

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**Segurança Rodoviária:
Fiscalização da Condução sob Influência
de Substâncias Psicotrópicas**

Estudo Teórico

Trabalho Individual Final

5.º Curso de Comando e Direção Policial

Autor: Pedro João Maia Pereira

Lisboa, 12 de fevereiro de 2023



Resumo

A condução de veículo sob influência de substâncias psicotrópicas representa um problema complexo para a segurança rodoviária, desde logo pela diversidade de substâncias com capacidade de afetar negativamente a condução. Nos últimos anos, a percentagem de vítimas mortais em acidentes rodoviários envolvendo substâncias psicotrópicas aumentou em quase todos os países europeus, sendo que em Portugal verificou-se uma tendência crescente da percentagem de condutores mortos e de condutores fiscalizados com pelo menos uma substância psicotrópica. Este trabalho analisou os efeitos e os riscos associados à condução sob influência de substâncias psicotrópicas e os diferentes enquadramentos jurídicos e procedimentos de fiscalização adotados nos diversos países. Neste âmbito, verificou-se a importância de se alterar o paradigma da condução sob influência de substâncias psicotrópicas em Portugal, nomeadamente no que respeita à diferenciação entre o ilícito criminal e a contraordenação, à semelhança do que ocorre na condução sob influência de álcool, e à adoção da saliva no exame pericial, substituindo a recolha sanguínea, de forma a permitir uma simplificação dos procedimentos de fiscalização. O presente trabalho destacou ainda as principais implicações e desafios destas alterações para a Polícia de Segurança Pública.

Palavras-chave: condução, saliva, sangue e substâncias psicotrópicas.

Abstract

Driving a vehicle under the influence of psychotropic substances represents a complex problem for road safety, firstly due to the diversity of substances with the capacity to negatively affect driving. In recent years, the percentage of fatalities in road accidents involving the use of psychotropic substances has increased in almost all European countries. In Portugal, as well, there has been a trend of increasing percentage of drivers' casualties and instances of drivers under the influence of at least one psychotropic substance who have been controlled at police checkpoints. This study focused on the effects and risks associated with driving under the influence of psychotropic substances and the different legal frameworks and controlling procedures adopted in different countries. In this context, it was pointed out the importance of changing the paradigm of driving under the influence of psychotropic substances in Portugal, namely by distinguishing between a criminal offense and an administrative offence, similarly to what happens in driving under the influence of alcohol, as well as the possibility of the adoption of collection of saliva for forensic examination instead of blood collection. This new approach would allow the simplification of controlling procedures. The study also highlighted the main implications and challenges resulting from these changes for the Public Security Police.

Keywords: blood, driving, saliva and psychotropic substances.

Introdução

A Organização Mundial de Saúde (OMS, 2018) salienta que as vítimas mortais resultantes de acidentes rodoviários continuam a aumentar, tendo resultado na morte de 1.35 milhões de pessoas em 2016 (p. 4). Efetivamente, a nível mundial, a sinistralidade rodoviária é a primeira causa de morte para as crianças e jovens, entre os 5 e os 29 anos de idade, e a oitava causa de morte para a população em geral (OMS, 2018, p. 5).

Em Portugal, no âmbito da sinistralidade rodoviária, registou-se uma “redução de 75% no número de mortos por 100.000 habitantes, de 1985 a 2019” (Cardoso et al., 2021, p. 12). No entanto, “na última década o ritmo de melhoria decresceu consideravelmente” (Cardoso et al., 2021, p. III), sendo que em 2017 e 2018 registou-se mesmo um aumento das vítimas mortais e em 2019 Portugal foi o sexto país com maior número de vítimas mortais, tendo uma taxa de mortalidade em acidentes rodoviários de 67 mortos por milhão de habitantes, quando a média dos 27 Estados-membros da União Europeia (UE) situou-se nos 51 mortos por milhão de habitantes (Schoeters et al., 2021, p. 2-3).

Atendendo ao aumento da sinistralidade rodoviária a nível mundial e à estagnação da redução das taxas de mortalidade na UE nos últimos anos, sendo assumido pela Comissão Europeia (CE, 2020) que é altamente improvável ter-se atingido a meta de reduzir para metade o número de mortes por acidentes rodoviários entre 2010 e 2020 (p. 5), atualmente as estratégias de segurança rodoviária mundiais e europeias baseiam-se no designado sistema seguro (Nações Unidas & OMS, 2021, p. 4; CE, 2020, p.11). O referido sistema assenta na ideia de que as pessoas irão continuar a cometer erros e que é inevitável a ocorrência de acidentes rodoviários, mas defende que grande parte das mortes e de lesões graves podem ser evitadas, nomeadamente intervindo na segurança dos veículos e das infraestruturas rodoviárias para atenuar as consequências dos acidentes rodoviários (CE, 2020, p. 11).

Nesta ótica, no âmbito do quadro da política de segurança rodoviária da UE 2021-2030, a CE (2020) definiu as seguintes áreas de intervenção (1) segurança da infraestrutura; (2) segurança dos veículos; (3) segurança na utilização da rede rodoviária, incluindo velocidade, álcool e drogas, distração e utilização de dispositivos de segurança; e (4) resposta de emergência (p. 15).

No que respeita ao álcool e drogas, integrado na terceira área de intervenção, apesar de ser reconhecido que a condução sob a influência de alguns medicamentos ou de substâncias ilícitas pode aumentar o risco de acidente entre 2 a 7 vezes, apenas foi estabelecido um indicador-chave de desempenho relativamente ao álcool, atendendo que

existem diferenças significativas nos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas entre os diversos Estados-membros da UE (CE, 2020, p. 20).

No entanto, considerando o risco para a segurança rodoviária e a tendência nacional de aumento da percentagem de condutores mortos em acidentes rodoviários sob influência de substâncias psicotrópicas, passando de 6,7% em 2010 para 13,3% em 2019 (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR], 2020a, p. 8), o presente trabalho analisou o panorama internacional e nacional da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, especialmente os diferentes procedimentos de fiscalização, com o objetivo de verificar as suas implicações na segurança rodoviária e na atividade da Polícia de Segurança Pública (PSP).

Estado de arte

Condução sob influência de substâncias psicotrópicas

De acordo com a OMS (2004), as substâncias psicoativas atuam no sistema nervoso central, alterando ou modificando as funções que regulam humor, pensamentos e motivações, dividindo-se nas seguintes categorias: substâncias legais (e.g. álcool, tabaco), substâncias ilegais (e.g. cocaína, cânabis) e medicamentos (p. 2).

Do ponto de vista jurídico, o ordenamento nacional, designadamente a lei de combate à droga (1993) e o Código Penal (CP, 1995), enquadra as substâncias psicoativas ilegais como estupefacientes e substâncias psicotrópicas por força dos diferentes tratados internacionais, como é exemplo a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (1988), ratificada por Portugal através do Decreto do Presidente da República n.º 45/91, de 6 de setembro (1991).

Assim, atendendo ao objetivo do presente estudo, a terminologia substâncias psicotrópicas neste trabalho integra todas as substâncias referidas no n.º 2 do artigo 292.º do CP, ou seja, “estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica” (1995), sendo de realçar que nesta terminologia não se inclui o álcool, apesar de ser uma substância psicoativa com efeitos nas funções mentais e fisiológicas das pessoas e, conseqüentemente, reduz a capacidade para se conduzir em segurança (Buttler et al., 2022, p. 31).

A respeito da condução em segurança, de acordo com Baker (2007, *as cited in* Goldenbeld, 2021, p. 3) a redução do desempenho das funções/tarefas críticas para a condução por causa dos efeitos das diferentes substâncias psicotrópicas, bem como do álcool, resulta no designado *impairment*, ou seja, na inaptidão para a condução.

Apesar da inaptidão para a condução apresentar grandes variações entre os diferentes consumidores de substâncias psicotrópicas, bem como nos diversos tipos de consumo, nomeadamente entre consumos esporádicos ou crónicos e entre consumos individualizados ou combinados de substâncias (Compton, 2015, *as cited in* Buttler et al., 2022, p. 80), a OMS (2016) refere que o consumo de substâncias psicotrópicas apresenta um impacto negativo nas funções necessárias para conduzir em segurança, designadamente no tempo de reação, no processamento de informação e nas funções psicomotoras (p. 2), conforme exemplificado na tabela 1.

