



# RELATÓRIO 2022

## CONDUÇÃO SOB INFLUÊNCIA DO ÁLCOOL

## **VISÃO ZERO.**

ZERO, É O ÚNICO NÚMERO  
ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA  
ESTRADA.





## **FICHA TÉCNICA**

### **TÍTULO**

**RELATÓRIO** Condução sob influência do álcool 2022

### **AUTOR**

**AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

Avenida de Casal de Cabanas, 1

2734-507 Barcarena

E-mail: mail@ansr.pt

### **CONCEÇÃO TÉCNICA**

Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária

Divisão de Observatório de Segurança Rodoviária


### **DATA DE EDIÇÃO**

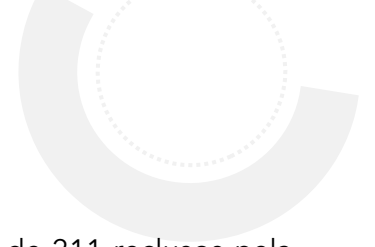
09/12/2024

## SUMÁRIO EXECUTIVO

No presente relatório, procede-se à análise estatística do fenómeno da condução sob influência do álcool a partir de duas perspetivas distintas, utilizando séries temporais diferenciadas: uma relativa à fiscalização, abrangendo o período de 2013 a 2022, e outra concernente à sinistralidade rodoviária, que cobre os anos de 2016 a 2022. Seguem as principais conclusões derivadas destas análises:

- O número de testes realizados no âmbito da fiscalização para deteção do estado de condução sob influência de álcool aumentou progressivamente entre 2013 e 2022, com exceção de 2020 e 2021, consequência, em grande medida, da redução da circulação rodoviária resultante dos confinamentos decretados em contexto de pandemia. Em 2022, foram fiscalizados 2,0 milhões de condutores, um número superior em 25,9% aos efetuados em 2013 (1,6 milhões);
- Entre 2013 e 2022 o número de infratores com Taxa de Álcool no Sangue (TAS) até 1,19 g/l, diminuiu 48,4% (de 28.582 para 14.756) enquanto o número de infratores com TAS  $\geq$  1,20 g/l, diminuiu 15,4% no mesmo período (de 25.011 para 21.162);
- A taxa de infratores total, número de condutores com TAS  $\geq$  0,50 g/l relativo ao número de testes efetuados, diminuiu de 3,35% em 2013 para 1,80% em 2022 (menos 46,3%);
- A taxa de infratores com TAS até 1,19 g/l (número de infratores relativo ao número de testes efetuados), diminuiu de 1,78% em 2013 para 1,06% em 2022 (menos 40,4%);
- A taxa de infratores com TAS  $\geq$  1,20 g/l (número de infratores relativo ao número de testes efetuados), diminuiu de 1,56% em 2013 para 0,73% em 2022, (menos 53,3%);
- No ano de 2022, a grande maioria dos testes de álcool foi realizada aleatoriamente, 86,8% do total, representando 1,7 milhões de condutores e 24.313 condutores infratores (67,7% do total);
- Em 2022, as taxas de infratores mais elevadas registaram-se nos períodos horários compreendidos entre as 0h e as 4h e entre as 4h e as 8h, com 4,0% e 8,4% de infratores, respetivamente. Os restantes períodos horários apresentam uma taxa média de 1,3% de infratores;
- Excluindo os testes efetuados a peões, 95,2% do total de condutores submetidos ao teste de ar expirado (1,8 milhões) e 93,6% dos condutores infratores (32.647), em 2022, circulavam em veículos ligeiros, embora a maior taxa de infração se tenha verificado nos condutores de veículos de 2 rodas a motor (motociclos e ciclomotores) e de "outros veículos" - 4,1% e 11,7% - respetivamente;
- Em 2022, a taxa de infração foi mais elevada entre os jovens dos 16 aos 20 anos (2,3%);
- Foi nos distritos de Aveiro, Porto e Lisboa que ocorreu a maior percentagem de ações de fiscalização, 12,5%, 11,2% e 8,1%, respetivamente. A taxa de infratores mais elevada registou-se nos distritos de Lisboa (5,0%) e Faro (4,2%);

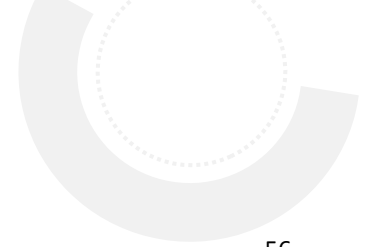
- 
- Nos exames de determinação da taxa de álcool no sangue efetuados pelo Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P. (INMLCF), em 2022, o peso dos intervenientes em sinistros e de condutores fiscalizados com TAS  $\geq 0,50$  g/l foi de 61,6% e 62,9% no total, respetivamente;
  - Em 2022, os condutores vítimas mortais autopsiados pelo Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF) com uma TAS  $\geq 0,50$ g/l (92) representaram 40,2% do total dos condutores autopsiados (229), sendo que mais de metade (66) apresentavam TAS  $\geq 1,20$ g/l, representando 28,8% do total;
  - A totalidade dos peões vítimas mortais autopsiados pelo INMLCF em 2022, com taxa superior à legalmente permitida, apresentavam uma TAS  $\geq 1,20$ g/l;
  - Em termos de sinistralidade rodoviária, os sinistros em que pelo menos um dos condutores intervenientes apresentava uma TAS  $\geq 0,50$ g/l (2.904 em 2022), têm consequências mais graves do que as consequências dos sinistros que envolvem condutores com TAS  $< 0,50$ g/l.
  - Entre 2016 e 2022, embora a média dos sinistros envolvendo condutores sob o efeito de álcool represente 7,2% da sinistralidade geral, estes acidentes estão na origem de 21,6% do total de vítimas mortais e de 18,3% do total de feridos graves, o que evidencia a sua maior gravidade;
  - Estes acidentes ocorreram com maior frequência ao fim de semana (1.425);
  - Esta sinistralidade ocorreu maioritariamente no período das 16h às 24h (904), concentrando-se neste intervalo horário as maiores proporções de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves;
  - A natureza predominante desta sinistralidade são os despistes (1.656, ou seja, 57,0% da totalidade dos sinistros em que pelo menos um dos condutores intervenientes apresentava uma TAS  $\geq 0,50$  g/l), concentrando a maioria das vítimas mortais e feridos graves;
  - Estes sinistros aconteceram em maior número dentro das localidades (2.173) e nos arruamentos (1.666);
  - Os condutores são as principais vítimas dos sinistros relacionados com o álcool (73,4% das vítimas mortais, 72,9% dos feridos graves e 57,3% dos feridos leves, em 2022);
  - Os condutores do sexo masculino representaram 92,6% das vítimas;
  - Do total de condutores vítimas (2.313), 69,3% apresentou uma TAS  $\geq 1,20$  g/l (taxa crime);
  - Os condutores vítimas mortais entre os 40 e os 49 anos com TAS  $\geq 0,50$  g/l foram os mais representativos face ao total de condutores vítimas mortais com esta TAS;
  - Apesar da maioria dos condutores vítimas com TAS  $\geq 0,50$  g/l se deslocar em veículo ligeiro (60,4% em 2022), mais de metade dos condutores vítimas mortais (50,9%) deslocava-se em veículo de 2 rodas a motor (ciclomotor ou motociclo);
  - Em 2022, registaram-se 38.042 crimes rodoviários, dos quais 22.071 se deveram à condução de veículo em estado de embriaguez. Nesse ano, 157 reclusos encontravam-se a cumprir pena de prisão devido a esta tipologia de crime, representando uma diminuição



de 25,6% em relação a 2013, ano em que se contabilizou um total de 211 reclusos pela prática deste mesmo ilícito penal.

# Índice

<b>I. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
1. FISCALIZAÇÃO.....	12
2. INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL E CIÊNCIAS FORENSES .....	12
3. BASE DE DADOS DE ACIDENTES .....	13
<b>II. ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>15</b>
<b>III. FISCALIZAÇÃO .....</b>	<b>19</b>
1. LEGISLAÇÃO.....	19
2. EVOLUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO EM PORTUGAL CONTINENTAL .....	19
3. CARACTERIZAÇÃO .....	22
3.1. Motivo da fiscalização.....	22
3.2. Período horário .....	23
3.3. Categoria de veículos .....	24
3.4. Grupos etários .....	25
3.5. Distritos.....	26
<b>IV. INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL E CIÊNCIAS FORENSES.....</b>	<b>29</b>
1. EXAMES DE CONFIRMAÇÃO DE TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE .....	29
1.1. Vítimas mortais de acidentes de viação autopsiadas .....	29
1.2. Intervenientes em acidentes de viação / Fiscalização de condutores.....	30
<b>V. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA .....</b>	<b>34</b>
1. SINISTRALIDADE A 30 DIAS EM QUE, PELO MENOS UM CONDUTOR TINHA TAS $\geq 0,50$ g/l, EM PORTUGAL CONTINENTAL .....	34
1.1. Evolução da sinistralidade com álcool, 2016 a 2022 .....	34
1.2. Sinistralidade com álcool, por mês .....	36
1.3. Sinistralidade com álcool, por dia da semana.....	38
1.4. Sinistralidade com álcool, por período horário .....	40
1.5. Sinistralidade com álcool, por fatores atmosféricos.....	42
1.6. Sinistralidade com álcool, por natureza do acidente.....	43
1.7. Sinistralidade com álcool, por localização .....	45
1.8. Sinistralidade com álcool, por tipo de via .....	46
1.9. Sinistralidade com álcool, por distrito .....	48
2. CONDUTORES SOB A INFLUÊNCIA DO ÁLCOOL ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE VIAÇÃO .....	51
2.1. Taxa de álcool no sangue dos condutores .....	51
2.2. Sexo dos condutores sob influência do álcool .....	53
2.3. Grupo etário dos condutores sob influência do álcool.....	54



2.4. Categoria de veículo dos condutores sob influência do álcool.....	56
3. CRIMINALIDADE RODOVIÁRIA.....	57
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>58</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>59</b>
<b>OUTRAS FONTES CONSULTADAS.....</b>	<b>59</b>



## **DEFINIÇÕES GERAIS**

### **Fontes de dados**

Boletim Estatístico de Acidente de Viação (BEAV) com dados da PSP e GNR.  
Dados da PSP e GNR de fiscalização.  
Dados do INMLCF sobre exames toxicológicos de sangue a vítimas.  
Relatório da Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça.

### **Âmbito geográfico**

Portugal.

### **Critério de apuramento (sinistralidade)**

Vítimas a 30 dias.

### **Taxas de variação**

Salvo indicação em contrário, as taxas de variação apresentadas são taxas de variação homóloga, por comparação com o mesmo período do ano anterior.

## **GLOSSÁRIO**

### **Acidente com vítimas (AcV)**

Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte pelo menos uma vítima.

### **Vítima**

Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

### **Morto ou vítima mortal a 30 dias (VM)**

Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.

### **Ferido grave a 30 dias (FG)**

Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

### **Ferido leve a 30 dias (FL)**

Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

### **Condutor**

Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

### **Passageiro**

Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

**Peão**

Pessoas que transitam na via pública a pé; crianças até aos 10 anos que conduzam velocípedes; pessoas que conduzam à mão velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, motocultivadores sem reboque, carros de mão e carros de crianças ou de pessoas com deficiência; pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas com motor elétrico, trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor.

**Dentro das localidades (DL)**

Área delimitada pelos sinais do Regulamento de Sinalização de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, começarem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas.

**Índice de gravidade (IGR)**

Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

***Outras siglas e abreviaturas***

<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
<b>BEAV</b>	Boletim Estatístico de Acidente de Viação
<b>ETSC</b>	European Transport Safety Council
<b>GISAH</b>	The Global Information System on Alcohol and Health
<b>GNR</b>	Guarda Nacional Republicana
<b>ICAD</b>	Instituto para os Comportamentos Aditivos e as Dependências
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>INMLCF</b>	Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses
<b>IRTAD</b>	International Traffic Safety Data and Analysis Group
<b>OCDE</b>	Organisation for Economic Co-operation and Development
<b>OMS</b>	Organização Mundial de Saúde
<b>PSP</b>	Polícia de Segurança Pública
<b>TAS</b>	Taxa de Álcool no Sangue



# INTRODUÇÃO



## I. INTRODUÇÃO

A informação apresentada neste relatório foi obtida, organizada e analisada a partir de três fontes de dados principais: o Boletim Estatístico de Acidente de Viação (BEAV), que inclui dados da Polícia de Segurança Pública (PSP) e da Guarda Nacional Republicana (GNR); registos de fiscalização da PSP e GNR; e dados sobre exames toxicológicos de sangue a vítimas fornecidos pelo Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF). Esta abrangente compilação de dados oferece uma visão global e detalhada da conjuntura da condução sob o efeito do álcool e suas consequências ao longo do ano de 2022.

Nos termos do referido acima, neste relatório, e em capítulos separados, será efetuada a análise estatística das informações provenientes destas três fontes.

No final do documento é efetuado um apontamento sumário sobre a informação constante no Relatório da Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça “Caracterização da população em cumprimento de pena de prisão por crime de condução sem habilitação legal”.

### 1. FISCALIZAÇÃO

No contexto do combate à sinistralidade rodoviária, a GNR e a PSP procedem ao preenchimento da denominada “Ficha do Controlador”<sup>1</sup> em todas as operações de fiscalização relativas à condução sob o efeito do álcool. Após a compilação destes dados, procede-se ao respetivo envio à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), que as utiliza para tratamento estatístico, análise detalhada e desenvolvimento de políticas eficazes de combate a esta problemática.

Para determinação da taxa de álcool no sangue (TAS), os agentes de fiscalização utilizam equipamentos aprovados para o efeito nos termos do Decreto-lei n.º 114/94, de 03 de maio (doravante referido como Código da estrada), denominados alcoólímetros quantitativos. A presente análise foca-se exclusivamente nos dados referentes a Portugal Continental, uma vez que, para a totalidade da série temporal analisada (2013-2022), não se encontram disponíveis dados relativos à Regiões Autónomas com consistência análoga.


### 2. INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL E CIÊNCIAS FORENSES

O INMLCF, I.P., prossequindo atribuições do Ministério da Justiça, é a entidade responsável pelos exames toxicológicos de sangue para a quantificação da TAS e dos exames de rastreio e de confirmação de deteção de substâncias psicotrópicas, no âmbito da fiscalização da condução, em Portugal.

As amostras biológicas são colhidas no âmbito da fiscalização da condução e enviadas para o INMLCF. Estes procedimentos encontram-se previstos no Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas (Lei n.º 18/2007, de 17 de maio).

---

<sup>1</sup> Modelo aprovado pela ANSR e implementado pelas forças de segurança para a uniformização da recolha de dados em operações de fiscalização de condução sob o efeito do álcool.



Os exames toxicológicos no âmbito da fiscalização e em contexto das vítimas resultantes de acidentes rodoviários, são efetuados ao álcool (etanol) e a substâncias psicotrópicas (drogas de abuso dos grupos canabinóides, opiáceos, cocaína e anfetaminas), de acordo com a Portaria nº 902-B/2007 de 13 de agosto, cujos resultados são posteriormente enviados à ANSR, como previsto no artigo 17<sup>a</sup> da Lei nº 18/2007.

No que se refere à presente análise, os respetivos dados referem-se à totalidade do território nacional.

### **3. BASE DE DADOS DE ACIDENTES**

A informação sobre o estado de influência do álcool dos intervenientes em acidentes de viação é também registada no instrumento de notação da ANSR, denominado Boletim Estatístico de Acidentes de Viação (BEAV) que constitui a fonte da Base de Dados de Acidentes, de acordo com as taxas determinadas pelas forças de segurança através dos alcoolímetros (aparelhos de ar expirado) no local do sinistro, quando possível, e pelo INMLCF, através de análise de sangue quando o procedimento se revela impraticável devido à lesão dos intervenientes ou a outro constrangimento. A análise refere-se a sinistros com vítimas em que, pelo menos um condutor tinha  $TAS \geq 0,50 \text{ g/l}^2$ , ocorridos em Portugal Continental.

---

<sup>2</sup> Para efeitos das análises efetuadas no âmbito do presente relatório no que tange à sinistralidade, o termo “infrator” é utilizado para designar exclusivamente os condutores com uma  $TAS \geq 0,50 \text{ g/l}$ . Muito embora, nos termos do quadro legislativo aplicável, existam determinados casos em que a condução com um  $TAS < 0,50 \text{ g/l}$  possa subsumir-se à prática de infração (como seja, o previsto no n.º 3 do art.º 81.º do Código da Estrada, na sua redação atual), as atuais limitações dos dados do constantes do BEAV inviabilizam a precisa apuração dos referidos casos. Como tal, por uma questão de simplicidade e consistência dos dados analisados, no contexto do exposto quanto à sinistralidade, considerar-se-á “infrator” apenas os condutores que apresentem uma  $TAS \geq 0,50 \text{ g/l}$ .



