conforme evidência relatório SICAD. Deve promover medidas aos doentes habilitados com títulos de condução, condicionando-os ao uso de veículos a determinados horários, velocidades, vias, etc. Para implementação desta medida, seria necessário que os peritos médicos, sujeitos ao juramento de Hipócrates pronunciassem-se para uma maior viabilidade da cedência dos dados ao IMT.

Terminado o enquadramento teórico, apresentámos no capítulo 3, um estudo exploratório, com dados fornecidos pela DT/COMETLIS, sobre a sinistralidade e condução com álcool na cidade de Lisboa, de 01 de janeiro a 31 dezembro de 2018, onde se pretende caracterizar as causas em que ocorrem os acidentes, relativamente à hora, mês, ao escalão etário, ao veículo e à TAS dos intervenientes.

Do nosso estudo resultou, que o período do dia que ocorrem maior número de acidentes é no período das 16H00/20H00, o qual representa cerca de 30% dos dados, protagonizado por indivíduos inseridos no escalão etário dos 30 a 39 anos. Representando também 21,7%, com maior sinistralidade no mês de maio que corresponde a 11,5% da amostra, logo seguido de janeiro e dezembro com 10,1% e o tipo de veículo que concorre com maior predominância, são os ligeiros de passageiros a que correspondendo 54,25% dos dados.

Resultou do estudo que os intervenientes com TAS até 0,49 g/l, prevalecem em relação aos restantes, representando 97,2%. Subtraindo aos 3 039 da amostra os 493 peões envolvidos (*vide* Gráfico X), resulta um número significativo de condutores intervenientes ou seja, 2462 que corresponde a 81% com TAS até 0,49 g/l.

Em relação à nossa primeira hipótese é infirmada porquanto os dados da amostra contrariam o aumento dos acidentes com o aumento de alcoolemia, ao registar 12 acidentes de 0,5 g/l a 0,79 g/l e 10 acidentes de 0,8g/l a 1,19 g/l.

Quanto à segunda hipótese por nós formulada, confirma-se que na cidade de Lisboa, que a maioria dos acidentes tem como protagonistas indivíduos com mais de 40 anos, não obstante o escalão predominante da amostra ser a faixa etária “30 a 39 anos” com 21,78% de representatividade. Contudo analisando os dados da DT, verificamos que os indivíduos com idades compreendidas entre 16 e 39, protagonizaram 1398 acidentes com álcool, representando 46% e que os indivíduos com mais de 40 anos representam 54 % da amostra, equivalente a 1641 acidentes.

Por último e considerando que o art.º 64.º CE não exclui nenhum veículo de circular em serviço urgência, exigindo apenas no n.º 4, a sinalização adequada da marcha, verifica-se que 13,75% dos veículos envolvidos na sinistralidade em Lisboa, são pesados e táxis, logo implícitos no normativo do n.º 3, art.º 81.º CE. Se conduzirem com TAS \geq 0,20 g/l as probabilidades de ter um acidente aumentam 3 vezes mais, em resposta à 3ª hipótese, pelo que deve, na nossa opinião, a TAS \geq 0,2 g/l ser extensível a todos os condutores.

Realce para que, comparando os dados por nós obtidos na DT/COMETLIS, os vertidos no RASI 2018 e os adiantados pelo INMLCF, verificamos que à luz da legislação atual a referência estatística não pode ser somente a TAS \geq 0,5 g/l, atendendo à excepcionalidade do n.º 3, art.º 81 CE, por ser redutora e induzir em erro, ao não considerar a TAS \geq 0,2 g/l, para condutores em regime probatório e condutores veículos socorro ou serviço urgente, de transporte colectivo crianças e jovens até 16 anos, táxi, automóvel pesado passageiros ou mercadorias, transporte mercadorias perigosas, quando envolvidos em acidentes.

Aquando da publicação da Lei 72/2013 de 03SET, que veio a introduzir esta excepcionalidade, vários autores interrogaram-se da eventual constitucionalidade da norma, entre eles, a Dr.ª Fernanda Palma.

Depreende-se que estamos perante dois regimes contraditórios, isto é, um condutor ao efectuar a condução de um táxi devoluto com TAS 0,20 g/l (81.º, 3 CE) e o mesmo indivíduo, depois de concluir o seu horário de trabalho, conduzir um veiculo ligeiro de

passageiros particular com TAS 0,49 g/l. Não obstante aumentar o risco e as probabilidades de acontecer um acidente também, para efeitos legais, este indivíduo conduz com uma taxa admissível. Na primeira situação, com uma TAS menor, considera-se sob o efeito do álcool (81.º, 2 CE).

No que concerne ao álcool e conforme demonstrado no capítulo efeitos do álcool e relação com a sinistralidade, o risco aumenta com o aumento da alcoolemia e reflete-se na pessoa e não no tipo de veículo. Demonstra-se a incoerência em relação aos fins que se pretende, ao permitir que o mesmo indivíduo ao conduzir com TAS até 0,49 g/L, em outras circunstâncias, não seja punido.