Tabela 1

Tipo de Inaptidão Provocado por Diferentes Substâncias Psicotrópicas

Classe	Substância	Inaptidão						
		Sonolência	Funções Cognitivas	Funções Motoras	Humor	Controlo Lateral do Veículo	Estimativa do Tempo	Equilíbrio
Substâncias Ilícitas	Canábis	+	+	+	+	+	+	+
	Cocaína	-	+	+	+	-	-	-
	Anfetaminas	-	+	+	+	-	+	+
	MDMA	-	+	-	+	-	-	+
	Alucinogénicos	-	+	+	+	-	+	+
Medicamentos	Benzodiazepinas	+	+	+	-	+	-	+
	Opióides	+	+	+	+	+	-	+
	Outros Antidepressivos	+	+	+	+	+	-	+
Novas Substâncias Psicoativas	Canabinoides Sintéticos	+	+	+	+	+	+	+
	Catinonas Sintéticas	-	+	+	+	-	-	-

Note. Adaptado de “Drug use and road safety”, da Organização Mundial da Saúde, 2016, p. 2 (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/249533>).

Efetivamente a condução sob influência de substâncias psicotrópicas é um problema complexo devido ao elevado número de substâncias com potencial para prejudicar a condução e aumentar o risco de acidentes rodoviários (Marillier & Verstraete, 2018, p. 1). Assim, enquanto no álcool existe uma relação clara entre a concentração daquela substância no sangue e o risco de acidente rodoviário, essa relação concentração-

efeito é muito menos evidente nas substâncias psicotrópicas (Marillier & Verstraete, 2018, p. 6).

Contudo, o projeto europeu *Driving under the influence of drugs, alcohol and medicine in europe* (DRUID), que decorreu entre setembro de 2008 e junho de 2010 em 13 países europeus, nomeadamente Dinamarca, Finlândia, Noruega, Suécia, República Checa, Hungria, Polónia, Lituânia, Espanha, Portugal, Itália, Bélgica e o Países Baixos, forneceu a informação mais completa sobre a condução de influência de substâncias psicotrópicas e do álcool na Europa (Buttler et al., 2022, p. 85).

Deste modo, o projeto DRUID estabeleceu o risco relativo de ser gravemente ferido ou morto num acidente rodoviário associado ao consumo de substâncias psicoativas, conforme exemplificado na tabela 2.

Tabela 2

Risco Relativo de ser Gravemente Ferido ou Morto num Acidente Rodoviário Associado ao Consumo de Substâncias Psicoativas

Nível de risco	Risco relativo	Substâncias
Pequeno	1-3	$0,1 \text{ g/l} \leq \text{TAS} < 0,5 \text{ g/l}$ Canábis ^a
Médio	2-10	$0,5 \text{ g/l} \leq \text{TAS} < 0,8 \text{ g/l}$ Benzoilecgonina, Cocaína e Opióides ilícitos ^b Benzodiazepinas, drogas- z e Opióides medicinais
Elevado	5-30	$0,8 \text{ g/l} \leq \text{TAS} < 1,2 \text{ g/l}$ Anfetaminas ^c e Combinação de drogas
Extremo	20-200	$\text{TAS} \geq 1,2 \text{ g/l}$ Álcool combinado com outras drogas

Note. TAS – taxa de álcool no sangue representado em gramas por litro. Adaptado de “Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines in europe. Findings from the DRUID project”, de Álvarez et al., 2012, p. 25 (https://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en).

^{a, c} As estimativas devem ser interpretadas com prudência, atendendo à diversidade de dados entre os países.

^b As estimativas de benzoilecgonina, cocaína e opióides ilícitos devem ser interpretadas com prudência, atendendo aos poucos casos e controlos positivos.

Por outro lado, o projeto DRUID concluiu que a prevalência das substâncias psicotrópicas investigadas era muito mais baixa, com uma taxa média estimada de 1,9%, comparativamente à presença de álcool no sangue, com uma taxa estimada de 3,5%

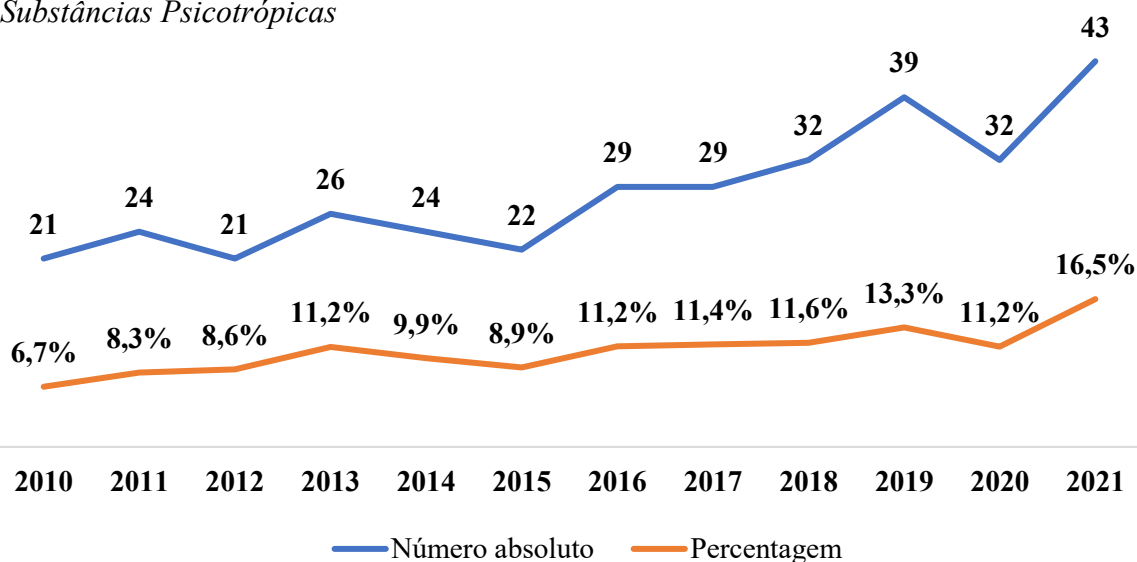
(Álvarez et al., 2012, p. 47). No entanto, a prevalência da condução sob influência de substâncias psicotrópicas começou a aumentar nos últimos anos, sendo que novos estudos indicam que na Europa a percentagem de condutores sob influência de substâncias psicotrópicas é estimada entre 2% a 5% da generalidade dos condutores, mas em alguns dias e períodos (fim-de-semana, à noite e nas férias) a percentagem estimada aumenta para uma média de 27% (Buttler et al., 2022, p. 108).

Neste âmbito, a OMS (2015) destacou que a condução sob influência de substância psicotrópicas é uma questão emergente da segurança rodoviária (p. 40) e que a nível mundial em 2013 o consumo de substâncias psicotrópicas foi responsável pela morte de 39625 pessoas em acidentes rodoviários (OMS, 2016, p 4).

Ao nível da Europa, a percentagem de vítimas mortais em acidentes rodoviários envolvendo substâncias psicotrópicas aumentou em quase todos os países europeus durante a última década (Buttler et al., 2022, p. 174). Esta tendência crescente também se verifica a nível nacional, sendo que a percentagem de condutores mortos sob influência de pelo menos uma substância psicotrópica aumentou 146% entre 2010 e 2021, a que corresponde um aumento de 22 vítimas mortais (ANSR, 2022a, p. 8), conforme ilustrado na figura 1.

Figura 1

Evolução da Percentagem e do Número de Condutores Mortos na Presença de Substâncias Psicotrópicas



Note. Adaptado de “Exames toxicológicos relatório 2019”, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2020, p. 8 (<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Pages/default.aspx>) e informação solicitada, via email, à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária no dia 27 de novembro de 2022.

Fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas

Ao nível internacional

A OMS (2016) referiu que um total de 159 países tinham em vigor legislação que proíbe a condução sob influência de substâncias psicotrópicas (p. 5). No entanto, verifica-se que não existe uniformidade na abordagem a esta questão entre os diversos países (Marillier & Verstraete, 2018, p. 11).

A nível internacional, a condução sob influência de substâncias psicotrópicas é regulada por três tipos de legislação, nomeadamente:

- Leis de *impairment* ou de inaptidão, proíbem a condução quando se verifica a inaptidão para a condução;
- Leis '*per se*', proíbem a condução se for ultrapassada a concentração máxima definida para as diferentes substâncias psicotrópicas;
- Leis de zero tolerância, proíbem a condução com qualquer quantidade de substâncias psicotrópicas, sendo que alguns autores identificam esta legislação como um subtipo das leis '*per se*'.

(OMS, 2016, p. 5; Marillier & Verstraete, 2018, p. 32; Buttler et al., 2022, p. 99).