# ENQUADRAMENTO



## II. ENQUADRAMENTO

As disponibilidades diárias per capita de álcool apuradas nas estimativas nacionais do Instituto Nacional de Estatística (INE), indicam um consumo médio diário de 17,2 g de álcool/habitante em 2020 (-20% face a 2019), correspondendo 60% a vinhos, 30% a cervejas, 6% a bebidas espirituosas, e 4% a outras bebidas fermentadas [1].

O álcool é uma substância psicoativa que causa dependência, amplamente utilizada em muitas culturas há séculos. O consumo nocivo de álcool provoca um elevado número de doenças com consequências sociais e económicas significativas. [2] Em todo o mundo, 2,6 milhões de mortes foram atribuídas ao consumo de álcool em 2019, representando 4,7% de todas as mortes naquele ano.

Em termos da condução, os efeitos do álcool no organismo levam à diminuição de capacidades essenciais para conduzir em segurança [3]. A investigação desenvolvida ao longo de várias décadas sobre a influência do álcool na capacidade de conduzir, revela que esta se degrada principalmente devido a perturbações ao nível de aspetos cognitivos e do processamento de informação que acarretam, entre outros efeitos, uma menor capacidade e rapidez de decisão, aumento do tempo de reação e descoordenação de movimentos. Esta perda de capacidades, bem como as alterações de comportamento que podem levar a estados de euforia e desinibição, aumentam de forma muito significativa o risco de envolvimento em sinistros rodoviários.

O álcool, mesmo em pequenas quantidades, tem consequências imediatas ao nível do sistema nervoso central, com diminuição das capacidades comportamentais e cognitivas. As capacidades sensoriais, perceptivas, cognitivas e motoras, incluindo o controlo muscular e o equilíbrio do corpo, são afetadas. O álcool também pode diminuir a motivação para cumprir as normas de segurança, o que pode resultar numa busca ativa por situações perigosas (como comportamento competitivo ou velocidade excessiva). Em suma, verifica-se diminuição da concentração; diminuição da acuidade visual (os contornos dos objetos perdem nitidez); diminuição do campo visual (o estreitamento do campo visual que pode até chegar "à visão em túnel"); diminuição da noção das distâncias e da velocidade praticada; aumento do tempo de recuperação após encandeamento; diminuição dos reflexos; criação de um falso estado de euforia e sobrevalorização das capacidades e consequentemente aumento do risco de sinistro.

Diversos fatores contribuem para o aumento da TAS, incluindo a graduação alcoólica da bebida, o volume de álcool consumido, a celeridade com que o álcool é ingerido, além do peso corporal do indivíduo, a quantidade de alimentos ingeridos previamente, e o sexo da pessoa.

A incapacidade provocada pelo álcool é um fator importante que influencia tanto o risco de acidente rodoviário como a gravidade das lesões resultantes dos acidentes. Os condutores com álcool no sangue têm um risco muito maior de envolvimento em acidentes do que aqueles que não têm, e este risco aumenta rapidamente com o aumento do teor de álcool no sangue. Com o aumento da TAS, não é apenas a taxa de acidente que aumenta, mas também a gravidade do sinistro. A probabilidade de um condutor com TAS de 1,5 g/l se envolver num acidente com vítimas é 22 vezes maior do que a de um condutor sóbrio e a probabilidade de resultar num acidente com vítimas mortais é cerca de 200 vezes superior [3].

Segundo estimativas da Comissão Europeia [4], 25% das mortes nas estradas da União Europeia



estão relacionadas com o álcool. A condução sob a influência do álcool é uma das três principais causas de morte rodoviária (a par com a velocidade excessiva e a não utilização do cinto de segurança). Cerca de 6.500 mortes por ano poderiam ser evitadas se a legislação no âmbito da condução sob o efeito do álcool fosse cumprida.

De acordo com o Manual dos Indicadores de Desempenho em Segurança do projeto Safetynet [6] no que diz respeito à condução sob efeito do álcool, o indicador adotado deverá ser o número e a proporção de feridos graves e de vítimas mortais resultantes de sinistros em que pelo menos um interveniente ativo (condutor ou peão) apresente TAS acima de um determinado limite, que, posteriormente em 2017, o International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD/OECD) recomendou que fosse 0,50 g/l.

O European Transport Safety Council (ETSC) tem incentivado a adoção da definição da SafetyNet em todos os Estados-Membros da UE, sendo já aplicada em muitos deles. No entanto, mesmo nos Estados-Membros que já adotaram oficialmente a definição, existem indícios de que nem todos os utentes ativos envolvidos em sinistros dos quais resultem mortos e/ou feridos graves sejam efetivamente testados para o álcool.


A Europa é a região com maior consumo de álcool, com uma parcela significativa de consumo excessivo episódico superior a um quinto da população adulta. Não obstante uma diminuição na década de 90, o consumo de álcool aumentou desde então. Embora o consumo médio europeu seja de 9,2 litros de álcool *per capita* puro por ano, há grandes assimetrias entre países. A título de exemplo, Malta, Noruega e Suécia têm um nível de consumo de álcool inferior ao da Estónia, da República Checa e da Irlanda [3].

A legislação na Europa referente à TAS permitida no exercício da condução difere nos vários países, com limites especiais para condutores profissionais e condutores em regime probatório (novos condutores).

Quadro 1. Limites de taxa de álcool no sangue na condução na Europa (g/l)

Países	Condutores (Geral)	Condutores Profissionais	Novos Condutores
Alemanha	0,5	0,0	0,0
Áustria	0,5	0,1	1,0
Bélgica	0,5	0,2	0,5
Bulgária	0,5	0,5	0,5
Chéquia	0,0	0,0	0,0
Chipre	0,5	0,2	0,2
Croácia	0,5	0,0	0,0
Dinamarca	0,5	0,5	0,5
Estónia	0,2	0,2	0,2
Eslováquia	0,0	0,0	0,0
Eslovénia	0,5	0,0	0,0
Espanha	0,5	0,3	0,3 (0,0 menores 18 A)





<b>Países</b>	<b>Condutores (Geral)</b>	<b>Condutores Profissionais</b>	<b>Novos Condutores</b>
Finlândia	0,5	0,5	0,5
França	0,5	0,5 (0,2 cond. autocarros)	0,2
Grécia	0,5	0,2	0,2
Hungria	0,0	0,0	0,0
Irlanda	0,5	0,2	0,2
Itália	0,5	0,0	0,0
Letónia	0,5	0,5	0,2
Lituânia	0,4	0,0	0,0
Luxemburgo	0,5	0,2	0,2
Malta	0,5	0,2	0,2
Noruega	0,2	0,2	0,2
Países Baixos	0,5	0,5	0,2
Polónia	0,2	0,2	0,2
Portugal	0,5	0,2	0,2
Reino Unido <sup>(1)</sup>	0,8	0,8	0,8
Roménia	0,0	0,0	0,0
Suécia	0,2	0,2	0,2
Suíça	0,5	0,1	0,1

<sup>(1)</sup> Escócia - 0,5 g/l - todos os grupos

Nota: Última atualização - dezembro 2021

Fonte: ETSC (European Transport Safety Council) [6]



## FISCALIZAÇÃO



### III. FISCALIZAÇÃO

#### 1. LEGISLAÇÃO

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

O artigo 81.º do Código da Estrada proíbe a condução sob a influência de álcool ou substâncias psicotrópicas, considerando sob influência do álcool o condutor que apresente uma TAS  $\geq 0,50$  g/l para a generalidade dos condutores e uma TAS  $\geq 0,20$  g/l no caso dos condutores em regime probatório e dos condutores de veículos de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de TVDE, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas.

Nos termos das várias alíneas do n.º 1 do art.º 152.º do Código da Estrada, os condutores, os peões - sempre que sejam intervenientes em acidentes de trânsito - e 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. A recusa de submissão à prova referida, por condutor ou peão a tal obrigado, é punível por crime de desobediência.

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

Nos termos da legislação vigente compete ao INMLCF realizar os exames que são requisitados pelas autoridades no seguimento de qualquer ação de fiscalização em que não seja possível efetuar o teste de ar expirado.

Não obstante a diferenciação entre o regime especial e o regime geral no que respeita à taxa legal permitida de álcool no sangue ( $\geq 0,20$  g/l e  $\geq 0,50$  g/l, respetivamente), para efeitos da análise da fiscalização da condução sob influência do álcool no presente relatório, ambos foram considerados de forma agregada com a designação TAS  $\leq 1,19$  g/l (regime contraordenacional).

#### 2. EVOLUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO EM PORTUGAL CONTINENTAL

Quadro 2. Evolução da fiscalização da condução sob o efeito do álcool em Portugal Continental, 2013 a 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS $\geq 1,20$ g/l)/Total inf.
		TAS $\leq 1,19$ g/l	TAS $\geq 1,20$ g/l		
2013	1 559 873	28 582	25 011	3,4%	46,7%
2014	1 548 621	24 461	21 142	2,9%	46,4%
2015	1 577 907	25 167	23 195	3,1%	48,0%
2016	1 638 020	23 122	21 408	2,7%	48,1%

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
2017	1 658 825	21 640	20 134	2,5%	48,2%
2018	1 681 992	19 521	17 992	2,2%	48,0%
2019	1 818 700	18 261	15 956	1,9%	46,6%
2020	1 237 153	11 312	11 911	1,9%	51,3%
2021	1 570 129	10 731	13 730	1,6%	56,1%
2022	1 963 792	14 756	21 162	1,8%	58,9%
<b>Δ (%) 22/13</b>	<b>25,9%</b>	<b>-48,4%</b>	<b>-15,4%</b>	<b>-46,8%</b>	<b>26,2%</b>

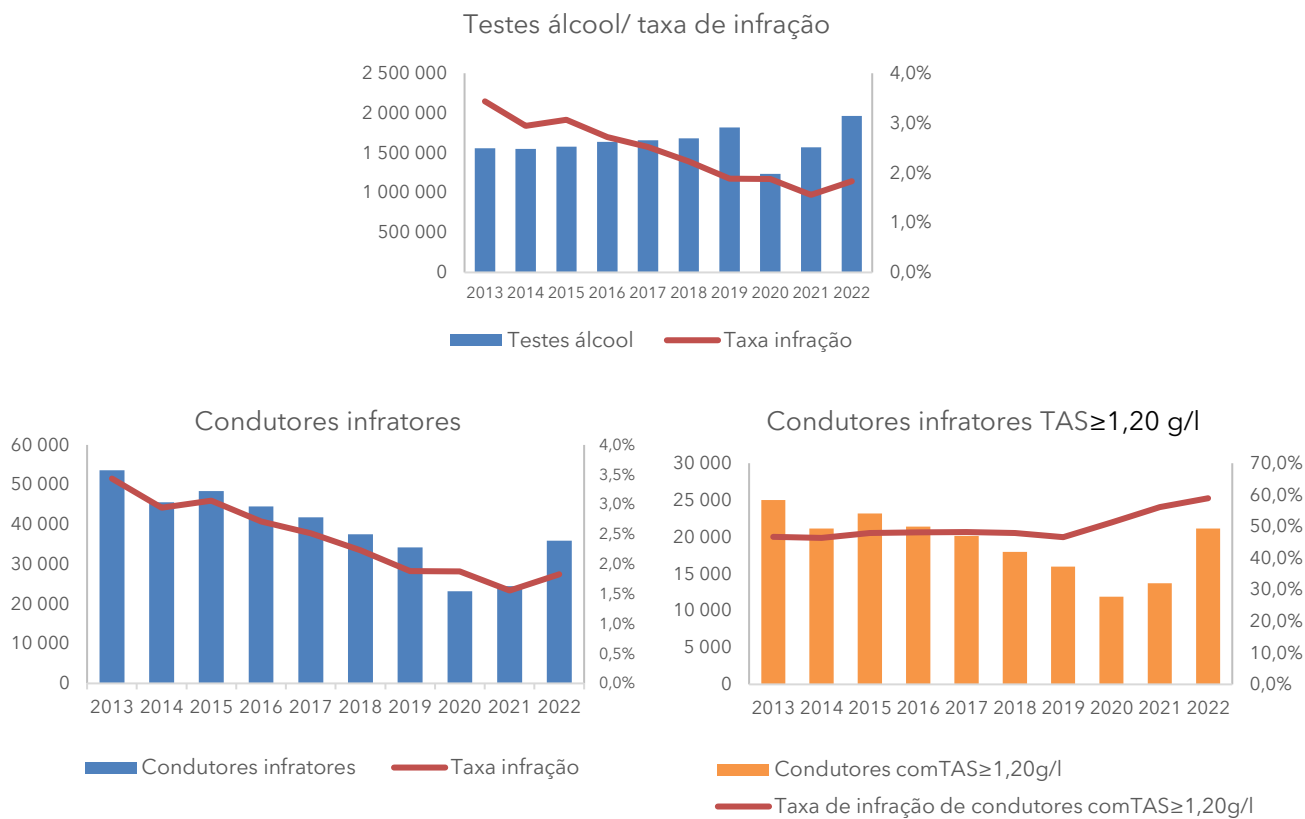
Relativamente à evolução das ações de fiscalização para deteção do estado de influenciado pelo álcool levadas a cabo entre 2013 e 2022, constata-se que o número de testes realizados aumentou progressivamente, com exceção de 2020 e 2021, consequência em grande medida, da redução da circulação rodoviária resultante dos confinamentos decretados em contexto de pandemia e da disponibilidade das forças de segurança para efetuarem os testes. Em 2022, a variação atingiu mais 25,9% que o valor registado em 2013.

Quanto à taxa de infração, com exceção de 2015 e 2022 em que se verificou um aumento face aos anos imediatamente anteriores, desde 2013 até 2022 registaram-se decréscimos (de 3,4% para 1,8%).

No que se refere à percentagem de infratores relativamente ao total de condutores testados (taxa de infratores), verificou-se desde 2013 uma diminuição com oscilações, sendo que, em 2021 se verificou o valor mais baixo dos últimos 10 anos (1,6%).

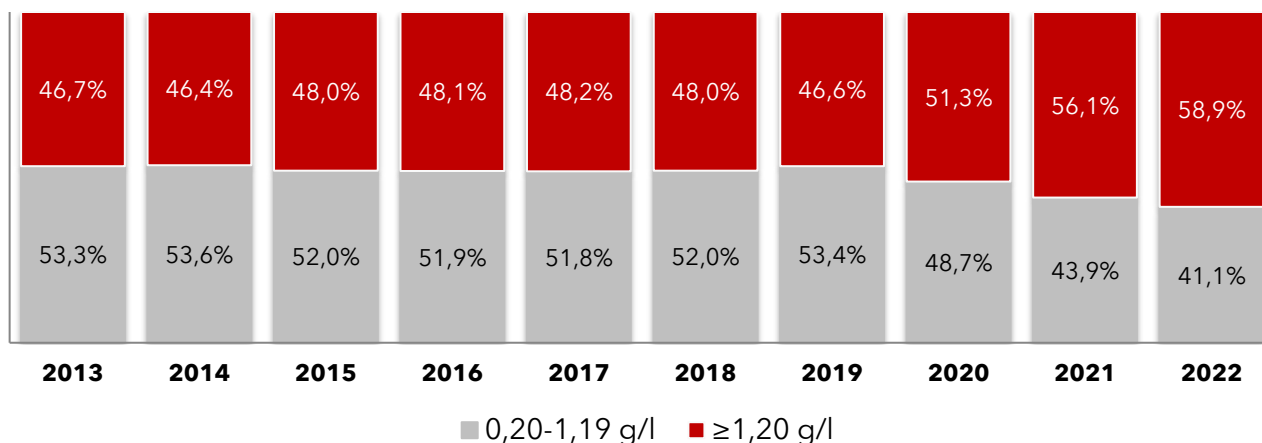
Contudo, verifica-se que entre 2013 e 2022 a taxa total de infratores diminuiu 46,8% (passando de 3,4% em 2013 para 1,8% em 2022), enquanto a proporção de infratores com TAS ≥ 1,20 g/l, aumentou 26,2% (passando de 46,7% em 2013 para 58,9% em 2022).