Em síntese verificamos que pelos dados do RASI que no ano 2018, ocorreram nas estradas de Portugal 138 823 acidentes, mais 1,9% em relação a 2017, resultando 524 mortes, mais 0,8% em relação ao ano transacto e que foram processados 39.834 autos a condutores detetados com TAS \geq 0,5 g/l e detidos 18 289 condutores por conduzirem veículos com TAS \geq 1,2 g/l. A sinalização desta situação através da Resolução Conselho Ministros n.º 85/2017, de 19JUN, que aprova o PENSE-2020 manifesta a intenção de modificar a legislação, em linha e respondendo à nossa questão de partida, que a TAS \geq 0,2 g/l deve ser aplicada a todos os condutores para efeitos de condução sob efeito de álcool. Associando a esta medida e à semelhança do que já se pratica em Portugal em relação ao tabaco, devem ser implementadas campanhas relativas à sinistralidade com álcool, com imagens que reportem a perda da qualidade de vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CABRAL, L. (2004). *Alcoolismo juvenil*. Millenium: 172-188.
- EUROPEAN COMISSION (2018). *Road safety statistics: what is behind the figures?* Disponível em [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-19-1990 en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm). Consultado em 19 de Junho de 2019.
- GREEN, J. (1996). *Accidents and the risk society in Bunton*. Nettleton: Burrows Eds.
- MARINHO, R. (2008). “O álcool e os jovens” in *Revista Portuguesa de Medicina Geral e Familiar*, 24(2), 293-300.
- MARTINEZ, P. R., MONTEIRO, L. M., VASCONCELOS, J., de Brito, P. M., DRAY, G. M., e SILVA, L. G. (2004). *Código do trabalho: anotado* (Vol. 2). Almedina Ed..
- MELLO, M. (2001). *Álcool e problemas ligados ao álcool em Portugal*. Direcção Geral de Saúde.
- SISTEMA DE SEGURANÇA INTERNA. (2018). *Relatório Anual de Segurança Interna 2018*. Sistema de Segurança Interna: Gabinete do Secretário-Geral.
- OLIVEIRA, P. (2007). *Os fatores potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos fatores que estão na base da sinistralidade*. Disponível em [www. a-cam. org](http://www.a-cam.org). Consultado em 28 de Junho de 2019.
- OMS (2018). *The top 10 causes of death*. OMS. Disponível em <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>. Consultado em 30J de Junho de 2019.
- OMS (2015). *Global status report on road safety 2015*. OMS. Disponível em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/. Consultado em 18 de Julho de 2019.
- PALHA, A. (2007). *Alcoolismo*. QN – Edição e Conteúdos, SA: Matosinhos.
- SOURNIA, J. (1986). *Histoire de l'alcoolisme*. Paris: Flamirion.
- SICAD (2018). *Relatório Anual – 2017: A Situação do País em Matéria de Álcool*. Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências.
- SIMÕES, A. (2015). *O impacto dos acidentes rodoviários: Análise dos custos*. Faculdade de Engenharia: Porto.
- ZADOR, P., KRAWCHUK, S. A., e VOAS, R. (2000). Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 dat in *Journal of studies on alcohol*. 61(3): 387-395.

LEGISLAÇÃO

Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio.

Decreto-Lei n.º 114/94, de 03 de Maio, com a última alteração dada pelo Dec/Lei n.º 107/2018, de 29 de Novembro.

Decreto-Lei n.º 48/1995, de 15 de Março, com a última alteração dada pela Lei n.º 44/2018, de 9 de Agosto.

Resolução de Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de Junho (aprova PENSE – 2020).

Portaria n.º 902-A/2007, de 13 de Agosto.

Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de Agosto.

Anexos

ANEXO 2

Pedido de autorização

POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

DIRECÇÃO DE ENSINO

SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica de Recursos
Humanos
(Departamento de Formação)
DN/PSP Largo da Penha de França, N.1
1199-010 LISBOA

Sua Referência:

Sua Comunicação:

Nossa Referência: 110/SECDE/2019

Classificador: 080.01.01

Processo: SECDE201800001CCD

Data: 2019-04-01

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO INDIVIDUAL FINAL DO 3.º CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL

O Curso de Comando e Direção Policial (CCDP) compreende a elaboração de um Trabalho Individual Final (TIF) que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um tema relevante para a segurança interna;

1. O **Comissário Joaquim Manuel De Oliveira Santos, n.º 135183**, pretende estudar o abandono de veículos automóveis na via pública – veículos em fim de vida:
 - a. Neste sentido, solicita a V. Exa que lhe seja concedida autorização para consultar o expediente elaborado no SEI relativo a abandono de veículos automóveis na via pública, em todo o território nacional, nos anos 2015, 2016, 2017 e 2018.
2. O **Comissário António Luís Cunha Garcia, n.º 136299**, pretende estudar a sinistralidade rodoviária sob influência do álcool, no Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS):
 - a. Neste sentido, solicita a V. Exa que lhe seja concedida autorização para consultar os dados estatísticos da sinistralidade rodoviária do COMETLIS, nos anos 2017 e 2018.
3. Mais se informa V. Exa. que os Comissários se comprometem a respeitar a confidencialidade e o anonimato dos dados obtidos, bem como a não usar os mesmos fora do âmbito deste trabalho académico.