As legislações *impairment* ou de inaptidão apresentam o problema da inexistência de uma definição simples e comum de inaptidão para condução, designadamente quais os métodos para se verificar/confirmar essa inaptidão. Esta legislação é considerada subjetiva e exige uma avaliação humana, tendo como consequência direta a dificuldade em se obter condenações por condução sob influência de substâncias psicotrópicas (Buttler et al., 2022, p. 99; Marillier & Verstraete, 2018, p. 11).

As legislações '*per se*' e zero tolerância são consideradas mais eficientes e eficazes do que as leis que exigem provas da inaptidão para a condução, dado que apenas é necessário verificar a existência ou se a concentração máxima para as diferentes substâncias psicotrópicas foi ultrapassada (Buttler et al., 2022, p. 99).

Todavia, as legislações '*per se*' e zero tolerância apresentam algumas vulnerabilidades, desde logo na definição ou na ausência de limites de concentração para as diferentes substâncias psicotrópicas, uma vez que não existe uma relação direta entre concentração-efeito, ou seja, a inaptidão para a condução varia de acordo com as características e o histórico de consumo dos diversos condutores (Vindenes et al., 2011, *as cited in* Buttler et al., 2022, p. 99). Por outro lado, as legislações '*per se*' não salvaguardam as situações de condutores que consomem simultaneamente diversas substâncias psicotrópicas, ou seja, podem cumprir os limites legais individualmente para cada

substância psicotrópica, mas representarem um risco relativo elevado ou extremo para a segurança rodoviária, conforme demonstrado na tabela 2 (Álvarez et al., 2012, p. 25).

Deste modo, alguns países combinam as vantagens destas legislações num sistema a dois níveis, ou seja, utilizam a abordagem *'per se'* para um conjunto de substâncias psicotrópicas devidamente identificadas e a abordagem *impairment* ou inaptidão para situações especiais, designadamente quando o condutor se encontra sob influência de várias substâncias psicotrópicas ou sob a influência de uma substância psicotrópica que não seja tão frequente e, conseqüentemente, não tenha sido definido qualquer limite de concentração (Marillier & Verstraete, 2018, p.11-12; Buttler et al., 2022, p. 100).

Relativamente à fiscalização, na maioria dos países da Europa a polícia tem legitimidade para efetuar operações para detetar a condução sob influência de substâncias psicotrópicas, contudo muitos dos países não dispõem de dados ou apresentam uma intensidade de fiscalização muito baixa, quando comparada com a média de operações de fiscalização da condução sob influência de álcool que é quase duzentas vezes superior (Buttler et al., 2022, p. 109).

Uma das razões para esta fiscalização ser reduzida prende-se com a complexidade da fiscalização de condução sob influência de substâncias psicotrópicas, desde logo pelo facto de o exame de rastreio requerer amostras de sangue, urina ou saliva dos condutores (OMS, 2015, p. 41). Outro aspeto, prende-se com a inexistência de normas internacionais para os equipamentos confirmarem a presença de substâncias psicotrópicas (Buttler et al., 2022, p. 120), ao contrário do que ocorre na fiscalização da condução sob o efeito do álcool, onde existem normas internacionais aplicáveis aos alcoolímetros quantitativos, conforme decorre do artigo 4.º da Portaria n.º 1556/2007 de 10 de dezembro (2007) que estabelece a obrigatoriedade do cumprimento dos requisitos metrológicos e técnicos definidos pela Recomendação n.º 126 da Organização Internacional de Metrologia Legal.

Os exames de rastreio ao sangue e à urina são considerados procedimentos invasivos e apresentam requisitos de privacidade e de recolha exigentes, principalmente pela necessidade da intervenção de profissionais de saúde e/ou de locais adequados para efetuar esse exame, o que os torna numa opção pouco viável para serem utilizados na deteção da condução sob influência de substâncias psicotrópicas nos próprios locais das operações de fiscalização rodoviária (European Traffic Police Network (TISPOL), 2010, p. 12; Buttler et al., 2022, p. 118).

O exame de rastreio através do fluido oral, normalmente designado como saliva, é considerado não invasivo e simples de realizar, ou seja, permite que as entidades

fiscalizadoras, com baixos riscos para a saúde e segurança dos envolvidos, procedam à recolha da saliva sem risco de ser adulterada ou substituída e efetuem o exame no próprio local da fiscalização rodoviária (Canadian Centre on substance use and addiction, 2020, p. 2; Busardò et al., 2016, p. 1). Assim, a maioria dos países da Europa utiliza equipamentos de rastreio à saliva para indiciar se determinado condutor se encontra, ou não, sob influência de substâncias psicotrópicas (Buttler et al., 2022, p. 102).

Apesar de não existirem normas legais que estabeleçam os requisitos dos equipamentos de rastreio à saliva, o projeto DRUID e o projeto europeu *Roadside Testing Assessment* (ROSITA) definiram que a eficácia destes equipamentos é avaliada mediante as seguintes características:

- Sensibilidade – percentagem de condutores identificados corretamente como conduzindo sob influência de substância psicotrópicas;
- Especificidade – percentagem de condutores identificados corretamente como não estando a conduzir sob influência de substância psicotrópicas;
- Exatidão – percentagem global de testes, incluindo os negativos, que foram corretos quando comparado com os resultados periciais.

(Álvarez et al., 2012, p. 35; Puddu & Verstraete, 2000, p. 172).

Assim, para o equipamento ser eficaz o projeto ROSITA recomenda mais de 90% de sensibilidade e de especificidade e mais de 95% de exatidão, enquanto o projeto DRUID recomenda mais de 80% nas três características (Buzby et al., 2021, p. 1), sendo reconhecido que apesar de nenhum equipamento identificar todas as substâncias psicotrópicas, além de existirem diferenças entre equipamentos e o tipo de substância psicotrópica a identificar/detetar, a precisão dos equipamentos de rastreio através da saliva atualmente existentes é média a elevada (Buttler et al., 2022, p. 123).

Após realização do exame de rastreio, no caso de o resultado ser positivo a pelo menos uma substância psicotrópica é sempre necessário proceder à recolha de outra amostra biológica para confirmar e quantificar esse resultado através de um exame laboratorial de confirmação (Marillier & Verstraete, 2018, p. 15).

A análise laboratorial ao sangue é considerada como o “*gold standard*” para confirmar e determinar a concentração das substâncias psicotrópicas (Brimblecombe et al., 2013, p. 57; Christophersen et al., 2009, p. 4; Buttler et al., 2022, p. 125). No entanto, alguns países europeus (Bélgica, Espanha, França e Chipre) e a maioria dos Estados da Austrália utilizam a saliva quer para o teste de rastreio quer para o exame de confirmação,

isto é, confirmam a presença substâncias psicotrópicas através de análise laboratorial à saliva (Marillier & Verstraete, 2018, p. 15; Buttler et al., 2022, p. 125).

O recurso à saliva como exame de confirmação encontra-se mais associado a regimes legais com tolerância zero para a condução sob influência de substâncias psicotrópicas, dado que não é possível obter da análise da saliva uma previsão precisa da concentração existente no sangue, atendendo que os rácios de saliva para sangue variam entre substâncias psicotrópicas e entre pessoas (Christophersen et al., 2009, p. 4, 11; Marillier & Verstraete, 2018, p. 15; Buttler et al., 2022, p.125).

Por outro lado, a utilização da saliva no exame de confirmação permite reduzir o tempo entre a fiscalização do condutor e a colheita da amostra biológica, atendendo que pode ser efetuada pelos polícias no próprio local da fiscalização, contrariamente à recolha de sangue onde existe a necessidade de transportar os condutores para locais adequados e a intervenção de profissionais de saúde (Marillier & Verstraete, 2018, p. 15; Buzby et al., 2021, p.1).

Ao nível nacional

A condução sob influência de substâncias psicotrópicas desde 1994, com a entrada em vigor da versão original do Código da Estrada (CE, 1994) é considerada uma contraordenação. Posteriormente, a Lei n.º 77/2001 de 13 de julho (2001), que procedeu à sexta alteração ao CP, criminalizou a condução de veículo sob influência de substâncias psicotrópicas, constando na Proposta de Lei n.º 69/VIII que “a fundamentação da iniciativa incriminadora é idêntica à subjacente ao crime de condução em estado de embriaguez . . . dado que em ambas as situações se pode presumir perigo para a segurança da circulação rodoviária” (Assembleia da República [AR], 2001).