Gráfico 1. Evolução da fiscalização da condução sob o efeito do álcool em Portugal Continental, 2013 a 2022



É de salientar, no universo de condutores infratores, a representatividade significativa assumida pelos condutores que apresentam TAS  $\geq 1,20$  g/l, que constitui crime (cfr. n.º 1 do art.º 292º do Código Penal) tem aumentado nos últimos 10 anos, de 46,7% em 2013, para 58,9% em 2022. Efetivamente, nos últimos 3 anos, mais de metade dos condutores infratores apresentou TAS de âmbito penal (TAS  $\geq 1,20$  g/l).

Gráfico 2. Evolução da percentagem de condutores infratores segundo a taxa de álcool no sangue entre 2013 e 2022



### 3. CARACTERIZAÇÃO

Com o objetivo de caracterizar os resultados da fiscalização da condução sob o efeito de álcool no ano de 2022, a análise será desenvolvida segundo alguns dos parâmetros que constam na ficha de controlador preenchida pelas forças de segurança (GNR e PSP).

#### 3.1. Motivo da fiscalização

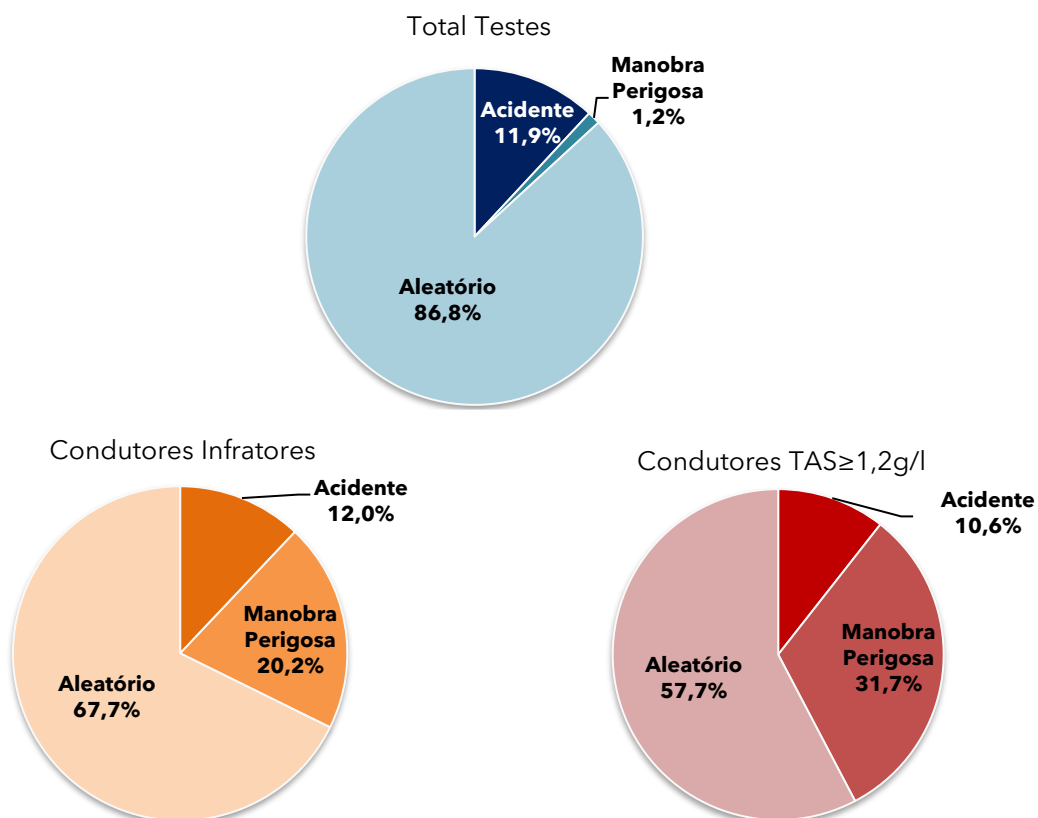
Quadro 3. Fiscalização da condução sob o efeito do álcool, segundo o motivo, 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
Acidente	234 055	2 086	2 241	1,8%	51,8%
Manobra perigosa	24 504	562	6 709	29,7%	92,3%
Aleatório	1 705 226	12 108	12 205	1,4%	50,2%
n.d.	7	0	7	-	-
<b>Total</b>	<b>1 963 792</b>	<b>14 756</b>	<b>21 162</b>	<b>1,8%</b>	<b>58,9%</b>

A grande maioria dos testes de álcool foi efetuada em contexto aleatório (86,8%), sendo que 67,7% do total de condutores infratores (TAS ≥ 0,50 g/l ou TAS ≥ 0,20 g/l, no caso dos condutores profissionais e condutores em regime probatório) foram detetados desta forma.

A manobra perigosa, sendo o motivo de fiscalização menos frequente (1,2%), representou 20,2% dos condutores infratores, dos quais 31,7% com uma TAS ≥ 1,20 g/l (crime).

Gráfico 3. Testes de álcool e infratores por natureza de fiscalização, 2022



### 3.2. Período horário

Quadro 4. Fiscalização da condução sob o efeito do álcool, segundo o período horário, 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
[00:00-04:00[	314 413	4 851	7 807	4,0%	61,7%
[04:00-08:00[	88 605	2 957	4 482	8,4%	60,3%
[08:00-12:00[	550 656	605	811	0,3%	57,3%
[12:00-16:00[	304 075	965	802	0,6%	45,4%
[16:00-20:00[	512 377	2 828	3 348	1,2%	54,2%
[20:00-24:00[	193 663	2 550	3 912	3,3%	60,5%
n.d.	3	0	0	-	-
<b>Total</b>	<b>1 963 792</b>	<b>14 756</b>	<b>21 162</b>	<b>1,8%</b>	<b>58,9%</b>

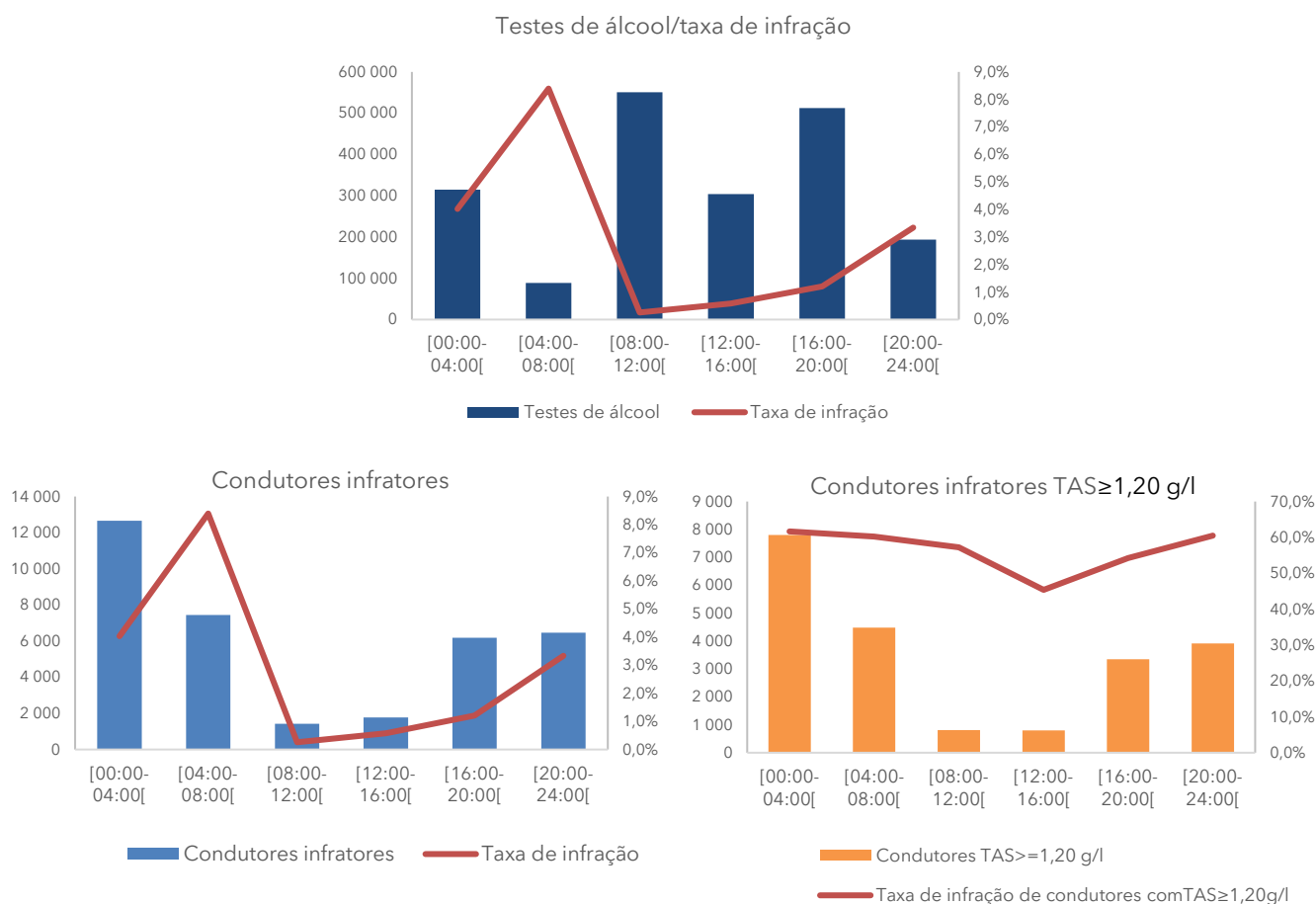
Em 2022 os períodos horários em que se realizaram mais testes de álcool, foram os que registaram as menores taxas de infratores, referindo-se a título de exemplo o período das 8h às 12h em que

se realizaram mais de meio milhão de testes, tendo, contudo, a menor taxa de condutores infratores (0,3%).

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

O período das 0h às 8h registou mais de metade dos condutores infratores (56,0%).

Gráfico 4. Testes de álcool e infratores por período horário, 2022



### 3.3. Categoria de veículos

Relativamente à categoria dos veículos dos condutores fiscalizados, constata-se o predomínio de infrações na categoria "outros veículos" e nos veículos de 2 rodas, com taxas de infração de 11,7% e 4,1%, respetivamente.



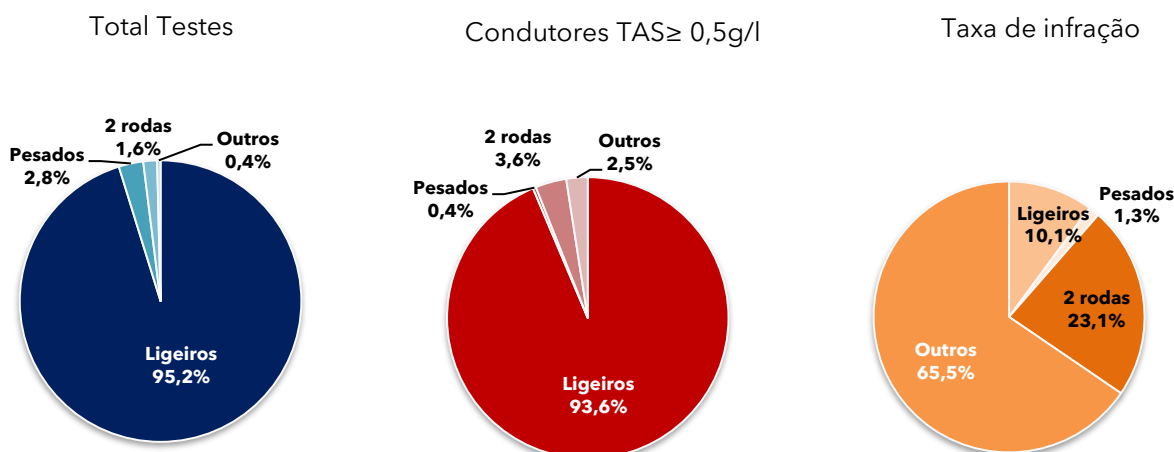
Quadro 5. Fiscalização da condução sob o efeito do álcool, segundo a categoria de veículo, 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
Veículos ligeiros	1 803 763	13 139	19 508	1,8%	59,8%
Veículos pesados	53 361	80	44	0,2%	35,5%
Veículos 2 rodas	30 038	413	827	4,1%	66,7%
Restantes veículos <sup>1</sup>	7 323	247	610	11,7%	71,2%
Peões <sup>2</sup>	69 307	877	173	1,5%	16,5%
<b>Total</b>	<b>1 963 792</b>	<b>14 756</b>	<b>21 162</b>	<b>1,8%</b>	<b>58,9%</b>

<sup>1</sup> Veículos que, nos termos do código da estrada, não pertencem à categoria de pesados, ligeiros, motociclos e ciclomotores.

<sup>2</sup> Para efeitos da análise da fiscalização segundo o tipo de veículo, não se consideraram os 'Peões'.

Gráfico 5. Testes de álcool e infratores por categoria de veículo (excluindo os testes efetuados a peões), 2022



### 3.4. Grupos etários

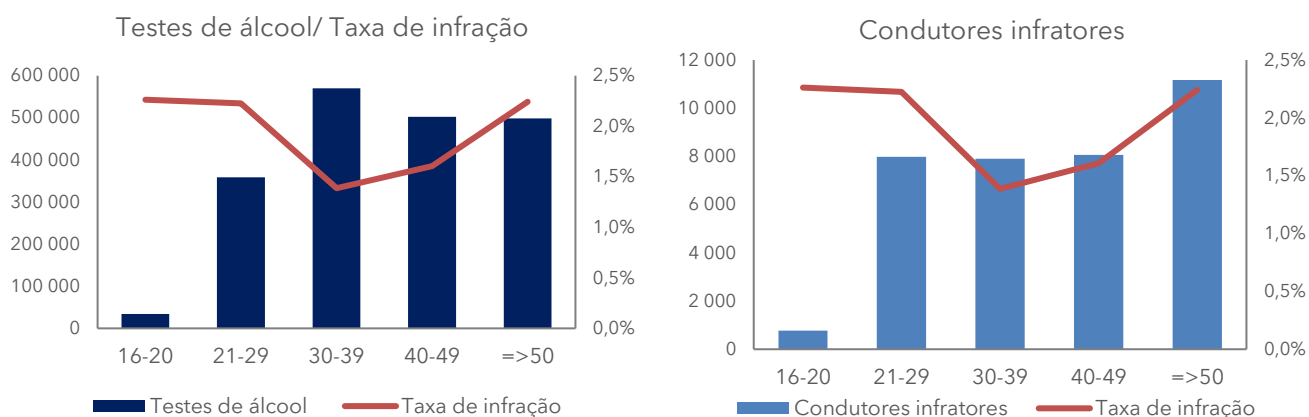
O maior número de testes foi realizado a condutores dos 30 aos 39 anos (29,0%), sendo que a taxa de infração mais elevada se verificou no grupo etário dos 16 aos 20 anos (2,3%), seguido dos grupos etários dos 21 aos 29 anos e dos com idade igual ou superior aos 50 anos, apresentaram a segunda taxa de infração mais elevada (2,2%, cada). Contudo, o grupo etário dos 40 aos 49 anos evidenciou a taxa mais elevada de condutores com TAS ≥ 1,20 g/l.

Quadro 6. Fiscalização da condução sob o efeito do álcool, segundo o grupo etário, 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
16 - 20	34 305	485	291	2,3%	37,5%
21 - 29	358 805	3 606	4 379	2,2%	54,8%
30 - 39	570 248	2 837	5 071	1,4%	64,1%
40 - 49	502 048	2 834	5 233	1,6%	64,9%

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
≥ 50	498 379	4 994	6 181	2,2%	55,3%
n.d.	7	0	7	-	-
<b>Total</b>	<b>1 963 792</b>	<b>14 756</b>	<b>21 162</b>	<b>1,8%</b>	<b>58,9%</b>

Gráfico 6. Testes de álcool e infratores por grupo etário, 2022



### 3.5. Distritos

Partindo de uma análise de base distrital, constata-se que foi nos distritos de Aveiro, Porto e Lisboa que ocorreu a maior percentagem de ações de fiscalização, 12,5%, 11,2% e 8,1%, respetivamente. Contudo, a maior taxa de infratores registou-se em Lisboa e Faro, com 5,0% e 4,2%, respetivamente. Por sua vez, a maior taxa de infratores com TAS ≥ 1,20 g/l foi nos distritos de Setúbal, Lisboa e Beja.