O Diretor, em substituição


Paulo Jorge Gonçalves Sampaio
Superintendente



R. 1.º de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610535 www.iscpsi.pt |

iscpsi@psp.pt

147458
Página 1/1

ANEXO 2

Dados sinistralidade rodoviária 2018 - COMETLIS

		BIAV		BSR		Total 2018	
OUTROS	16 aos 20	1		0		1	
	21 aos 29	2		0		2	
	30 aos 39	0	6	2	3	2	9
	40 aos 49	1		0		1	
	50 aos 59	0		1		1	
	60 ou +	2		0		2	
ELÉCTRICOS	16 aos 20	0		0		0	
	21 aos 29	1		0		1	
	30 aos 39	4	6	0	1	4	7
	40 aos 49	1		1		2	
	50 aos 59	0		0		0	
	60 ou +	0		0		0	
VELOCÍPEDES	16 aos 20	4		0		4	
	21 aos 29	7		1		8	
	30 aos 39	9	31	4	10	13	41
	40 aos 49	6		0		6	
	50 aos 59	1		5		6	
	60 ou +	4		0		4	
CICLOMOTORES	16 aos 20	5		0		5	
	21 aos 29	12		3		15	
	30 aos 39	6	27	6	10	12	37
	40 aos 49	2		1		3	
	50 aos 59	0		0		0	
	60 ou +	2		0		2	
MOTOCICLOS	16 aos 20	13		2		15	
	21 aos 29	71		22		93	
	30 aos 39	69	223	20	65	89	288
	40 aos 49	51		14		65	
	50 aos 59	15		6		21	
	60 ou +	4		1		5	

Escalão etário	N.º intervenientes
16 aos 20	120
21 aos 29	616
30 aos 39	662
40 aos 49	645
50 aos 59	473
60 ou +	523
	3039

tipo de veiculo	n.º de veículos
outros*	9
eléctricos	7
velocípedes	41
ciclomotor	37
motociclo	288
v. lig. Misto	5
v. lig. Aluguer	0
táxi	91
v.lig. Especial	92
lig. Passageiros	1649
mercadorias	200
pes. Especial	32
pes. Passageiros	64
pes. Mercadorias	31
peões	493
	3039

		BIAV		BSR		Total 2018	
VEÍCULO LIGEIRO MISTO	16 aos 20	0		0		0	
	21 aos 29	0		0		0	
	30 aos 39	2	5	0	0	2	5
	40 aos 49	2		0		2	
	50 aos 59	0		0		0	
	60 ou +	1		0		1	
VEÍCULO LIGEIRO ALUGUER	16 aos 20	0		0		0	
	21 aos 29	0		0		0	
	30 aos 39	0	0	0	0	0	0
	40 aos 49	0		0		0	
	50 aos 59	0		0		0	
	60 ou +	0		0		0	
VEÍCULO LIGEIRO TAXI	16 aos 20	0		0		0	
	21 aos 29	2		2		4	
	30 aos 39	4	60	3	31	7	91
	40 aos 49	10		7		17	
	50 aos 59	17		6		23	
	60 ou +	27		13		40	
VEÍCULO LIGEIRO ESPECIAL	16 aos 20	0		0		0	
	21 aos 29	14		2		16	
	30 aos 39	29	82	5	10	34	92
	40 aos 49	26		2		28	
	50 aos 59	12		1		13	
	60 ou +	1		0		1	
VEÍCULO LIGEIRO PASSAGEIROS	16 aos 20	33		17		50	
	21 aos 29	269		89		358	
	30 aos 39	235	1184	115	465	350	1649
	40 aos 49	242		105		347	
	50 aos 59	190		77		267	
	60 ou +	215		62		277	

		BIAV		BSR		Total 2018	
VEÍCULO LIGEIRO MERCADORIAS	16 aos 20	4	139	0	61	4	200
	21 aos 29	30		9			
	30 aos 39	40		17			
	40 aos 49	31		19			
	50 aos 59	25		12			
	60 ou +	9		4			
VEÍCULO PESADO ESPECIAL	16 aos 20	0	23	0	9	0	32
	21 aos 29	2		0			
	30 aos 39	7		2			
	40 aos 49	8		4			
	50 aos 59	6		2			
	60 ou +	0		1			
VEÍCULO PESADO PASSAGEIROS	16 aos 20	0	36	0	28	0	64
	21 aos 29	4		3			
	30 aos 39	8		10			
	40 aos 49	16		8			
	50 aos 59	6		7			
	60 ou +	2		0			
VEÍCULO PESADO MERCADORIAS	16 aos 20	0	18	0	13	0	31
	21 aos 29	2		0			
	30 aos 39	3		2			
	40 aos 49	5		5			
	50 aos 59	7		5			
	60 ou +	1		1			
PEÕES	16 aos 20	41	493	0	0	41	493
	21 aos 29	69		0			
	30 aos 39	60		0			
	40 aos 49	78		0			
	50 aos 59	72		0			
	60 ou +	173		0			

2333 0 706 0 3039