Deste modo, no ordenamento jurídico nacional, a condução sob influência de substâncias psicotrópicas é qualificada como contraordenação muito grave, prevista nos artigos 81.º n.º 1 e 146.º al. m) do CE (1994), e como crime, previsto no artigo 292.º n.º 2 do CP (1995). No âmbito contraordenacional, conforme definido no artigo 81.º n.º 5 do CE (1994), apenas se exige a confirmação da presença de substâncias psicotrópicas no condutor, através de relatório médico ou pericial, e no âmbito criminal existe o elemento objetivo de o condutor não estar em condições de conduzir em segurança por se encontrar sob influência de substâncias psicotrópicas (AR, 2001; Barroso & Cruz, 2018; Costa & Neves, 2022; CP, 1995; Dias & Martins, 2011).

No que respeita aos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, os mesmos encontram-se previstos no CE (1994), na Lei n.º

18/2007 de 17 de maio (2007) que aprovou o “regulamento de fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas”, na Portaria n.º 902-B/2007 de 13 de agosto (2007) que fixou os requisitos dos aparelhos, o modo e os procedimentos na realização das análises laboratoriais, bem como “os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas” e no Despacho normativo n.º 35/2007 de 25 de setembro (2007) que aprovou o “guia orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas”.

Assim, considerando o objetivo do presente trabalho, apresentamos a seguinte síntese dos procedimentos de fiscalização aplicáveis aos condutores:

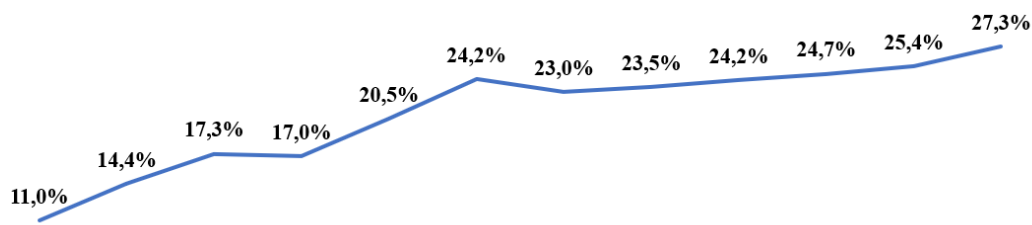
- A condução sob influência de substâncias psicotrópicas é determinada mediante relatório médico ou pericial – artigo 81.º n.º 5 do CE (1994);
- No relatório pericial, além de ser verificada a presença no sangue de qualquer outra substância psicotrópica que tenha influência negativa na capacidade para o exercício da condução, são especialmente avaliadas as seguintes substâncias psicotrópicas: canabinóides, cocaína e seus metabolitos, opiáceos e anfetaminas e derivados - artigo 8.º da Lei n.º 18/2007 de 17 de maio (2007);
- Existe obrigatoriedade dos condutores se submeterem aos exames para a deteção de substâncias psicotrópicas quando são intervenientes em acidentes rodoviários com vítimas mortais ou feridos graves ou quando os condutores apresentem indícios de se encontrarem sob influência de substâncias psicotrópicas - artigo 157.º n.º 1 e 2 do CE (1994) e Despacho normativo n.º 35/2007 de 25 de setembro (2007);
- Para efeitos de deteção de substâncias psicotrópicas o condutor realiza previamente o exame de rastreio e no caso de ser positivo para alguma substância é realizado o exame de confirmação - artigo 10.º da Lei n.º 18/2007 de 17 de maio (2007);
- O exame de rastreio é efetuado através de testes rápidos à saliva, urina, suor ou sangue – artigo 11.º da Lei n.º 18/2007 de 17 de maio (2007);
- O exame de confirmação é efetuado exclusivamente através da análise sanguínea – artigo 12.º da Lei n.º 18/2007 de 17 de maio (2007);
- Em caso de impossibilidade de se proceder à recolha da amostra de sangue para o exame de confirmação, a condução sob influência de substâncias psicotrópicas é determinada mediante exame médico - artigo 13º da Lei n.º 18/2007 de 17 de maio (2007);

Em suma, conforme descrito na Instrução Técnica n.º 1/2007 da ANSR (2007), as entidades fiscalizadoras na via pública efetuam exames de rastreio à saliva e os estabelecimentos da rede pública de saúde efetuam exames de rastreio à urina ou ao sangue, normalmente nas situações em que os intervenientes nos acidentes rodoviários tiveram de receber tratamento hospitalar. Caso o exame de rastreio seja positivo, os profissionais de saúde procedem à colheita de uma amostra de sangue para se realizar o exame de confirmação e produzir o relatório pericial.

Analisando os relatórios periciais realizados entre 2010 e 2021, à semelhança do que ocorreu com os condutores mortos em acidentes rodoviários com resultado positivo a pelo menos uma substância psicotrópica, verificou-se uma tendência crescente da percentagem e do número de condutores sob influência de substâncias psicotrópicas, conforme representado na figura 2.

Figura 2

Evolução da Percentagem e do Número de Condutores sob Influência de Substâncias Psicotrópicas



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Positivos	200	250	284	295	351	428	406	448	454	518	463	576
Negativos	1616	1484	1362	1439	1360	1337	1359	1461	1424	1575	1357	1533
Total	1816	1734	1646	1734	1711	1765	1765	1909	1878	2093	1820	2109

Note. A negrito estão destacados o número de exames positivos a pelo menos uma substância psicotrópica. Adaptado de “Exames toxicológicos relatório 2019”, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2020, p. 10 (<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Pages/default.aspx>) e informação solicitada, via email, à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária no dia 27 de novembro de 2022.

No entanto, esta tendência crescente de condutores sob influência de substâncias psicotrópicas não teve repercussões idênticas no número de arguidos em processos-crime

findos nos tribunais judiciais de 1.^a instância ou no número de contraordenações, conforme demonstra a tabela 3.

Tabela 3

Comparação do Número de Condutores sob Influência de Substâncias Psicotrópicas e o Número de Arguidos em Processos-crime Findos nos Tribunais Judiciais de 1.^a Instância e de Contraordenações Registadas

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total de condutores positivos	200	250	284	295	351	428	406	448	454	518	463	576
Arguidos em processos-crime ^a	68	69	43	41	28	39	38	36	38	43	26	56
Contraordenações	6	15	16	29	36	26	37	80	57	79	74	58

Note. A negrito estão destacados o número de exames positivos a pelo menos uma substância psicotrópica. Adaptado de “Exames toxicológicos relatório 2019”, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2020, p. 10 (<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Pages/default.aspx>) e informação solicitada, via email, à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e à Direção-Geral da Política de Justiça no dia 27 de novembro de 2022.

^a A contabilização dos arguidos tem em conta o crime mais grave pelo qual foram acusados. Nestes dados não são contabilizados os processos transitados, remetidos a outra entidade, apensados e incorporados ou integrados.

Relativamente à baixa incidência de arguidos em processos-crime findos nos tribunais judiciais de 1.^a instância e de processos de contraordenações, importa salientar que a Direção-Geral da Política de Justiça (DGPJ), aquando do envio dos dados estatísticos, esclareceu que relativamente a este crime os dados são recolhidos de forma desagregada e que a obtenção de informação apenas é possível quando os processos-crime se encontram em fase de julgamento nos tribunais judiciais de 1.^a instância. Com efeito, relativamente aos crimes previstos no artigo 292.º do CP (1995), apenas a condução de veículo em estado de embriaguez se encontra identificado no mapa para notação de crimes da DGPJ (2016, p. 29) e, conseqüentemente, o crime de condução de veículo sob influência de substâncias psicotrópicas não é registado de forma diferenciada ou uniforme

pelas diferentes entidades fiscalizadoras, limitando significativamente a obtenção/confirmação de informação estatística, nomeadamente o número efetivo de processos registados e comunicados pelas entidades fiscalizadoras às autoridades judiciais.

Contudo, sendo a condução sob influência de substâncias psicotrópicas qualificada simultaneamente como ilícito criminal e ilícito contraordenacional, por força do artigo 20.º do Regime Geral das Contraordenações (RGCO, 1982), todas as situações de condutores positivos devem originar um processo-crime. Deste modo, a diferença existente entre o número total de casos positivos e o número de arguidos em processos-crime juntamente com os autos de contraordenação, que em 2021 apenas representaram cerca de 20% dos condutores positivos, poderá ser explicada pelas limitações indicadas pela própria DG PJ e pela aplicação da suspensão provisória do processo, conforme previsto na Diretiva n.º 1/2014 da Procuradoria-Geral da República (2014, p. 10).