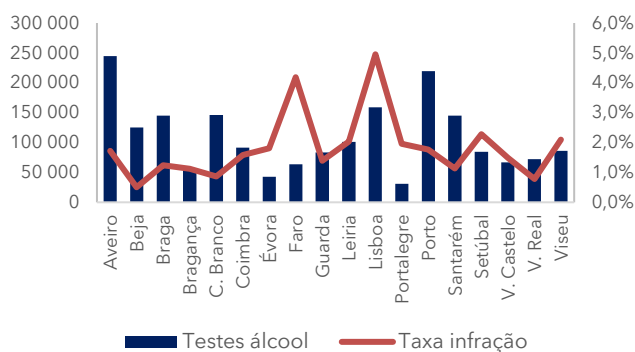
Quadro 7. Fiscalização da condução sob o efeito do álcool, segundo o distrito, 2022

	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
Aveiro	244 540	1 902	2 311	1,7%	54,9%
Beja	125 084	213	416	0,5%	66,1%
Braga	145 232	717	1 084	1,2%	60,2%
Bragança	56 799	342	296	1,1%	46,4%
C. Branco	145 991	596	661	0,9%	52,6%
Coimbra	91 350	640	809	1,6%	55,8%
Évora	42 973	352	427	1,8%	54,8%
Faro	63 799	1 105	1 565	4,2%	58,6%
Guarda	83 278	691	467	1,4%	40,3%
Leiria	101 148	1 067	987	2,0%	48,1%
Lisboa	158 806	2 599	5 266	5,0%	67,0%

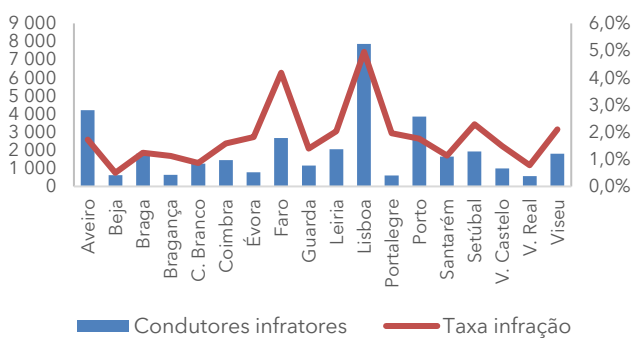
	Testes efetuados	Infratores		Tx. Infração (%)	Inf (TAS ≥ 1,20 g/l)/Total inf.
		TAS ≤ 1,19 g/l	TAS ≥ 1,20 g/l		
Portalegre	30 745	212	390	2,0%	64,8%
Porto	219 321	1 471	2 389	1,8%	61,9%
Santarém	144 971	709	932	1,1%	56,8%
Setúbal	84 633	597	1 336	2,3%	69,1%
V. Castelo	66 666	448	546	1,5%	54,9%
V. Real	72 238	251	313	0,8%	55,5%
Viseu	86 218	844	967	2,1%	53,4%
<b>Total</b>	<b>1 963 792</b>	<b>14 756</b>	<b>21 162</b>	<b>1,8%</b>	<b>58,9%</b>

Gráfico 7. Testes de álcool e infratores por distrito, 2022

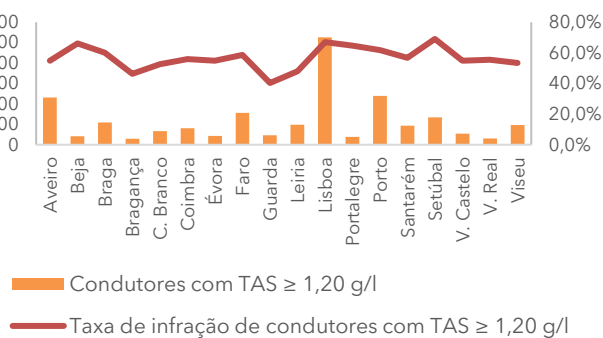
Testes álcool / Taxa infração



Condutores infratores / Taxa infração



Condutores infratores TAS ≥ 1,20 g/l / Taxa infração



**IV**

**INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA  
LEGAL E CIÊNCIA FORENSE**



## IV. INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL E CIÊNCIAS FORENSES

Apresentam-se de seguida os resultados dos exames de quantificação da TAS, rastreio e confirmação de substâncias psicotrópicas nos vários contextos (vítimas mortais autopsiadas, fiscalização de condutores e intervenientes em acidentes) efetuados pelo INMLCF em 2022, bem como a respetiva evolução desde 2013.

### 1. EXAMES DE CONFIRMAÇÃO DE TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE

#### 1.1. Vítimas mortais de acidentes de viação autopsiadas

Em 2022 foram autopsiadas 526 vítimas mortais de sinistros de viação em Portugal<sup>3</sup>, das quais 33,8% apresentaram uma TAS  $\geq 0,50$  g/l. No caso dos condutores e peões essas percentagens foram de 40,2% e 27,7%, respetivamente.

Quadro 8. Vítimas mortais de acidentes de viação autopsiadas, por categoria de utilizador, 2022

TAS g/l	Condutor		Peão		Passageiro		Total*	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
0,00 - 0,49	137	59,8%	47	72,3%	18	72,0%	348	66,2%
0,50 - 0,79	8	3,5%	0	0,0%	0	0,0%	11	2,1%
0,80 - 1,19	18	7,9%	0	0,0%	2	8,0%	28	5,3%
$\geq 1,20$	66	28,8%	18	27,7%	5	20,0%	139	26,4%
$\geq 0,50$	92	40,2%	18	27,7%	7	28,0%	178	33,8%
<b>Total</b>	<b>229</b>	<b>100,0%</b>	<b>65</b>	<b>100,0%</b>	<b>25</b>	<b>100,0%</b>	<b>526</b>	<b>100,0%</b>

\*Inclui as vítimas mortais autopsiadas que não tinham indicação quanto à categoria de utente.

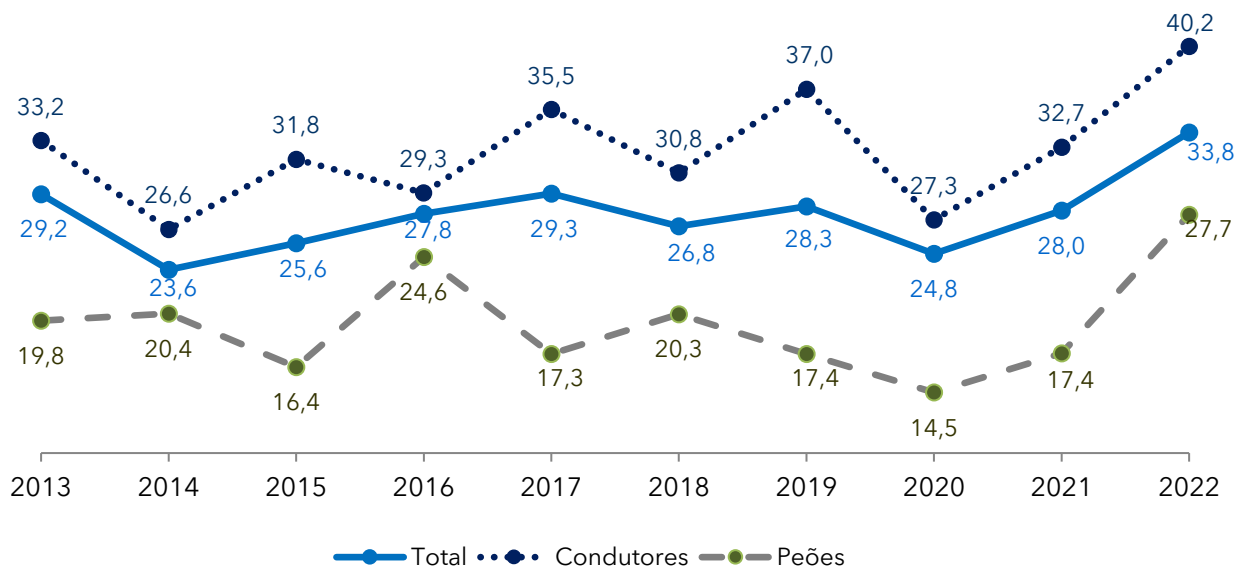
O número de vítimas mortais autopsiadas com TAS  $\geq 0,50$  g/l em 2022 traduziu-se no valor mais elevado desde 2013, com a mesma tendência no caso dos condutores e peões.

Salienta-se a elevada expressão do número de condutores e peões vítimas mortais com TAS  $\geq 1,20$  g/l, 28,8% e 27,7%, respetivamente.

A representatividade percentual das vítimas mortais com TAS  $\geq 1,20$  g/l, entre os que apresentaram uma TAS  $\geq 0,50$  g/l, foi 71,7%, 100,0% e 71,4%, em condutores, peões e passageiros, respetivamente.

Em termos de sinistralidade rodoviária, os peões vítimas mortais com TAS  $\geq 1,20$  g/l distribuíram-se equitativamente dentro e fora das localidades, com maior incidência nas estradas nacionais. Os sinistros dos quais resultaram estas vítimas ocorreram sobretudo à sexta-feira e ao domingo, sendo que o período horário mais frequente da totalidade de peões vítimas mortais foi entre as 16h e as

<sup>3</sup> Nos termos do consagrado pelo n.º 4 do art.º 156.º do Código da Estrada, por remissão ao regime previsto no respetivo n.º 2, o médico do estabelecimento oficial de saúde a que os condutores e peões vítimas mortais sejam conduzidos, deve proceder à colheita de amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influência pelo álcool e ou por substâncias psicotrópicas.

Gráfico 8. Evolução da percentagem de vítimas mortais com TAS  $\geq 0,50$  g/l, 2013 a 2022

## 1.2. Intervenientes em acidentes de viação / Fiscalização de condutores

Na medida em que não é possível ao INMLCF diferenciar entre as análises ao sangue realizadas aos condutores intervenientes em acidentes<sup>4</sup> e as resultantes da fiscalização de condutores<sup>5</sup>, no presente capítulo não se revela viável isolar os resultados associados à ocorrência de acidentes com vítimas.

Em 2022, no total das análises efetuadas a intervenientes em acidentes de viação e na fiscalização de condutores, registaram-se 61,6% de casos com TAS  $\geq 0,50$  g/l. Essa percentagem, nos condutores e peões, situou-se em 62,9% e 35,5%, respetivamente.

<sup>4</sup> Nos termos do regime determinado pelo artigo 156.º do Código da Estrada, os condutores e peões envolvidos em acidentes de trânsito devem, sempre que o seu estado de saúde o permitir, ser submetidos a um exame de pesquisa de álcool no ar expirado, conforme o procedimento descrito no artigo 153.º do Código da Estrada. Quando não tiver sido possível a realização do referido exame, o médico do estabelecimento oficial de saúde a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos deve proceder à colheita de amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influência pelo álcool e ou por substâncias psicotrópicas. No entanto, se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito ou o examinando se recusar a ser submetido a colheita de sangue para análise, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influência pelo álcool e ou por substâncias psicotrópicas.

<sup>5</sup> O artigo 153.º do Código da Estrada vem determinar o regime geral da no que concerne à fiscalização da condução sob influência de álcool. Nos termos desta disposição, o exame de pesquisa de álcool no ar expirado é realizado por autoridade ou agente de autoridade mediante a utilização de aparelho aprovado para o efeito. Verificando-se que o resultado do exame previsto no número anterior é positivo, a autoridade ou o agente de autoridade deve notificar o examinando, por escrito ou, se tal não for possível, verbalmente, do resultado do exame, bem como das demais informações previstas nas diversas alíneas do n.º 2 do mencionado artigo. Ainda no contexto deste regime, cabe ao examinando o direito de requerer a realização de contraprova (realizada, de acordo com a vontade do examinando, através de novo exame, a efetuar através de aparelho aprovado, ou análise de sangue) e que o resultado desta prevaleça sobre o do exame inicial. Se o examinando preferir a realização de uma análise de sangue, deve ser conduzido, o mais rapidamente possível, a estabelecimento oficial de saúde, a fim de ser colhida a quantidade de sangue necessária para o efeito.

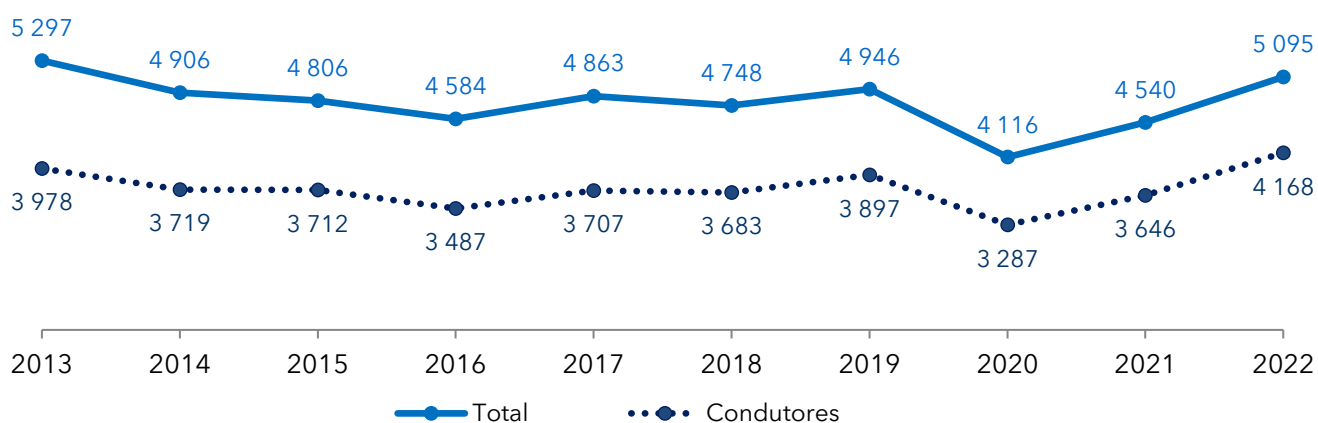
Quadro 9. Intervenientes em acidentes de viação e fiscalização de condutores, 2022

TAS g/l	Condutor		Peão		Total*	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
0,00 - 0,49	1 546	37,1%	225	64,5%	1 956	38,4%
0,50 - 0,79	241	5,8%	12	3,4%	304	6,0%
0,80 - 1,19	486	11,7%	17	4,9%	568	11,1%
≥ 1,20	1 895	45,5%	95	27,2%	2 267	44,5%
≥ 0,50	<b>2 622</b>	<b>62,9%</b>	<b>124</b>	<b>35,5%</b>	<b>3 139</b>	<b>61,6%</b>
Total	<b>4 168</b>	<b>100,0%</b>	<b>349</b>	<b>100,0%</b>	<b>5 095</b>	<b>100,0%</b>

\*Inclui os que não tinham indicação quanto à categoria de utente.

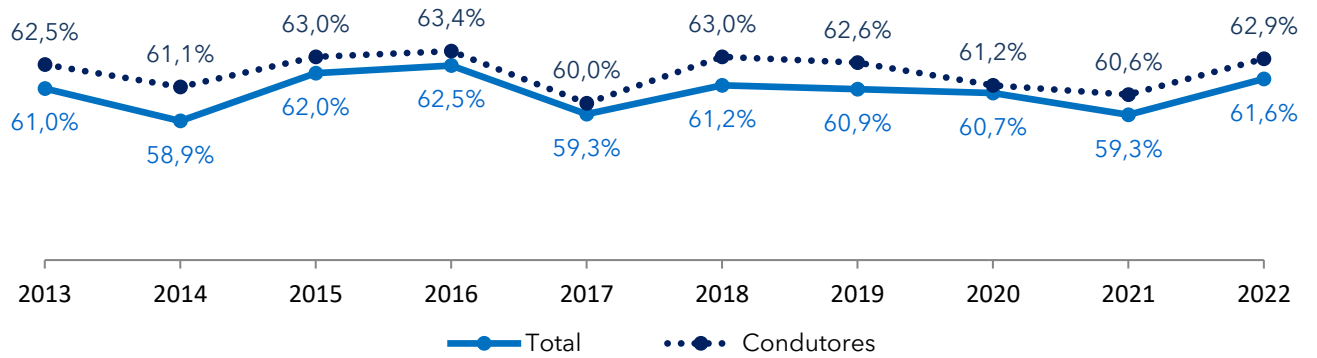
O número total de testes efetuados em 2022 (5.095) foi o 2º mais elevado desde 2013, bem como os efetuados a condutores intervenientes em sinistros e condutores fiscalizados, que evidenciou o maior número da série temporal em análise (4.168).

Gráfico 9. Evolução do nº de testes efetuados a intervenientes em acidentes de viação e a condutores fiscalizados, 2013 a 2022



Os intervenientes em acidentes e condutores fiscalizados com TAS  $\geq 0,50$  g/l evidenciaram distribuições em 2022 (61,6% e 62,9%, respetivamente) superiores aos 3 últimos anos (2019 a 2021).

Gráfico 10. Evolução da percentagem de intervenientes em acidentes de viação e a condutores fiscalizados com TAS  $\geq 0,50$  g/l, 2013 a 2022





V

# SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA



## V. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

De acordo com o Manual dos Indicadores de Desempenho em Segurança do projeto Safetynet, [5] no que diz respeito à condução sob influência do álcool, deverão ser adotados como indicadores o número e a proporção de feridos graves e de vítimas mortais resultantes de acidentes em que pelo menos um interveniente ativo (condutor ou peão) apresente TAS acima de um determinado limite. Posteriormente, em 2017, IRTAD/OECD [7] recomendou a utilização deste indicador adotando o limite legal de TAS. Não existindo para o caso dos peões qualquer limite legal e sendo este limite aplicado apenas aos condutores, o indicador adotado foi o da  $TAS \geq 0,50$  g/l.

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

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

Considerando que as políticas prosseguidas no âmbito da segurança rodoviária, no que diz respeito à matéria do álcool, se centram em grande parte no condutor, é efetuada a análise em que apenas serão tidos em consideração os acidentes com vítimas a 30 dias, em Portugal Continental, em que pelo menos um dos condutores intervenientes tinha uma  $TAS \geq 0,50$  g/l.

### 1. SINISTRALIDADE A 30 DIAS EM QUE, PELO MENOS UM CONDUTOR TINHA $TAS \geq 0,50$ g/l, EM PORTUGAL CONTINENTAL

#### 1.1. Evolução da sinistralidade com álcool, 2016 a 2022

Relativamente à evolução da sinistralidade envolvendo sinistros com pelo menos um, condutor com  $TAS \geq 0,50$  g/l, nos últimos anos, com exceção de 2019, verificaram-se agravamentos em todos os indicadores, bem patentes na taxa de variação anual 2022/2021, com +18,8% nos acidentes, +17,9% nas vítimas mortais, +20,0% nos feridos graves e +19,2% nos feridos leves.

Quadro 10. Sinistralidade envolvendo pelo menos um condutor com  $TAS \geq 0,50$  g/l, 2016 a 2022

Ano	AcV		VM		FG		FL	
	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual
2016	1 985	-	118	-	284	-	2 298	-
2017	1 989	0,2%	133	12,7%	284	0,0%	2 265	-1,4%
2018	2 215	11,4%	133	0,0%	326	14,8%	2 455	8,4%
2019	2 082	-6,0%	81	-39,1%	288	-11,7%	2 454	0,0%
2020	2 364	13,5%	119	46,9%	409	42,0%	2 560	4,3%
2021	2 444	3,4%	134	12,6%	440	7,6%	2 652	3,6%
2022	2 904	18,8%	158	17,9%	528	20,0%	3 161	19,2%

Em termos da sinistralidade geral, independentemente do fator álcool estar ou não presente, com exceção de 2020 (resultado do contexto pandémico), verificaram-se igualmente aumentos em todos os indicadores.

Quadro 11. Sinistralidade geral, 2016 a 2022

Ano	AcV		VM		FG		FL	
	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual	Nº	Tx.var. anual
2016	32 299	-	563	-	1 999	-	39 106	-
2017	34 416	6,6%	602	6,9%	2 117	5,9%	41 776	6,8%
2018	34 235	-0,5%	675	12,1%	1 995	-5,8%	41 335	-1,1%
2019	35 704	4,3%	626	-7,3%	2 168	8,7%	43 183	4,5%
2020	26 501	-25,8%	509	-18,7%	1 723	-20,5%	30 693	-28,9%
2021	29 217	10,2%	532	4,5%	1 987	15,3%	34 194	11,4%
2022	32 788	12,2%	591	11,1%	2 124	6,9%	38 446	12,4%

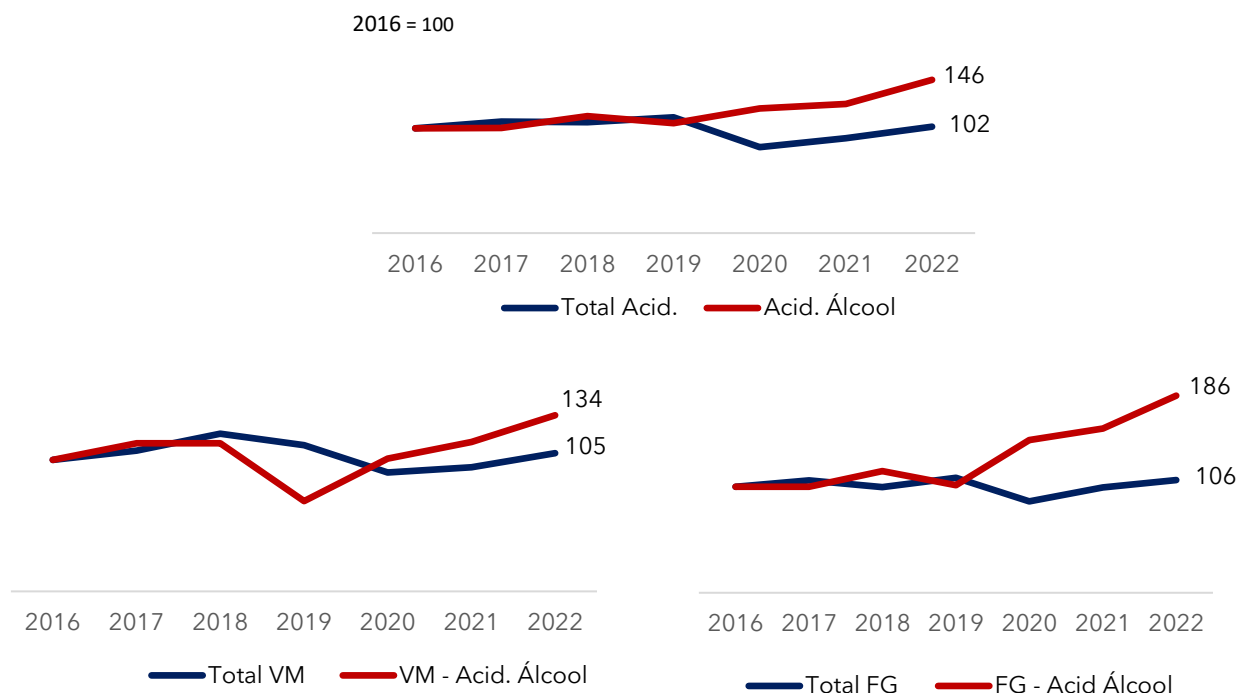
Ao analisar os dados relativos a sinistros nos quais, pelo menos um dos condutores se encontrava sob a influência de álcool, reforça-se a conclusão anteriormente mencionada: estes sinistros são particularmente graves. Comparativamente com a sinistralidade geral, é evidente que os acidentes que envolvem condutores com álcool possuem um peso considerável e requerem atenção especial nas políticas de prevenção rodoviária. No período de 2016 a 2022, a causa dos sinistros atribuíveis ao álcool foi em média de 7,2% do total das ocorrências, com um valor máximo de 8,9% em 2020 e 2022. Estes sinistros foram responsáveis por uma média de 21,6% das vítimas mortais no número total destas vítimas e 18,3% dos feridos graves do número total de feridos graves.

Quadro 12. Representatividade dos acidentes em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l na sinistralidade geral, 2016 a 2022

Ano	AcV	VM	FG	FL
2016	6,1%	21,0%	14,2%	5,9%
2017	5,8%	22,1%	13,4%	5,4%
2018	6,5%	19,7%	16,3%	5,9%
2019	5,8%	12,9%	13,3%	5,7%
2020	8,9%	23,4%	23,7%	8,3%
2021	8,4%	25,2%	22,1%	7,8%
2022	8,9%	26,7%	24,9%	8,2%
<b>Média 2016-2022</b>	<b>7,2%</b>	<b>21,6%</b>	<b>18,3%</b>	<b>6,7%</b>

Os sinistros em que pelo menos um dos condutores intervenientes tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l assumem uma gravidade superior face à sinistralidade geral, visível no gráfico seguinte. Considerando como base o ano de 2016, todos os indicadores relacionados com o álcool apresentam valores superiores.

Gráfico 11 Acidentes e vítimas: sinistralidade com álcool vs sinistralidade geral



## 1.2. Sinistralidade com álcool, por mês

Em 2022 registaram-se em Portugal Continental 2.904 sinistros com vítimas, em que pelo menos um dos condutores intervenientes tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, dos quais resultaram 158 vítimas mortais, 528 feridos graves e 3.161 feridos leves.

Em relação a 2021, houve aumentos em todos os indicadores: +18,8% nos sinistros, +17,9% nas vítimas mortais, +20,0% nos feridos graves e +19,2% nos feridos leves.

Quadro 13. Sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, por mês, 2021 e 2022

Mês	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Janeiro	92	201	3	14	12	33	108	224
Fevereiro	75	223	2	11	16	44	72	235
Março	98	193	4	12	12	43	92	202
Abril	174	219	6	9	32	52	193	223
Maiο	230	296	18	14	43	60	234	310
Junho	231	228	12	9	46	30	230	260
Julho	283	358	16	16	37	59	322	363
Agosto	296	334	21	23	52	65	309	404
Setembro	241	235	15	18	45	45	264	254

Mês	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Outubro	281	227	17	14	56	42	317	242
Novembro	202	174	5	4	39	28	233	201
Dezembro	241	216	15	14	50	27	278	243
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

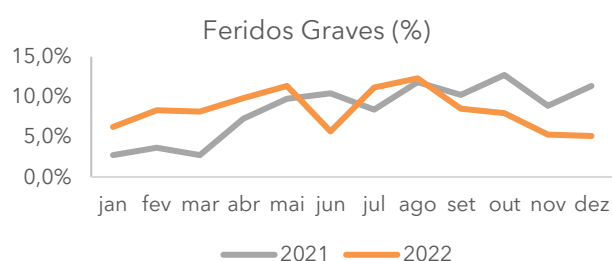
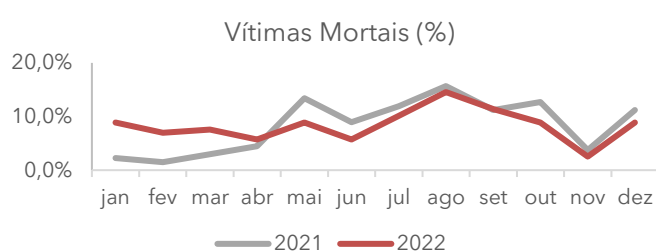
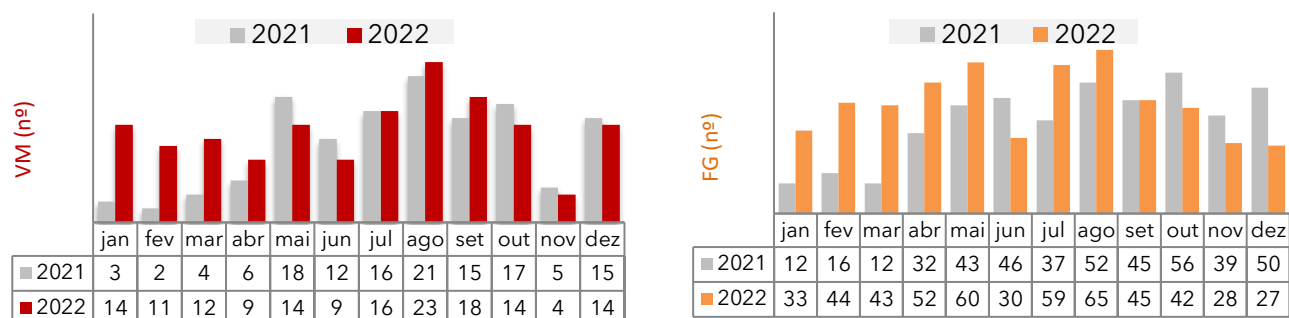
Quadro 14. Distribuição mensal da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, 2021 e 2022

Mês	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Janeiro	3,8%	6,9%	2,2%	8,9%	2,7%	6,3%	4,1%	7,1%
Fevereiro	3,1%	7,7%	1,5%	7,0%	3,6%	8,3%	2,7%	7,4%
Março	4,0%	6,6%	3,0%	7,6%	2,7%	8,1%	3,5%	6,4%
Abril	7,1%	7,5%	4,5%	5,7%	7,3%	9,8%	7,3%	7,1%
Maiο	9,4%	10,2%	13,4%	8,9%	9,8%	11,4%	8,8%	9,8%
Junho	9,5%	7,9%	9,0%	5,7%	10,5%	5,7%	8,7%	8,2%
Julho	11,6%	12,3%	11,9%	10,1%	8,4%	11,2%	12,1%	11,5%
Agosto	12,1%	11,5%	15,7%	14,6%	11,8%	12,3%	11,7%	12,8%
Setembro	9,9%	8,1%	11,2%	11,4%	10,2%	8,5%	10,0%	8,0%
Outubro	11,5%	7,8%	12,7%	8,9%	12,7%	8,0%	12,0%	7,7%
Novembro	8,3%	6,0%	3,7%	2,5%	8,9%	5,3%	8,8%	6,4%
Dezembro	9,9%	7,4%	11,2%	8,9%	11,4%	5,1%	10,5%	7,7%

Nos sinistros em que pelo menos um dos condutores tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, tal como em 2021, agosto voltou a ser o mês com maior número de vítimas mortais (23), registando em 2022 um aumento de 9,5% face ao ano anterior. Nos meses de julho, agosto e setembro morreram 57 pessoas nas estradas de Portugal Continental, o que correspondeu a 36,1% do total do número de vítimas mortais (158). Verificou-se, ainda assim, um decréscimo acumulado de 13,5% de vítimas mortais nos últimos três meses do ano de 2022, face ao período homólogo de 2021.

De forma semelhante, também os meses de julho, agosto e setembro de 2022 concentraram 32,0% do total de feridos graves, com um crescimento de 26,1% face ao período homólogo de 2021. À semelhança do que ocorreu com as vítimas mortais, verificou-se um decréscimo acumulado de 33,1% de feridos graves nos últimos três meses do ano de 2022 face ao período homólogo de 2021.

Gráfico 12 Vítimas mortais e feridos graves de acidentes em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, em Portugal Continental por mês, 2021 e 2022



### 1.3. Sinistralidade com álcool, por dia da semana

Em 2022, o maior número de sinistros em que pelo menos um dos condutores tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l e de feridos leves verificou-se ao sábado, concentrando 25,7% do total de sinistros e 26,0% do total de feridos leves. No entanto, o domingo foi o dia com mais sinistralidade grave, tendo-se registado 29,7% do total de vítimas mortais e 27,8% do total de feridos graves.

No ano de 2021, registou-se a mesma correspondência em alguns indicadores de sinistralidade com álcool e nos dias da semana, nomeadamente nas vítimas mortais e feridos graves.