Por outro lado, ao comparar os principais parâmetros dos procedimentos nacionais com os existentes em Espanha, França e Áustria, países de referência para acompanhamento da evolução da sinistralidade e avaliação de políticas de segurança rodoviária (Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009 de 26 de junho, 2009; Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017 de 19 de junho, 2017; ANSR, 2020b, p. 43) verifica-se que nos quatro países o exame de rastreio é realizado através da saliva (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA], 2022). No entanto, o exame de confirmação em Portugal e na Áustria é realizado através da análise sanguínea e em Espanha e França a análise laboratorial pode ser efetuada à saliva (EMCDDA, 2022).

Relativamente a Espanha, à semelhança do nosso regime jurídico, a condução sob influência de substâncias psicotrópicas é considerada um ilícito criminal, por força do artigo 379.º n.º 2 do Código Penal Espanhol (1995), quando se verifica o *impairment* ou a inaptidão para a condução, ou uma sanção administrativa, no âmbito do artigo 14.º da *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* (2015), quando apenas é detetada a presença de substâncias psicotrópicas (Álvarez et al., 2017, p. 1; Álvarez et al., 2019, p. 2).

Deste modo, em Espanha um condutor pode ser submetido ao exame de rastreio de substâncias psicotrópicas de forma aleatória, no decurso de uma fiscalização por ter cometido previamente uma infração rodoviária e se for interveniente num acidente rodoviário, caso esse exame seja positivo, o condutor tem de fornecer uma nova amostra de

saliva para respetiva análise de confirmação (Dirección General de Tráfico [DGT], 2021, p. 98). Simultaneamente, as entidades fiscalizadoras espanholas devem avaliar se o condutor se encontra inapto para a condução devido ao consumo de substâncias psicotrópicas, utilizando para o efeito o documento designado de *acta de signos externos para la determinación de la influencia de drogas en la conducción* que clarifica e define os sinais exteriores que devem ser analisados para determinar se a situação se enquadra no ilícito criminal ou na esfera contraordenacional (Ministerio Fiscal español, 2019).

Portanto, as entidades fiscalizadoras em Espanha realizam no próprio local da fiscalização rodoviária o exame de rastreio, a recolha de saliva para o exame de confirmação e verificam um conjunto de sinais exteriores dos condutores, constantes da *acta de signos externos para la determinación de la influencia de drogas en la conducción*, designadamente: atitude e comportamento, aspeto externo, discurso e expressão verbal, orientação temporal, espacial e pessoal, aspetos motores e perceção visual e auditiva, para posterior enquadramento jurídico (DGT, 2021, p. 98; Ministerio Fiscal español, 2019).

A possibilidade de utilizar a saliva no exame de confirmação foi introduzida em Espanha em 2010, tendo-se verificado uma diminuição da prevalência de substâncias psicotrópicas nos condutores de 6,9% em 2008 para 4,9% em 2013 (OMS, 2016, p. 8). Embora podem existir outras variáveis que contribuíram para a diminuição da percentagem de casos positivos, nomeadamente a frequência e a forma como foram realizadas as operações de fiscalização rodoviária ou a diminuição do consumo destas substâncias, alguns estudos referem que um dos motivos dessa diminuição foi a implementação generalizada de fiscalizações rodoviárias para a deteção da condução sob influência de substâncias psicotrópicas (Álvarez et al., 2015, p. 796; Álvarez et al., 2019, p. 6).

Hipóteses Teóricas ou Conceptuais

Considerando o estado de arte apresentado e o objetivo do presente trabalho, colocam-se as seguintes questões: justifica-se uma revisão/alteração dos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas existentes em Portugal? E em caso afirmativo, quais as implicações para a PSP?

Perspetivas/Diretrizes

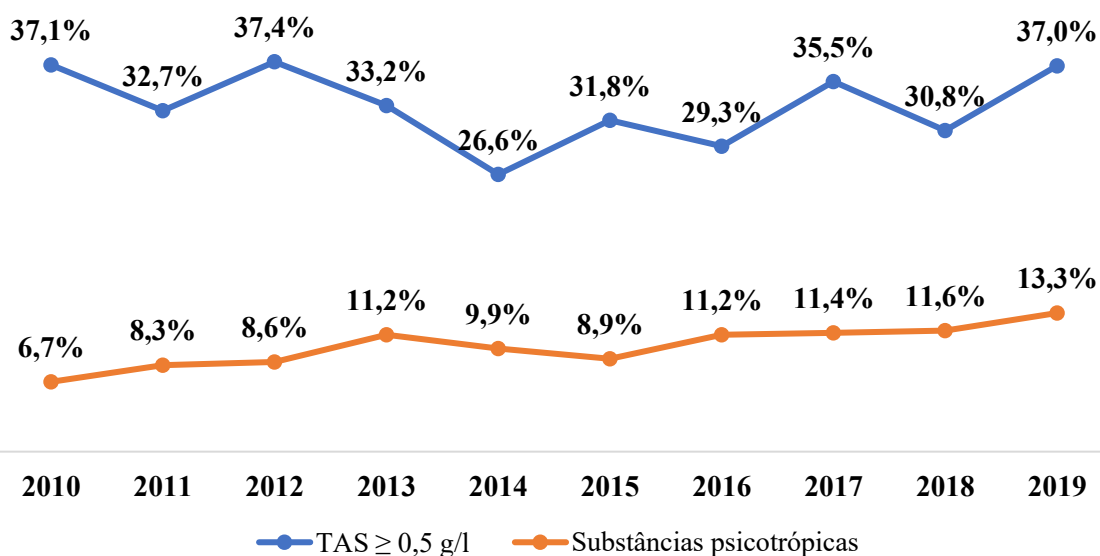
No que respeita à condução sob influência de substâncias psicoativas conforme destaca Cardoso et al. (2021) “em Portugal, a condução sob o efeito do álcool é um problema muito mais preocupante que o da condução sob o efeito de estupefacientes” (p. 46), como se verificou em 2019, atendendo que a percentagem de condutores mortos em acidentes rodoviários com uma taxa de álcool no sangue (TAS) igual ou superior a 0,50

g/l, limite legal para a generalidade dos condutores em Portugal, foi de 37% e a percentagem de condutores mortos na presença de substâncias psicotrópicas foi de 13,3% (ANSR, 2020a, p. 4, 8).

Apesar dessa diferença significativa, analisando a tendência entre 2010 e 2019, conforme anteriormente referido, a percentagem de condutores mortos sob influência de substâncias psicotrópicas apresentou um aumento contínuo, sendo que a percentagem em 2019 corresponde a cerca do dobro da percentagem registada em 2010, enquanto no caso da condução com uma TAS igual ou superior a 0,50 g/l verificou-se uma oscilação de descidas e subidas, tendo o ano de 2019 terminado com uma percentagem muito idêntica à verificada em 2010, conforme apresentado na figura 3.

Figura 3

Evolução das Percentagens de Condutores Mortos com TAS \geq 0,5 g/l e na Presença de Substâncias Psicotrópicas



Note. TAS – taxa de álcool no sangue representado em gramas por litro. Adaptado de “Exames toxicológicos relatório 2019”, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2020, p. 4, 8.

(<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Pages/default.aspx>).

Atendendo a esta realidade, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017 de 19 de junho (2017), estabeleceu várias medidas sobre esta temática, das quais se destaca a medida “A3.12. Analisar a legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias

psicoativas e propor eventuais alterações”, integrada no objetivo operacional “melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento”.

Neste âmbito, o Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro (2019) criou “um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas”, com a missão de apresentar:

a) Uma avaliação das modificações legais necessárias à simplificação dos métodos e dos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas e, bem ainda, para a introdução de taxas para a qualificação e sancionamento da condução sob o efeito daquelas substâncias;

b) Uma proposta de alteração legislativa na sequência da avaliação feita, acompanhada de dossier científico. (Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro, 2019)

Assim, apesar de não serem conhecidas as conclusões deste grupo de trabalho, o referido despacho estabelece no seu preâmbulo dois pontos essenciais sobre esta temática, designadamente a revisão do “regime jurídico vigente da condução sob influência de substâncias psicotrópicas” e “dos métodos de fiscalização da condução após o consumo de substâncias psicotrópicas” (Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro, 2019).