Quadro 15. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, em Portugal Continental, por dia da semana, 2021 e 2022

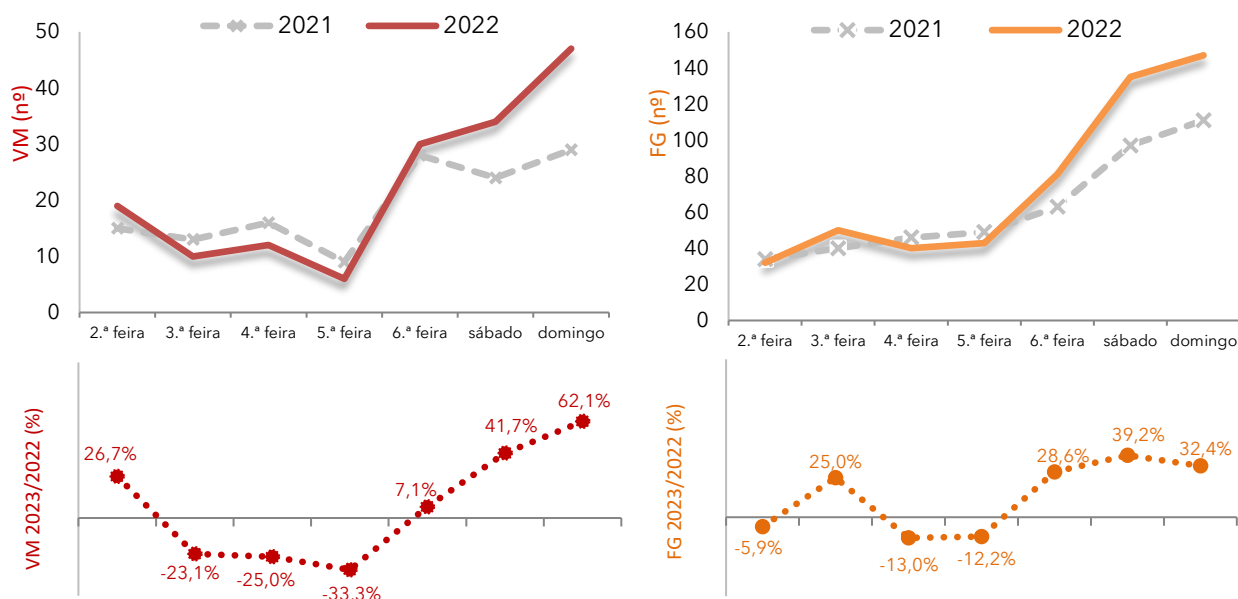
Dia da semana	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
2.ª feira	232	269	15	19	34	32	250	290
3.ª feira	219	268	13	10	40	50	222	271
4.ª feira	265	252	16	12	46	40	268	261
5.ª feira	284	281	9	6	49	43	302	314
6.ª feira	367	409	28	30	63	81	403	434
Sábado	535	745	24	34	97	135	585	822
Domingo	542	680	29	47	111	147	622	769
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

Quadro 16. Distribuição semanal da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, 2021 e 2022

Dia da semana	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
2.ª feira	9,5%	9,3%	11,2%	12,0%	7,7%	6,1%	9,4%	9,2%
3.ª feira	9,0%	9,2%	9,7%	6,3%	9,1%	9,5%	8,4%	8,6%
4.ª feira	10,8%	8,7%	11,9%	7,6%	10,5%	7,6%	10,1%	8,3%
5.ª feira	11,6%	9,7%	6,7%	3,8%	11,1%	8,1%	11,4%	9,9%
6.ª feira	15,0%	14,1%	20,9%	19,0%	14,3%	15,3%	15,2%	13,7%
Sábado	21,9%	25,7%	17,9%	21,5%	22,0%	25,6%	22,1%	26,0%
Domingo	22,2%	23,4%	21,6%	29,7%	25,2%	27,8%	23,5%	24,3%

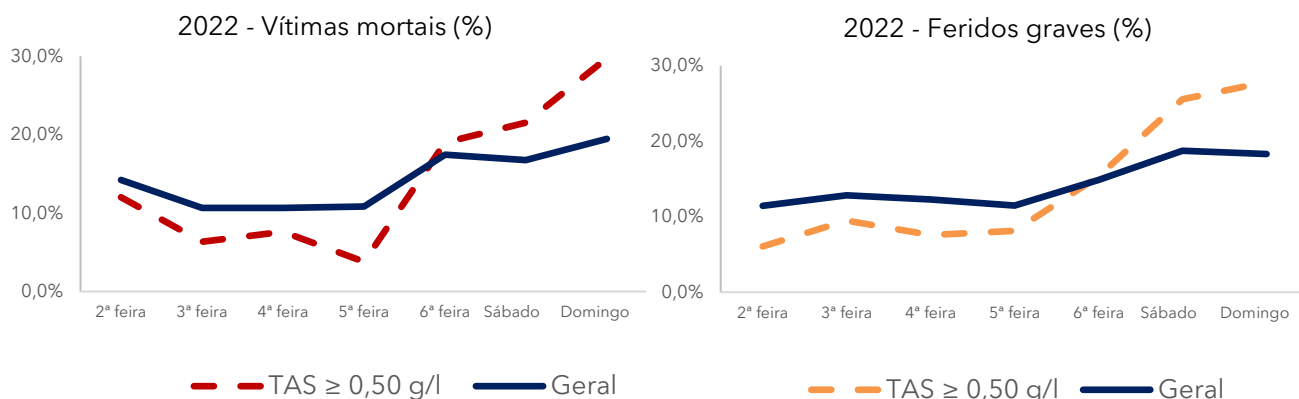
Em 2021 e 2022 é possível constatar que o domingo é o dia da semana que concentra as maiores proporções de vítimas mortais e feridos graves.

Gráfico 13 Vítimas mortais e feridos graves de acidentes com álcool, em Portugal Continental por dia da semana, 2021 e 2022



Ainda neste contexto, importa assinalar que o acréscimo de vítimas mortais e feridos graves observado entre sexta-feira e domingo é bastante mais acentuado na sinistralidade relacionada com álcool do que nos restantes sinistros.

Gráfico 14 Expressão das vítimas mortais e feridos graves por dia da semana: sinistralidade com álcool vs sinistralidade geral, 2022



#### 1.4. Sinistralidade com álcool, por período horário

Observando a sinistralidade em que pelo menos um dos condutores intervenientes tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l por período horário em 2022, constata-se que o intervalo entre as 16h e as 20h correspondeu a 31,1% do total de sinistros (904), concentrando as maiores proporções de vítimas mortais (27,2%) com 43 casos, de feridos graves (31,3%) com 165 casos e de feridos leves (30,8%) com 974 casos.

Quadro 17. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l em Portugal Continental, por período horário, 2021 e 2022

Período horário	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
[00:00-04:00[	358	399	21	26	79	67	392	431
[04:00-08:00[	206	375	13	36	29	91	267	425
[08:00-12:00[	85	155	1	6	13	27	97	177
[12:00-16:00[	288	308	18	12	49	38	304	314
[16:00-20:00[	842	904	45	43	153	165	889	974
[20:00-24:00[	665	763	36	35	117	140	703	840
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

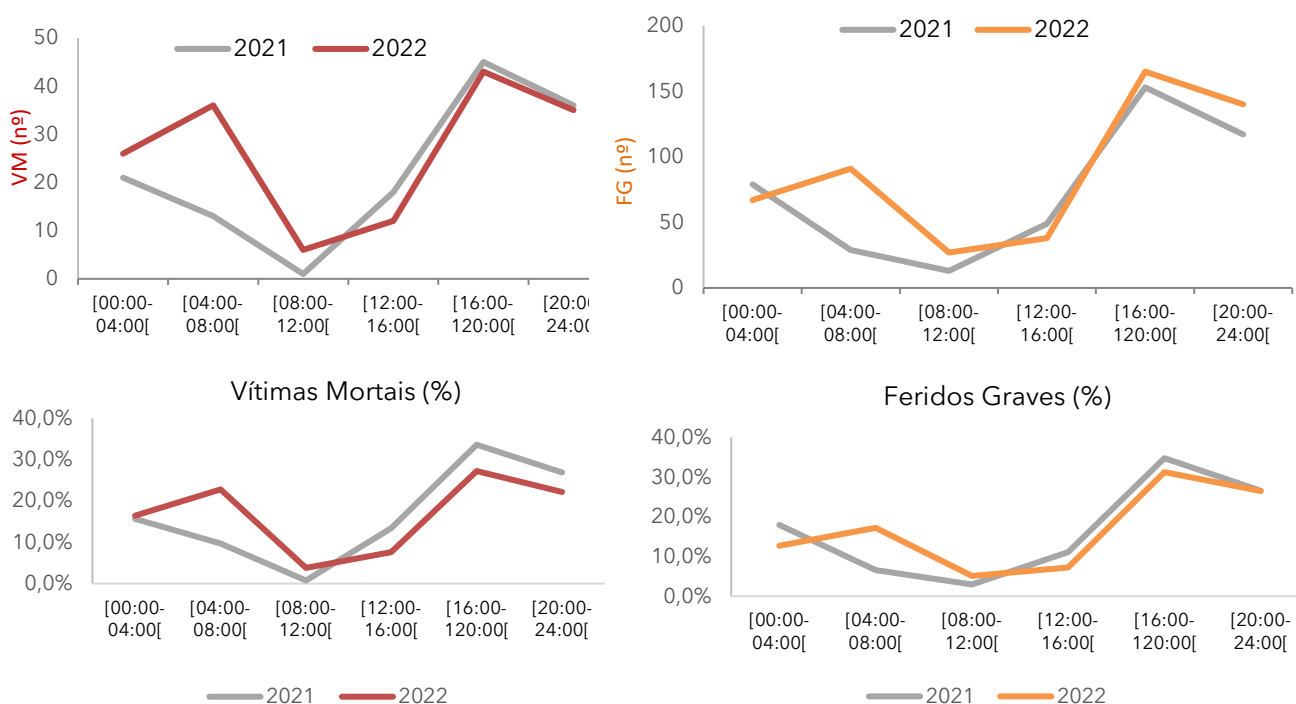
Quadro 18. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l, em Portugal Continental, por período horário, 2021 e 2022

Período horário	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
[00:00-04:00[	14,6%	13,7%	15,7%	16,5%	18,0%	12,7%	14,8%	13,6%
[04:00-08:00[	8,4%	12,9%	9,7%	22,8%	6,6%	17,2%	10,1%	13,4%



Período horário	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
[08:00-12:00[	3,5%	5,3%	0,7%	3,8%	3,0%	5,1%	3,7%	5,6%
[12:00-16:00[	11,8%	10,6%	13,4%	7,6%	11,1%	7,2%	11,5%	9,9%
[16:00-20:00[	34,5%	31,1%	33,6%	27,2%	34,8%	31,3%	33,5%	30,8%
[20:00-24:00[	27,2%	26,3%	26,9%	22,2%	26,6%	26,5%	26,5%	26,6%

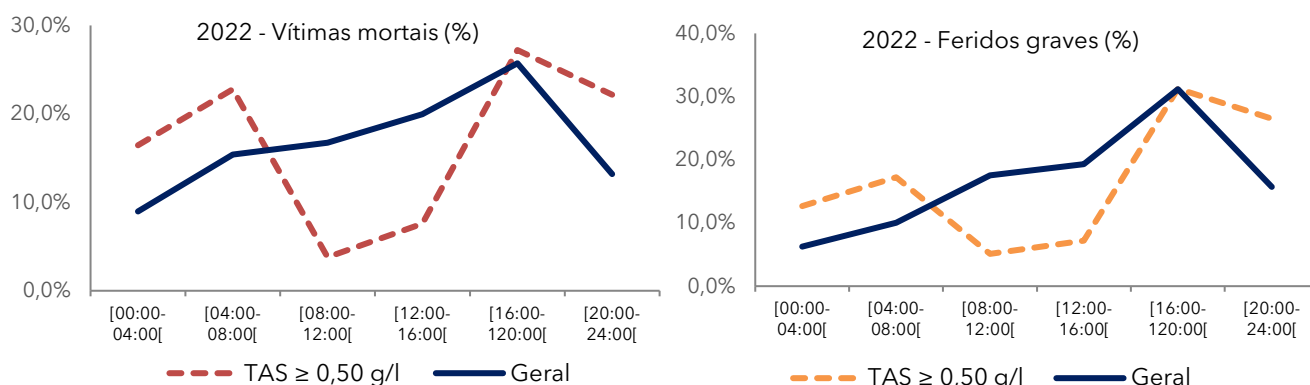
Gráfico 15 Vítimas mortais e feridos graves de sinistralidade com álcool em Portugal Continental por período horário, 2021 e 2022



A sinistralidade relacionada com álcool foi muito mais acentuada das 04h-08h e das 16h-24h, a congregar 72,2% das vítimas mortais e 75,0% dos feridos graves, apresentando contornos diferentes na distribuição destas vítimas na sinistralidade geral.

Os períodos horários com mais fiscalização são distintos dos observados na sinistralidade relacionada com o álcool. As taxas de fiscalização mais elevadas ocorreram das 08h-12h (28,8%) e das 16h-20h (26,1%).

Gráfico 16 Expressão das vítimas mortais e feridos graves por período horário: sinistralidade com álcool vs sinistralidade geral, 2022



### 1.5. Sinistralidade com álcool, por fatores atmosféricos

No que respeita às condições atmosféricas em 2022, observa-se que 88,3% dos sinistros em que pelo menos um condutor tinha uma TAS  $\geq 0,50$  g/l, 91,8% das vítimas mortais, 90,2% dos feridos graves e 87,5% dos feridos leves ocorreram em dias com bom tempo.

O segundo fator atmosférico mais relevante, a chuva, esteve presente em 10,7% dos sinistros, o que correspondeu a um aumento de 17,7%, face a 2021.

Quadro 19. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l em Portugal Continental, por fatores atmosféricos, 2021 e 2022

Fatores atmosféricos	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Bom tempo	2 158	2 563	117	145	387	476	2 322	2 766
Chuva	265	312	16	12	50	49	305	352
Nevoeiro	21	25	1	1	3	3	25	39
Vento	0	2	0	0	0	0	0	2
Granizo	0	1	0	0	0	0	0	1
n.d.	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

n.d. - não definido

Quadro 20. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, em Portugal Continental, por fatores atmosféricos, 2021 e 2022

Fatores atmosféricos	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Bom tempo	88,3%	88,3%	87,3%	91,8%	88,0%	90,2%	87,6%	87,5%
Chuva	10,8%	10,7%	11,9%	7,6%	11,4%	9,3%	11,5%	11,1%
Nevoeiro	0,9%	0,9%	0,7%	0,6%	0,7%	0,6%	0,9%	1,2%
Vento	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Granizo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
n.d.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

n.d. - não definido

### 1.6. Sinistralidade com álcool, por natureza do acidente

Em 2022, os despistes, que representaram 57,0% do total de sinistros em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, concentraram a maioria (59,5%) das vítimas mortais (94) e 62,5% dos feridos graves (330). No entanto, o índice de gravidade diminuiu de 6,25 em 2021 para 5,68 em 2022.

As colisões estiveram na origem de 39,5% do total de sinistros, 39,2% das vítimas mortais e 33,5% dos feridos graves.

Quadro 21. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l em Portugal Continental, por natureza do acidente, 2021 e 2022

Natureza	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Atropelamento	95	101	4	2	8	21	91	94
Colisão	972	1 147	44	62	133	177	1 310	1 543
Despiste	1 377	1 656	86	94	299	330	1 251	1 524
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

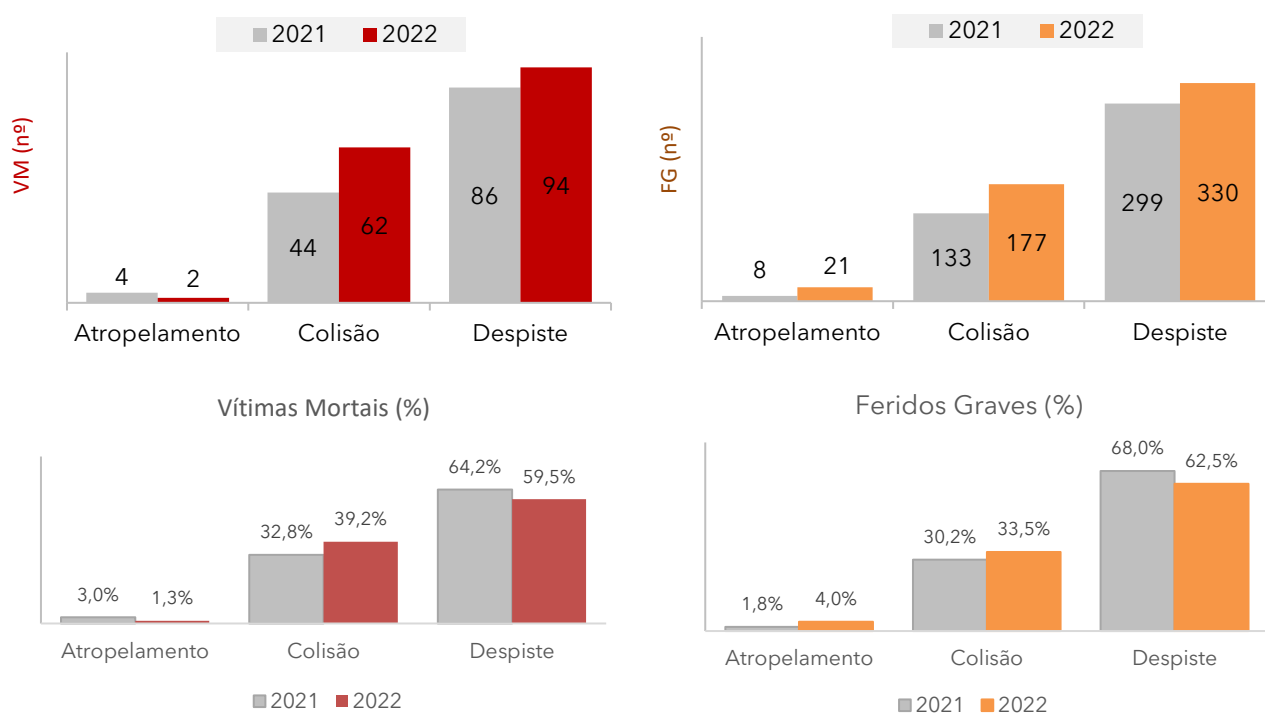
Quadro 22. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, em Portugal Continental, por natureza do acidente, 2021 e 2022

Natureza	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Atropelamento	3,9%	3,5%	3,0%	1,3%	1,8%	4,0%	3,4%	3,0%
Colisão	39,8%	39,5%	32,8%	39,2%	30,2%	33,5%	49,4%	48,8%
Despiste	56,3%	57,0%	64,2%	59,5%	68,0%	62,5%	47,2%	48,2%

Nos atropelamentos, a subida de 6,3% no número de sinistros, face a 2021, resultou em 2 vítimas

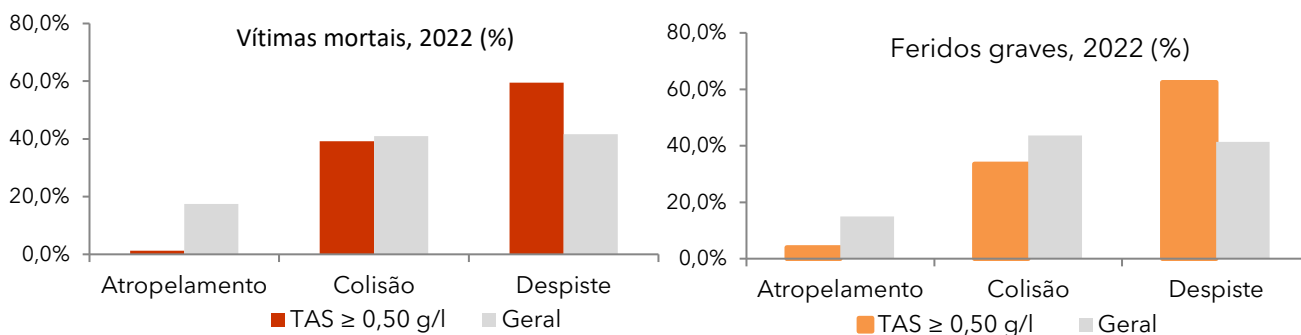
mortais (-50,0%), 21 feridos graves (+162,5%) e 94 feridos leves (+3,3%). Deste modo, o índice de gravidade diminuiu de 4,21 em 2021 para 1,98 em 2022.

Gráfico 17 Vítimas mortais e feridos graves de sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l em Portugal Continental por natureza do acidente, 2021 e 2022



Em termos comparativos, os despistes assumem uma relevância significativa na sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l, representando 59,5% das vítimas mortais e 62,5% dos feridos graves, em contraste com 41,6% e 41,3% na sinistralidade geral, respetivamente. Por outro lado, as vítimas de atropelamentos são consideravelmente menos frequentes em tais situações, correspondendo a 1,3% das vítimas mortais e 4,0% dos feridos graves, enquanto nos demais sinistros esses valores são de 17,4% e 15,0%, respetivamente.

Gráfico 18 Percentagem das vítimas mortais e feridos graves por natureza do acidente: sinistralidade com álcool vs sinistralidade geral, 2022



### 1.7. Sinistralidade com álcool, por localização

Embora em 2022 a sinistralidade fora das localidades tenha estado na origem de 25,2% dos sinistros, concentraram a maioria das vítimas mortais (50,6%), invertendo o registo de 2021, onde a maioria (59,0%) tinha ocorrido dentro das localidades.

Quadro 23. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS ≥ 0,50 g/l em Portugal Continental, por localização, 2021 e 2022

Localização	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dentro das localidades	1 852	2 173	79	78	272	315	2 005	2 358
Fora das localidades	592	731	55	80	168	213	647	803
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

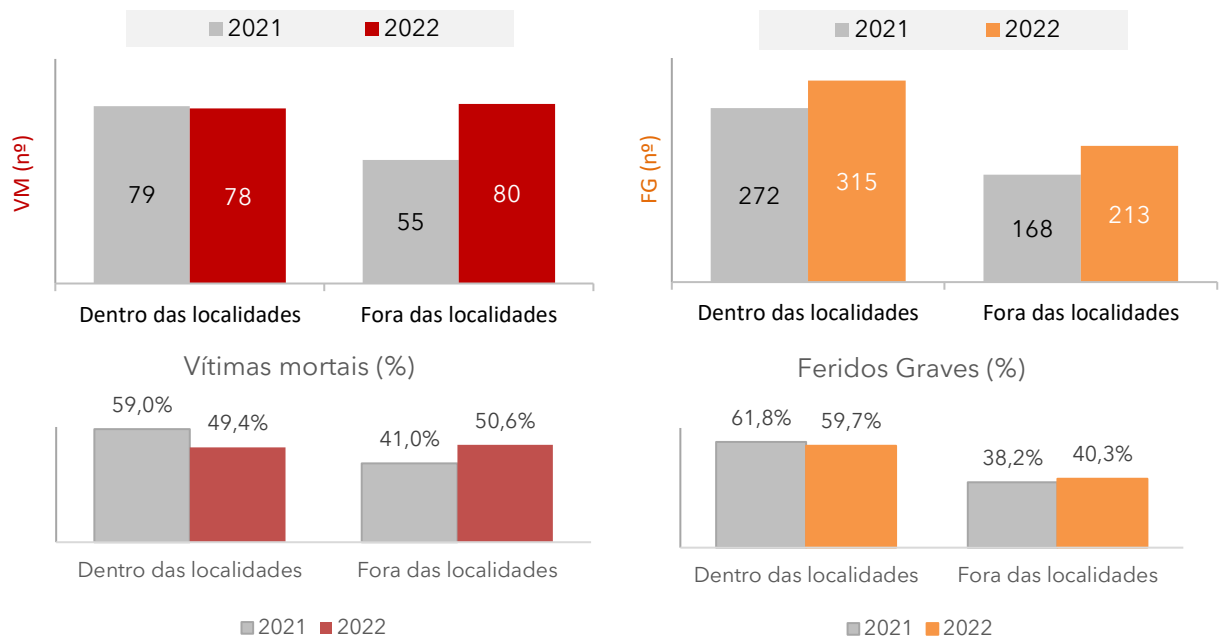
Quadro 24. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS ≥ 0,50 g/l, em Portugal Continental, por localização, 2021 e 2022

Localização	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Dentro das localidades	75,8%	74,8%	59,0%	49,4%	61,8%	59,7%	75,6%	74,6%
Fora das localidades	24,2%	25,2%	41,0%	50,6%	38,2%	40,3%	24,4%	25,4%

Também as zonas fora das localidades foram as que apresentaram um maior acréscimo em todos os indicadores de sinistralidade, face a 2021, com destaque para o registo de 80 vítimas mortais (+25), num aumento de 45,5%.

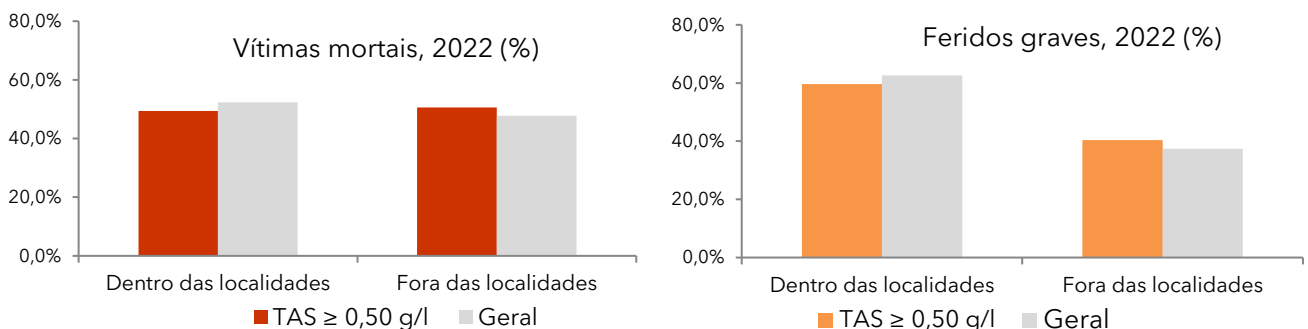
Em linha com o referido, em 2022 o índice de gravidade fora das localidades aumentou de 9,29 para 10,94, enquanto nas zonas dentro das localidades diminuiu de 4,27 para 3,59.

Gráfico 19 Vítimas mortais e feridos graves de sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l, em Portugal Continental por localização, 2021 e 2022



Em 2022, o maior número de sinistros com vítimas envolvendo pelo menos um condutor com TAS  $\geq$  0,50 g/l e vítimas, com exceção das mortais, verificou-se dentro das localidades - 74,8% dos sinistros, 59,7% dos feridos graves e 74,6% nos feridos leves, seguindo a mesma tendência que a sinistralidade no geral. Nas vítimas mortais, a repartição foi inversa, com um número superior a ocorrer fora das localidades.

Gráfico 20 Percentagem das vítimas mortais e feridos graves por localização da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l, na sinistralidade geral, 2022



### 1.8. Sinistralidade com álcool, por tipo de via

Em 2022, nas vias com mais sinistros - os arruamentos (57,4% do total) - registaram-se subidas de 18,9% nos sinistros com álcool, 1,9% nas vítimas mortais e 27,5% nos feridos graves.

Nas estradas nacionais, embora apenas tenham ocorrido 22,1% dos sinistros (+28,5% face a 2021), foi onde se registaram o maior número de vítimas mortais (56), um aumento de 51,4% face ao ano anterior (+19). Os feridos graves também registaram um aumento de 17,0%.

Nas autoestradas, com 4,4% do total de sinistros (+21,0% face a 2021), registou-se um aumento de 4 vítimas mortais (+57,1%) e mais 15 nos feridos graves (+65,2%).

Quadro 25. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l em Portugal Continental por tipo de via, 2021 e 2022

Tipo de Via	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
AE	105	127	7	11	23	38	136	159
Arruamento	1 401	1 666	52	53	178	227	1 524	1 793
EM	175	196	11	10	53	52	166	182
EN	499	641	37	56	135	158	545	726
ER	27	24	1	2	8	6	24	25
IC	76	77	13	15	16	13	85	98
IP	15	17	0	1	4	3	26	19
Outras vias*	146	156	13	10	23	31	146	159
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

\*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Quadro 26. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq$  0,50 g/l, em Portugal Continental, por tipo de via, 2021 e 2022

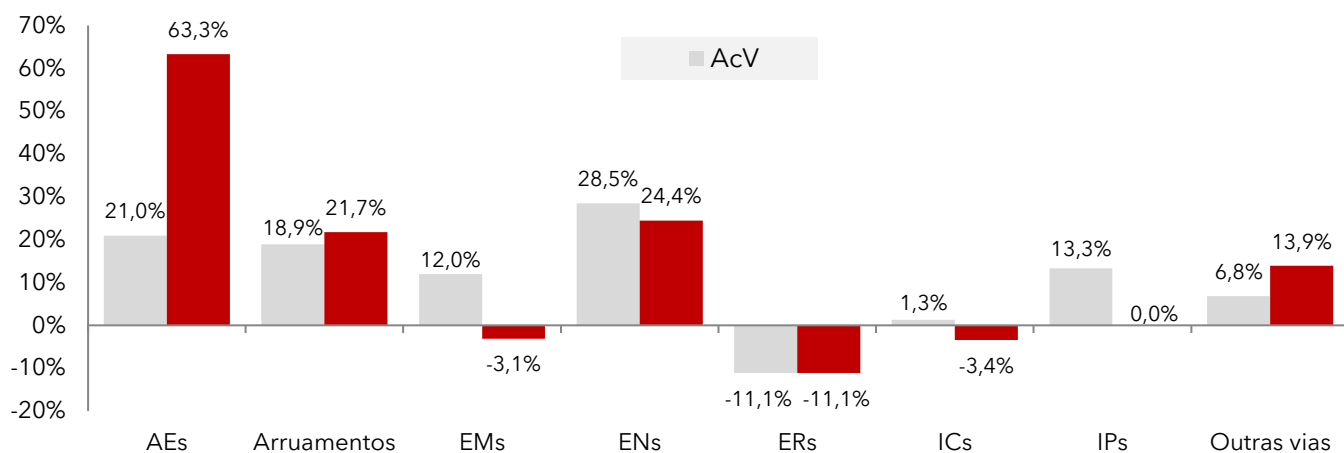
Tipo de via	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
AE	4,3%	4,4%	5,2%	7,0%	5,2%	7,2%	5,1%	5,0%
Arruamento	57,3%	57,4%	38,8%	33,5%	40,5%	43,0%	57,5%	56,7%
EM	7,2%	6,7%	8,2%	6,3%	12,0%	9,8%	6,3%	5,8%
EN	20,4%	22,1%	27,6%	35,4%	30,7%	29,9%	20,6%	23,0%
ER	1,1%	0,8%	0,7%	1,3%	1,8%	1,1%	0,9%	0,8%
IC	3,1%	2,7%	9,7%	9,5%	3,6%	2,5%	3,2%	3,1%
IP	0,6%	0,6%	0,0%	0,6%	0,9%	0,6%	1,0%	0,6%
Outras vias*	6,0%	5,4%	9,7%	6,3%	5,2%	5,9%	5,5%	5,0%

\*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

O índice de gravidade acentuou-se especialmente nas estradas regionais (+125,0%), nas autoestradas (+29,9%), em contraste com -18,8% nas estradas municipais.

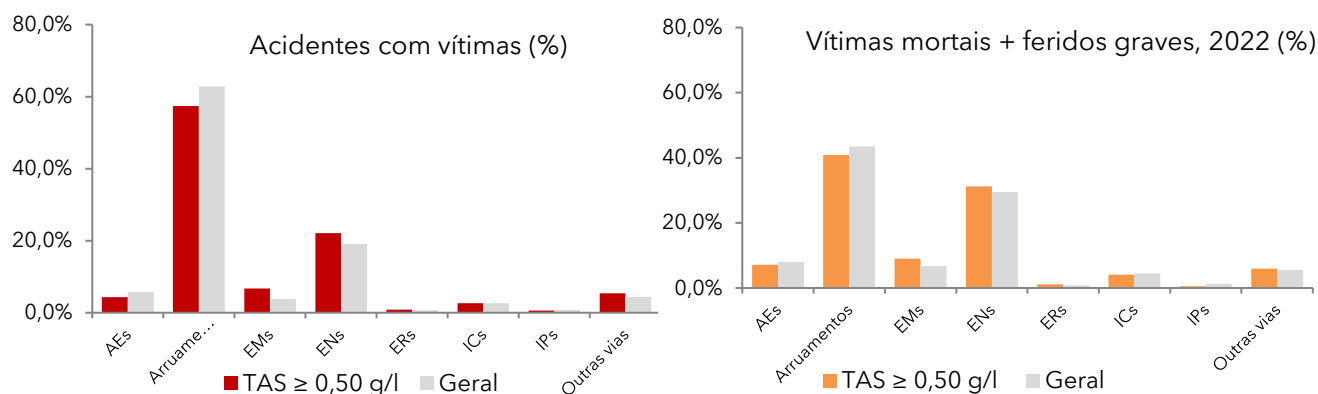
Considerando a evolução da sinistralidade com álcool mais grave em termos alargados (VM+FG), salientam-se os aumentos mais significativos nas autoestradas (63,3%), nas estradas nacionais (24,4%) e nos arruamentos (21,7%).

Gráfico 21 AcV e VM+FG de sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l em Portugal Continental por tipo de via, variação (%), 2022 vs 2021



Quanto ao tipo de via, a distribuição da sinistralidade em que pelo menos um dos condutores intervenientes tinha álcool é semelhante à que se observa ao nível da sinistralidade em geral, assumindo, contudo, a sinistralidade do álcool uma expressão mais elevada nas estradas municipais, nacionais e regionais.

Gráfico 22 AcV e VM+FG de sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l em Portugal Continental por tipo de via, proporções (%), 2022 vs 2021



### 1.9. Sinistralidade com álcool, por distrito

Face ao período homólogo, em 2022 verificou-se um aumento no número de sinistros em que pelo menos um dos condutores tinha TAS superior ao limite legal, em todos os distritos, com exceção de Braga, com maior expressão em Bragança (+60,6%) e Portalegre (+55,6%).

No que diz respeito ao número de vítimas mortais, os aumentos ocorreram em 11 distritos, com os maiores aumentos face a 2021 em Vila Real e Viseu, com 8 e 7 casos, respetivamente. As taxas de variação mais elevadas foram em Vila Real (+800,0%), Viseu (+233,3%) e Évora (+100,0%).



Os feridos graves aumentaram em 12 dos 18 distritos em Portugal Continental, nomeadamente em Faro (+24) e Setúbal (+19).