No que concerne ao regime jurídico, efetivamente em sede judicial a confirmação do estado de inaptidão para a condução por causa da influência de substâncias psicotrópicas afigura-se complexa, nomeadamente na interpretação entre os diversos tribunais sobre a exigência, ou não, de realizar “uma «prova pericial» consistente em «exame médico» de avaliação do estado do condutor pelos aspetos discriminados no ponto 25 da Secção III e Anexo VII da Portaria 902-B/2007” para comprovar a inaptidão para a condução (Figueiredo & Rio, 2014).

Atualmente, embora a jurisprudência sustente que a “conclusão de que o condutor não está em condições de conduzir com segurança não está dependente de qualquer prova pericial, antes deve ser extraída da valoração da prova nas circunstâncias do caso concreto” (Adriano & Gominho, 2021), a obtenção de prova continua a ser difícil e resulta muitas vezes na absolvição dos arguidos (Costa & Neves, 2022; Barroso & Cruz, 2018) ou na morosidade do processo, como é exemplo o Acórdão n.º 540/17.2GBILH.P1 do Tribunal

de Relação do Porto onde subsistiu a dúvida se o facto do condutor apresentar um “discurso desconexo e um comportamento que se pode dizer de agitação” era resultante do consumo de substâncias psicotrópicas ou do eventual traumatismo craniano provocado pelo acidente rodoviário (Carvalho & Martins, 2019).

Pelo exposto, facilmente se depreende que a introdução de “taxas para a qualificação e sancionamento da condução sob o efeito daquelas substâncias” (Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro, 2019), à semelhança do que ocorre na condução em estado de embriaguez, ou a aprovação de um relatório que permita aos polícias analisarem um conjunto de sinais exteriores dos condutores, como é exemplo a *acta de signos externos para la determinación de la influencia de drogas en la conducción* existente em Espanha (Ministerio Fiscal español, 2019), afiguram-se possíveis alterações que podem melhorar a celeridade do procedimento e salvaguardar o processo-crime para as situações onde realmente existe um maior risco para a segurança rodoviária.

Relativamente ao segundo ponto, uma primeira alteração do método de fiscalização passa pela introdução de exames de rastreio aleatórios aos diversos condutores, dado que alguns estudos sustentam que a realização de exames de rastreio aleatórios são mais eficazes na dissuasão da condução sob influência de substâncias psicotrópicas que o agravamento das penas/sanções ou a promoção de campanhas de sensibilização (Donnelly et al., 2004, p. 11; Terry et al., 2005, *as cited in* TISPOL, 2010, p. 11). Assim, um dos fatores essenciais para a dissuasão é a implementação de testes aleatórios de forma a convencer os condutores que o risco de deteção é elevado (Jones et al. 2006, *as cited in* Álvarez et al., 2015, p. 1).

A segunda alteração passa pela utilização da saliva no exame de confirmação, considerando que a sua recolha é considerada não invasiva, simples e não exige instalações adequadas ou a intervenção de profissionais da saúde, ao contrário da recolha de sangue, ou seja, permite a reduzir o tempo entre a fiscalização do condutor e a colheita da amostra biológica (Bosker & Huestis, 2009, p. 1910; Marillier & Verstraete, 2018, p. 15, Buzby et al., 2021, p. 1).

A adoção da saliva no exame de confirmação permite ainda a implementação de operações de forma massiva, dado que a recolha da saliva é efetuada no próprio local das fiscalizações rodoviárias, à semelhança da fiscalização da condução sob influência de álcool (*National Drug Driving*, 2018, p. 12).

Contrariamente, a utilização de sangue no exame de confirmação afeta a capacidade operacional das polícias, considerando a necessidade de se afetar “recursos no

acompanhamento do examinando ao estabelecimento de saúde até que a colheita de sangue se efetue” (Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro, 2019), e das próprias unidades de saúde responsáveis por procederem à colheita de sangue, atendendo que este procedimento é realizado no serviço de urgência, resultando muitas vezes numa sobrecarga para os profissionais de saúde e num atraso significativo entre a hora da fiscalização e a hora da colheita (Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro, 2019).

Deste modo, a alteração do método do exame de confirmação permite aumentar as operações de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, reforçando a dissuasão para os condutores não consumirem ou deixarem de consumir estas substâncias e as hipóteses de detetar condutores sob influência de substâncias psicotrópicas (*National Drug Driving*, 2018, p 14).

Conclusão

A condução sob influência de substâncias psicotrópicas representa um desafio para a segurança rodoviária, atendendo à diversidade e surgimento de novas substâncias psicotrópicas, à dificuldade em obter uma relação concentração-efeito e à complexidade dos procedimentos disponíveis para detetar e confirmar a presença dessas substâncias nos condutores (Marillier & Verstraete, 2018, p. 19).

No entanto, reconhecendo o papel fundamental que o fator humano representa para a segurança rodoviária (CE, 2020, p. 19) e como descrito por Cardoso et al. (2021) “a condução sob o efeito do álcool ou de drogas não é compatível com o funcionamento de um sistema seguro” (p. 89), sendo fundamental para o sucesso da estratégia de segurança rodoviária 2020-2030, designada de Visão Zero 2030, a existência de procedimentos de fiscalização eficazes no seu cumprimento e na aplicação das respetivas sanções, de forma a incutir nos condutores a vontade de utilizar os veículos e as infraestruturas rodoviárias em segurança (CE, 2020, p. 19).

Em Portugal, os condutores mortos com um resultado positivo a pelo menos uma substância psicotrópica apresentam um aumento significativo nos últimos anos, sendo que o total da sinistralidade rodoviária associada à condução sob influência de substâncias psicotrópicas pode ser ainda mais expressiva, atendendo à existência de vítimas mortais em acidentes rodoviários cuja situação é desconhecida, ou seja, não existe informação estatística se os mesmos eram condutores, passageiros ou peões (ANSR, 2020a, p.7 – 8), bem como o facto de não ter sido possível associar os casos de condutores positivos, apresentados na figura 2, à ocorrência de acidentes rodoviários.

No que respeita ao exame de confirmação, apesar de não se conhecer as percentagens de exames resultantes de acidentes rodoviários ou de fiscalizações a condutores com indícios, podemos concluir que a realização de exames de confirmação resultante da proatividade das entidades fiscalizadoras é residual, atendendo, por exemplo, que em 2019 foram realizados um total de 2093 exames de confirmação e foram registados 2421 acidentes com vítimas mortais ou feridos graves (ANSR, 2020a, 2020c). Esta realidade vai ao encontro ao facto de a análise sanguínea apresentar questões logísticas e de tempo que limitam de forma significativa a capacidade de fiscalização, sendo defendido pelas autoridades australianas que apenas o exame de confirmação através da saliva permite a realização de fiscalizações intensivas da condução sob influência de substâncias psicotrópicas (*National Drug Driving*, 2018, p. 13).

Por outro lado, o facto deste crime não se encontrar individualizado em termos estatísticos representou uma dificuldade acrescida na análise deste ilícito, nomeadamente na obtenção de dados sobre a taxa de absolvições/arquivamentos dos processos-crime ou a real aplicabilidade da suspensão provisória nestes processos. Todavia, atendendo à complexidade de obtenção de prova deste ilícito criminal seria espectável existirem mais contraordenações registadas, sendo que o número reduzido de contraordenações por condução sob influência de substâncias psicotrópicas pode ser considerado como um indício de que o atual enquadramento jurídico pode estar a favorecer a prescrição do procedimento contraordenacional.

Esta eventual ineficácia do procedimento criminal e contraordenacional afeta ainda diretamente a operacionalização da avaliação médica para efeitos de caducidade do título de condução, nos termos do artigo 130.º n.º 1 al. b) do CE (1994), atendendo ao disposto no artigo 129.º n.ºs 1 e 4 do CE (1994) que estabelece a submissão destes condutores a avaliação médica quando num período de três anos ocorram duas infrações criminais ou contraordenacionais por condução sob influência de substâncias psicotrópicas.

Pelo exposto, consideramos que se justifica uma revisão dos procedimentos de fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, designadamente a utilização da saliva no exame de confirmação e a realização de controlos aleatórios.

De igual modo, sublinhamos a importância de se avançar com uma reflexão do atual enquadramento jurídico da condução sob influência de substâncias psicotrópicas, posição também assumida pelo Conselho Superior da Magistratura (CSM) que, no âmbito do pedido de contributos para a Visão Zero 2030, reforçou a importância de se avançar

com as alterações legislativas propostas pelo grupo de trabalho criado pelo Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro (2019), nomeadamente a criminalização da:

Condução sob a influência conjunta de álcool e substâncias estupefacientes ou psicotrópicas ou de mais do que uma substância estupefaciente ou psicotrópica, uma vez que nas duas situações se pode presumir a inaptidão para a condução e o perigo para a segurança da circulação rodoviária. (CSM, 2020, p. 3)

Porém, considerando a tendência global de legalizar o consumo das designadas drogas leves, como é exemplo o canábis, (Álvarez et al., 2019, p. 2), sublinhamos que esta questão não se resolve apenas com a fiscalização e respetivo sancionamento, sendo essencial que a condução sob influência de substâncias psicotrópicas seja abordada de forma multisetorial, combinando uma fiscalização visível e eficaz com o reforço na educação e sensibilização dos futuros e atuais condutores, particularmente em relação aos efeitos, riscos e impactos na sinistralidade rodoviária (Buttler et al., 2022, p. 99; OMS, 2016, p. 9, 11).

Esta alteração do paradigma da fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas representa novos desafios às entidades fiscalizadoras. Assim, atendendo às atribuições da PSP, em particular a promoção da segurança rodoviária, conforme estipulado no artigo 3.º n.º 2 al .f) da Lei Orgânica da PSP (2007), estas alterações legislativas implicam modificações na formação dos polícias e a implementação de novos procedimentos operacionais, em particular no que respeita à recolha de saliva dos condutores e na responsabilidade de se garantir a respetiva cadeia de custódia da amostra biológica, sendo que atualmente a cadeia de custódia do sangue é assegurada pelos estabelecimentos de saúde pública.

Contudo, a realização de exames de rastreio e de confirmação através da saliva possibilitaria à PSP a implementação de ações de fiscalização intensivas e com um forte impacto dissuasor, especialmente no caso de eventos associados ao consumo de substâncias psicotrópicas (Buttler et al., 2022, p. 105). Simultaneamente, esta intensificação da fiscalização rodoviária permite obter informações mais completas sobre a real prevalência da condução sob influência de substâncias psicotrópicas em Portugal, ou seja, possibilita à PSP conhecer melhor o problema e posteriormente direcionar as suas ações de fiscalização para os períodos e locais com maior incidência e, consequentemente, com maior risco para a segurança rodoviária.

Por último, sublinhamos a importância de serem realizados trabalhos que avaliem e analisem o impacto da reabilitação dos condutores detetados, nomeadamente a viabilidade de sinalizar junto das Comissões para a Dissuasão da Toxicoddependência os condutores detetados com substâncias psicotrópicas, à semelhança do programa da Suécia designado de ação conjunta contra o álcool e as drogas nas estradas (OMS, 2016, p. 10), e a obrigatoriedade da introdução de pictogramas que indiquem de forma clara os efeitos dos diferentes medicamentos na aptidão para a condução, conforme descrito no projeto DRUID (Álvarez et al., 2012, p. 29 – 30; Marillier & Verstraete, 2018, p. 17).

Referências

- Adriano, J. N., & Gominho, L. (2021). *Acórdão n.º 9/19.0PHSXL.L1-5 do Tribunal da Relação de Lisboa. Condução perigosa de meio de transporte*.
<http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/2a00db3c2d53bf768025868b00540b02?OpenDocument>
- Álvarez, F. J., Auerbach, K., Bernhoft, I. M., Gier, H., Hagenzieker, M., Houwing, S., Knoche, A., Pilgerstorfer, M., Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., & Zlender, B. (2012). *Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines in Europe. Findings from the DRUID project*. Publications Office of the European Union. https://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en
- Álvarez, F. J., Fierro, I., González-Luque, J. C., & Seguí-Gómez, M. (2015). *Alcohol and drug use by spanish drivers: comparison of two cross-sectional road-side surveys (2008-9/2013)*. *International Journal of Drug Policy*, 26(8), 794–797.
<https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2015.04.021>
- Álvarez, F. J., Colás, M., Fierro, I., & González-Luque, J. C. (2017). *Roadside opioid testing of drivers using oral fluid: the case of a country with a zero tolerance law, Spain*. *Substance Abuse: Treatment, Prevention, and Policy*, 12(1).
<https://doi.org/10.1186/s13011-017-0108-3>
- Álvarez, F. J., Colás, M., García-Mingo, M., González-Luque, J. C., & Herrera-Gómez, F. (2019). *Drivers who tested positive for cannabis in oral fluid: a longitudinal analysis of administrative data for Spain between 2011 and 2016*. *BMJ Open*, 9(8), e026648. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2018-026648>
- Assembleia da República. (2001). *Proposta de lei n.º 69/VIII*. (Ed.).
<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063484d364c793968636d356c6443397a6158526c6379395753556c4a5447566e4c305276593356745a57353062334e4a626d6c6a6157463061585a684c32466b596a4d344d4441774c5445794e6a4d744e44677a5a6930345a6d49784c5442694d5463314d7a6735597a59784e53356b62324d3d&fich=adb38000-1263-483f-8fb1-0b175389c615.doc&Inline=true>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2007). *Instrução Técnica n.º 1/2007. Fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas*. (Ed.).
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020a). *Exames toxicológicos relatório 2019*. (Ed.).
<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Documents/Exames%20toxicologico%202019.pdf>

- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020b). *Princípios balizadores da estratégia nacional de segurança rodoviária*. (Ed.). https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1-Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020c). *Relatório anual de segurança rodoviária 2019*. (Ed.). <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2022a). [Dados não publicados referentes a condutores mortos e fiscalizados na presença de substâncias psicotrópicas].
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2022b). [Dados não publicados referentes a contraordenações por condução sob influência de substâncias psicotrópicas].
- Barroso, R. A. D., & Cruz, A. L. T. N. B. (2018). *Acórdão n.º 444/16.6GFLE.EI do Tribunal da Relação de Évora. Condução sob a influência de substâncias psicotrópicas*. <http://www.dgsi.pt/jtre.nsf/-/122713105ECCF651802582B800550DEB>
- Bosker, W. M., & Huestis, M. A. (2009). *Oral fluid testing for drugs of abuse*. In *Clinical Chemistry* (Vol. 55, Issue 11, pp. 1910–1931). <https://doi.org/10.1373/clinchem.2008.108670>
- Brimblecombe, R., Forfar, J. C., Forrest, A. R., Gilvarry, E., Johnston, A., Morgan, J., Osselton, M. D., Read, L., Taylor, D., & Wolff, K. (2013). *Driving under the influence of drugs*. Department for Transport. <https://www.gov.uk/government/publications/driving-under-the-influence-of-drugs-2>
- Busardò, F. P., Gentili, S., Mannocchi, G., Solimini, R., & Tittarelli, R. (2016). *A study on the reliability of an on-site oral fluid drug test in a recreational context*. *Journal of Analytical Methods in Chemistry*, 2016. <https://doi.org/10.1155/2016/1234581>
- Buttler, I., Eikefjord, B., Jankowska-Karpa, D., Janse, R., Modijefsky, M., & Spit, W. (2022). *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2832/284545>
- Buzby, D., Logan, B. K., & Mohr, A. Ia. (2021). *Evaluation of on-site oral fluid drug screening devices*. NHTSA BSR Traffic Tech. <https://rosap.nhtsa.gov/view/dot/54910>

- Canadian Centre on substance use and addiction. (2020). *Oral Fluid Drug Screening*. (Ed.). <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2020-04/CCSA-Oral-Fluid-Drug-Screening-Policy-Brief-2020-en.pdf>
- Cardoso, J. L., Gomes, S. V., Roque, C., & Wegman, F. (2021). *Fundamentos técnico-científicos para a estratégia de segurança rodoviária 2020 2030. Situação atual e desafios emergentes*. Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE2-Fundamentos_Tecnico_Cientificos_Estrategia_SR2030_Situacao_Atual_Desafios_Emergentes.pdf
- Carvalho, A. L., & Martins, B. (2019). *Acórdão n.º 540/17.2GBILH.P1 do Tribunal da Relação do Porto. Crime de condução do veículo em estado de embriaguez*. <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/9cbf37a9a3299c5c802583c400329d89?OpenDocument&Highlight=0,540%2F17.2GBILH.P1>
- Christophersen, A. S., Gunnar, T., Hammer, K. P., Laloup, M., Lillsunde, P., Moeller, M. R., Raes, E., Samyn, N., Verstraete, A. G., & Wille, S. M. R. (2009). *Relationship between oral fluid and blood concentrations of drugs of abuse in drivers suspected of driving under the influence of drugs*. *Therapeutic Drug Monitoring*, 31(4), 511–519. <https://doi.org/10.1097/FTD.0b013e3181ae46ea>
- Código da Estrada, na versão atual, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94 de 03 de maio. (1994). *Diário da República n.º 102/1994, Série I-A de 1994-05-03* <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2013-116041830>
- Código Penal, na versão atual, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/95 de 15 de março. (1995). *Diário da República n.º 63/1995, Série I-A de 1995-03-15*. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675>
- Código Penal Espanhol, na versão atual, aprovado pela Ley Orgánica n.º 10/1995 de 23 de novembro. (1995). *Boletín Oficial del Estado n.º 281 de 24 de novembro*. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>
- Comissão Europeia, D.-G. da M. e dos T. (2020). *Next steps towards “Vision Zero”*. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2832/261629>
- Conselho Superior da Magistratura. (2020). *Ofício n.º 2020/GAVPM/3241. VisãoZero2030 - Pedido de contributos*. (Ed.). <https://visaozero2030.pt/contributo/contributo-em20-gestao-da-seguranca-rodoviaria/>
- Costa, J. P. da, & Neves, J. F. M. das. (2022). *Acórdão n.º 245/20.7GASSB.EI do Tribunal da Relação de Évora. Condução de veículo sob a influência de estupefacientes*.

<http://www.dgsi.pt/jtre.nsf/134973db04f39bf2802579bf005f080b/7cfbd5abda492514802587ed006ef2dd?OpenDocument>

- Decreto do Presidente da República n.º 45/91 de 6 de setembro. (1991). *Ratifica a convenção das Nações Unidas contra o tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas*. Diário da República n.º 205/1991, Série I-A de 1991-09-06. <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-presidente-republica/45-1991-304532>
- Despacho n.º 9543/2019 de 22 de outubro. (2019). *Criação de um grupo de trabalho com a missão de estudar as alterações legislativas necessárias com vista a uma maior eficácia e simplificação da fiscalização e do sancionamento da condução sob influência de substâncias psicotrópicas*. Diário da República n.º 203/2019, Série II de 2019-10-22. <https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/9543-2019-125546554>
- Despacho normativo n.º 35/2007. (2007). *Aprova o guia orientador de influência por substâncias psicotrópicas*. Diário da República n.º 185/2007, Série II de 2007-09-25. <https://dre.pt/dre/detalhe/despacho-normativo/35-2007-1872794>
- Direção-Geral da Política de Justiça. (2016). *Mapa para notação de crimes*. (Ed.). https://estatisticas.justica.gov.pt/sites/siej/pt-pt/Documents/M262_Regras_Preenchimento.pdf
- Direção-Geral da Política de Justiça. (2022). [Dados não publicados referentes ao crime de condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas].
- Dias, J. & Martins, B. (2011). *Acórdão n.º 1017/08.2TAAVR.C2 do Tribunal da Relação de Coimbra. Condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*. <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/926339593da133f8802578710053307e?OpenDocument&Highlight=0,1017%2F08.2TAAVR.C2>
- Dirección General de Tráfico, O. N. de S. V. (2021). *REVISIÓN SISTEMÁTICA SOBRE DROGAS Y CONDUCCIÓN*. (Ed.). <https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/revision-sistemica-sobre-drogas-y-conduccion/>
- Donnelly, N., Jones, C., Swift, W., & Weatherburn, D. (2004). *Driving under the influence of cannabis: the problem and potential countermeasures*. Crime and Justice Bulletin. <https://www.researchgate.net/publication/242729462>

- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2022). *Legal approaches to drugs and driving*. https://www.emcdda.europa.eu/publications/topic-overviews/legal-approaches-to-drugs-and-driving/html_en#section4
- European Traffic Police Network. (2010). *Enforcing drink and drug driving within Europe*. (Ed.). <https://www.politieacademie.nl/kennisenonderzoek/kennis/mediatheek/PDF/81340.pdf>
- Figueiredo, L., & Rio, C. (2014). *Acórdão n.º 1328/10.7TASTS.P1 do Tribunal da Relação do Porto. Crime de condução sob a influência de substâncias psicotrópicas* <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/4bd14d9dda1f2afe80257ccf002e7d18?OpenDocument>
- Goldenbeld, C. (2021). *Road safety thematic report. Alcohol, drugs and medicine*. European Commission. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf
- Lei de combate à droga, na versão atual, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/93 de 22 de janeiro. (1993). Diário da República n.º 18/1993, Série I-A de 1993-01-22. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/1993-58872437>
- Lei n.º 18/2007 de 17 de maio. (2007). *Aprova o regulamento de fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas*. Diário da República n.º 95/2007, Série I de 2007-05-17. <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/18-2007-520799>
- Lei n.º 53/2007 de 31 de agosto. (2007). *Aprova a orgânica da Polícia de Segurança Pública*. Diário da República n.º 168/2007, Série I de 2007-08-31. https://dre.pt/dre/detalhe/lei/53-2007-641142?_ts=1675209600034
- Lei n.º 77/2001 de 13 de julho. (2011). *Sexta alteração ao Código Penal*. Diário da República n.º 161/2001, Série I-A de 2001-07-13. <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/77-2001-388221>
- Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, na versão atual, aprovado pelo Real Decreto Legislativo n.º 6/2015 de 30 de outubro. (2015). Boletín Oficial del Estado n.º 261 de 31 de outubro. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf>
- Marillier, M., & Verstraete, A. G. (2018). *Driving under the influence of drugs*. John Wiley & Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/wfs2.1326>

- Ministerio Fiscal español. (2019). *Acta de signos externos para la determinación de la influencia de drogas en la conducción*. https://www.fiscal.es/-/el-acta-de-signos-un-paso-mas-para-medir-los-efectos-de-las-drogas-en-la-conduccion?p_1_back_url=%2Fsearch%3Fq%3DActa%2Bde%2Bsignos
- Nações Unidas. (1988). *Convenção das Nações Unidas contra o tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas*. (Ed.). <https://www.ministeriopublico.pt/instrumento/convencao-das-nacoes-unidas-contra-o-trafico-ilicito-de-estupefacientes-e-substancias-1>
- Nações Unidas, & Organização Mundial da Saúde. (2021). *Global Plan. Decade of action for road safety 2021-2030*. World Health Organization. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- National Drug Driving. (2018). *Australia's second generational approach to roadside drug testing*. (Ed.). https://www.infrastructure.gov.au/sites/default/files/migrated/roads/safety/publications/2018/pdf/second_gen_approach_roadside_drug_testing.pdf
- Organização Mundial da Saúde. (2004). *Neuroscience of psychoactive substance use and dependence*. (Ed.). <https://www.who.int/publications/i/item/neuroscience-of-psychoactive-substance-use-and-dependence>
- Organização Mundial da Saúde. (2015). *Global status report on road safety 2015*. (Ed.). <https://www.afro.who.int/publications/global-status-report-road-safety-2015>
- Organização Mundial da Saúde. (2016). *Drug use and road safety*. (Ed.). <https://apps.who.int/iris/handle/10665/249533>
- Organização Mundial da Saúde. (2018). *Global status report on road safety 2018*. (Ed.). <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Portaria n.º 902-B/2007 de 13 de agosto. (2007). *Fixa os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas*. Diário da República n.º 155/2007, 1o Suplemento, Série I de 2007-08-13. <https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/902-b-2007-507612>

- Portaria n.º 1556/2007 de 10 de dezembro. (2007). *Aprova o Regulamento dos Alcoolímetros*. Diário da República n.º 237/2007, Série I de 2007-12-10. <https://dre.pt/dre/detalhe/portaria/1556-2007-628783>
- Procuradoria-Geral da República. (2014). *Diretiva n.º 1/2014. Suspensão Provisória do Processo*. <https://www.ministeriopublico.pt/iframe/diretivas>
- Puddu, M., & Verstraete, A. (2000). European Commission. *Roadside testing assessment. Evaluation of different road side drug tests*. <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/rositarep.pdf>
- Regime Geral das Contraordenações, na versão atual, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82 de 27 de outubro. (1982). Diário da República n.º 249/1982, Série I de 1982-10-27. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/1982-34484875>
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009. (2009). *Aprova a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015*. Diário da República n.º 122/2009, Série I de 2009-06-26. <https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/54-2009-491955>
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017 de 19 de junho. (2017). *Aprova o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020*. Diário da República n.º 116/2017, Série I de 2017-06-19. <https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/85-2017-107524708>
- Schoeters, A., Slotmans, F., & Vos, N. de. (2021). *National Road Safety Profile - Portugal*. European Commission. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/National%20Road%20Safety%20Profile%20-%20Portugal.pdf>