Do total de vítimas mortais, registaram-se 12,0% no distrito de Lisboa (abaixo dos 13,4% no ano anterior) e 10,8% no distrito de Setúbal, tendo estes distritos concentrado 11,7%, e 8,9% dos feridos graves, respetivamente.

Quadro 27. Sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l em Portugal Continental por distrito, 2021 e 2022

Distrito	AcV		VM		FG		FL	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Aveiro	210	243	11	6	34	28	217	275
Beja	59	70	6	6	23	18	56	66
Braga	247	243	12	13	46	34	268	284
Bragança	33	53	5	3	8	9	34	61
C. Branco	54	56	3	3	17	11	57	55
Coimbra	167	185	11	16	22	32	170	196
Évora	32	49	2	4	8	13	31	40
Faro	158	200	9	12	25	49	154	209
Guarda	35	44	0	3	10	13	34	43
Leiria	136	195	8	10	25	30	140	199
Lisboa	425	462	18	19	54	62	469	552
Portalegre	27	42	3	5	6	14	25	32
Porto	282	370	11	7	34	47	370	429
Santarém	154	193	10	12	52	66	159	190
Setúbal	178	205	18	17	28	47	215	225
V. Castelo	78	82	3	3	19	19	76	87
Vila Real	61	64	1	9	15	15	66	70
Viseu	108	148	3	10	14	21	111	148
<b>Total</b>	<b>2 444</b>	<b>2 904</b>	<b>134</b>	<b>158</b>	<b>440</b>	<b>528</b>	<b>2 652</b>	<b>3 161</b>

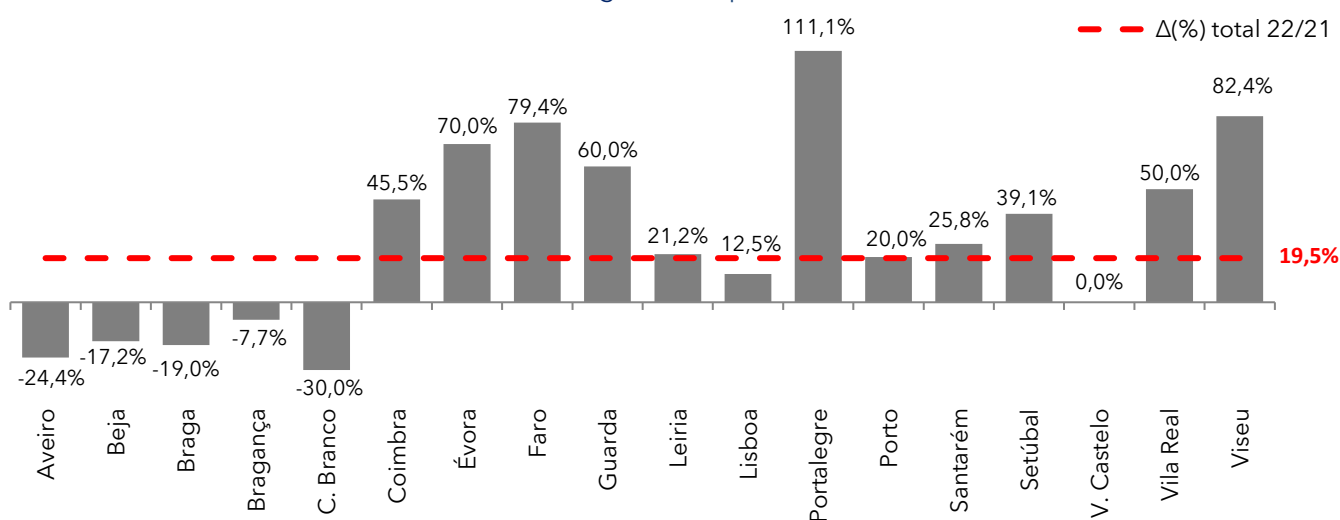
Quadro 28. Distribuição da sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, em Portugal Continental, por distrito, 2021 e 2022

Distrito	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Aveiro	8,6%	8,4%	8,2%	3,8%	7,7%	5,3%	8,2%	8,7%
Beja	2,4%	2,4%	4,5%	3,8%	5,2%	3,4%	2,1%	2,1%
Braga	10,1%	8,4%	9,0%	8,2%	10,5%	6,4%	10,1%	9,0%
Bragança	1,4%	1,8%	3,7%	1,9%	1,8%	1,7%	1,3%	1,9%
C. Branco	2,2%	1,9%	2,2%	1,9%	3,9%	2,1%	2,1%	1,7%
Coimbra	6,8%	6,4%	8,2%	10,1%	5,0%	6,1%	6,4%	6,2%

Distrito	AcV		VM		FG		FL	
	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2021 (%)	2022 (%)
Évora	1,3%	1,7%	1,5%	2,5%	1,8%	2,5%	1,2%	1,3%
Faro	6,5%	6,9%	6,7%	7,6%	5,7%	9,3%	5,8%	6,6%
Guarda	1,4%	1,5%	0,0%	1,9%	2,3%	2,5%	1,3%	1,4%
Leiria	5,6%	6,7%	6,0%	6,3%	5,7%	5,7%	5,3%	6,3%
Lisboa	17,4%	15,9%	13,4%	12,0%	12,3%	11,7%	17,7%	17,5%
Portalegre	1,1%	1,4%	2,2%	3,2%	1,4%	2,7%	0,9%	1,0%
Porto	11,5%	12,7%	8,2%	4,4%	7,7%	8,9%	14,0%	13,6%
Santarém	6,3%	6,6%	7,5%	7,6%	11,8%	12,5%	6,0%	6,0%
Setúbal	7,3%	7,1%	13,4%	10,8%	6,4%	8,9%	8,1%	7,1%
V. Castelo	3,2%	2,8%	2,2%	1,9%	4,3%	3,6%	2,9%	2,8%
Vila Real	2,5%	2,2%	0,7%	5,7%	3,4%	2,8%	2,5%	2,2%
Viseu	4,4%	5,1%	2,2%	6,3%	3,2%	4,0%	4,2%	4,7%

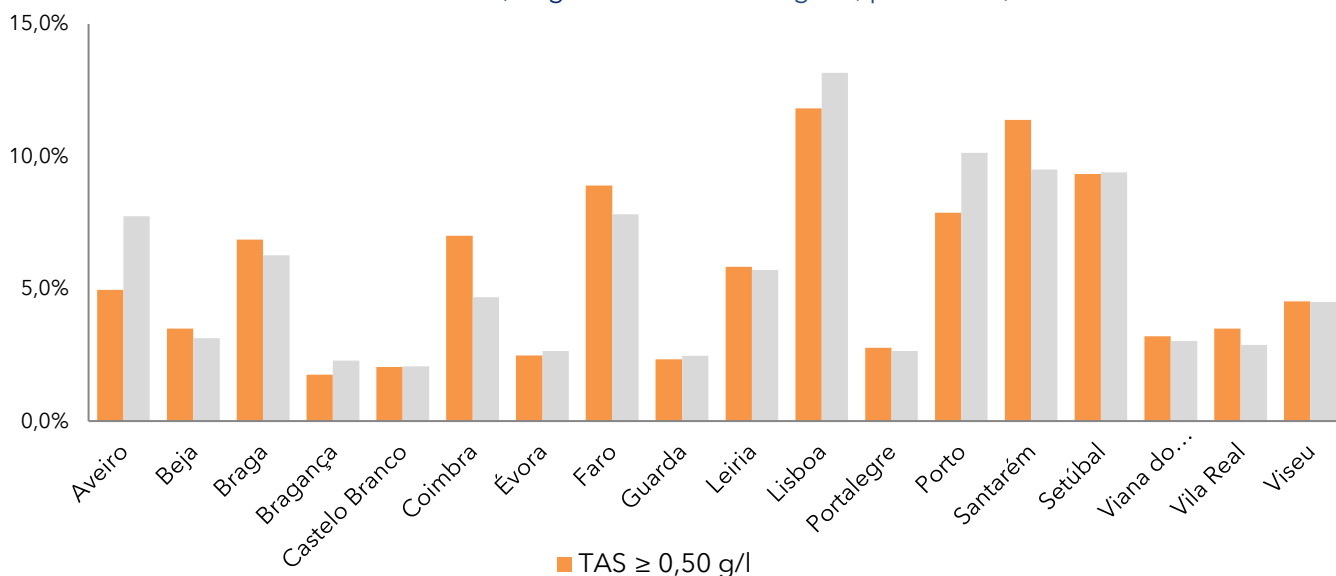
Quanto à sinistralidade mais grave (VM+FG) relacionada com o álcool, observaram-se aumentos mais acentuados nos distritos de Portalegre (+111,1%), Viseu (+82,4%) e Faro (+79,4%). De forma inversa, destacam-se as diminuições em Castelo Branco (-30,0%) e em Aveiro (-24,4%).

Gráfico 23 Taxa de variação homóloga (%) VM + FG de sinistralidade em que, pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, total e por distrito, 2022



A sinistralidade mais grave (VM+FG) em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l, face à mesma tipologia na sinistralidade geral, foi preponderante em metade dos distritos com destaque para Coimbra (7,0% vs 4,7%), Faro (8,9% vs 7,8%) e Santarém (11,4% vs 9,5%). Por outro lado, a sinistralidade relacionada com o álcool, em comparação com a sinistralidade geral, teve menos expressão em distritos como Aveiro (5,0% vs 7,7%), Lisboa (11,8% vs 13,1%) e Porto (7,9% vs 10,1%).

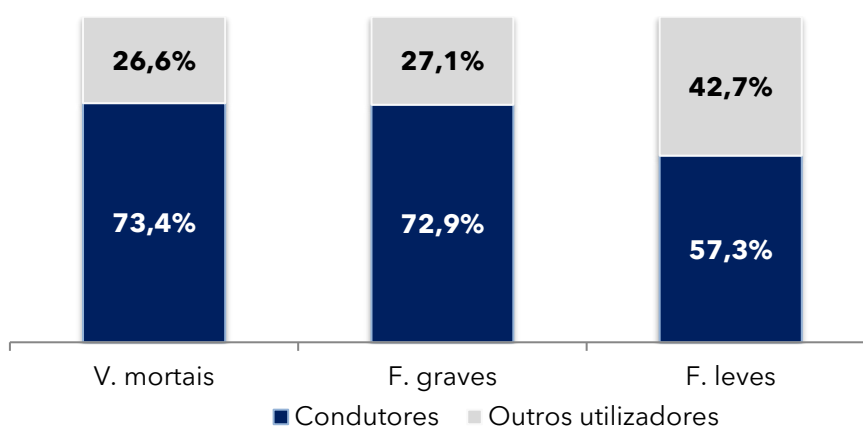
Gráfico 24 Proporção das vítimas mortais + feridos graves na sinistralidade em que pelo menos um condutor tinha TAS  $\geq 0,50$  g/l na sinistralidade geral, por distrito, 2022



## 2. CONDUTORES SOB A INFLUÊNCIA DO ÁLCOOL ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE VIAÇÃO

No que respeita à categoria de utilizador, os condutores são as principais vítimas dos sinistros relacionados com o álcool, constituindo 73,4% das vítimas mortais, 72,9% dos feridos graves e 57,3% dos feridos leves, enquanto na sinistralidade geral os valores são 64,5%, 66,7% e 67,5%, respetivamente.

Gráfico 25 Repartição dos utilizadores vítimas na sinistralidade com álcool, 2022

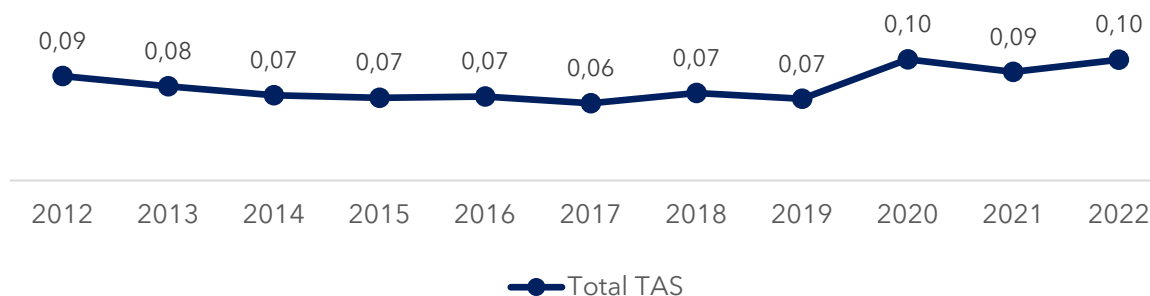


### 2.1. Taxa de álcool no sangue dos condutores

Os exames para determinação da TAS são obrigatórios para todos os condutores envolvidos em sinistros rodoviários.

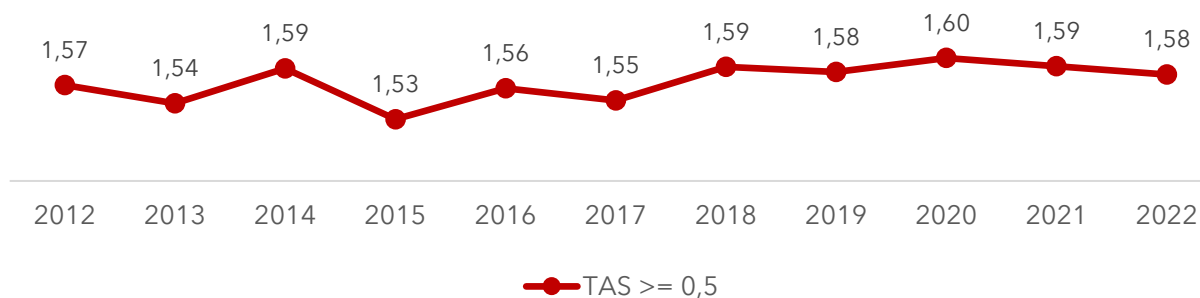
Em 2022, o nível médio de álcool no sangue dos condutores testados foi de 0,10 g/l, tendo representado um aumento face a 2021, que registou 0,09 g/l.

Gráfico 26 Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores testados em Portugal Continental, 2012 a 2022



Nota: resultados de 2019 revistos

Gráfico 27 Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores testados em Portugal Continental com TAS  $\geq$  0,50 g/l, 2012 a 2022



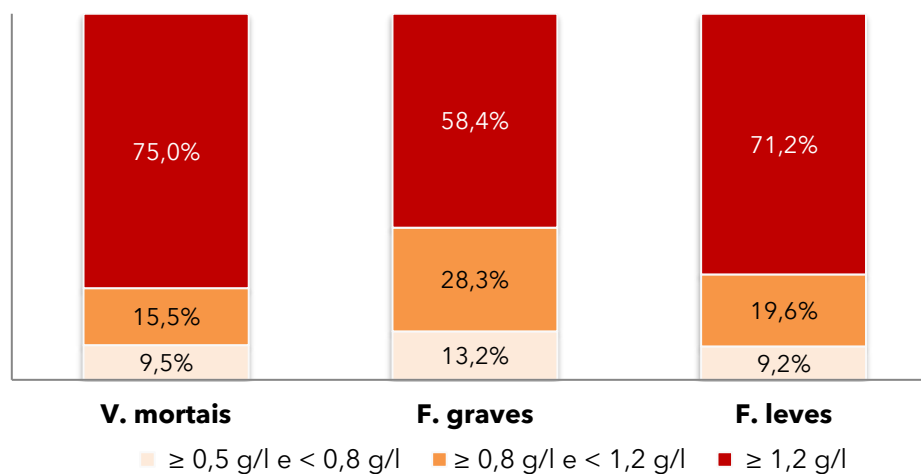
Quadro 29. Condutores segundo a lesão e taxa de álcool no sangue, 2022 vs 2021

TAS	VM			FG			FL		
	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
0,50 - 0,79 g/l	10	11	10,0%	45	51	13,3%	146	166	13,7%
0,80 - 1,19 g/l	16	18	12,5%	73	109	49,3%	267	355	33,0%
$\geq$ 1,20 g/l	74	87	17,6%	208	225	8,2%	1 031	1 291	25,2%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>16,0%</b>	<b>326</b>	<b>385</b>	<b>18,1%</b>	<b>1 444</b>	<b>1 812</b>	<b>25,5%</b>

Em 2022, os condutores com TAS  $\geq$  0,50 g/l representaram em Portugal Continental 116 vítimas mortais, 385 feridos graves e 1.812 feridos leves.

Em relação a 2021, houve aumentos em todos os indicadores: +16,0% nas vítimas mortais, +18,1%, nos feridos graves e +25,5% nos feridos leves.

Gráfico 28 Repartição dos condutores por taxa de álcool no sangue, segundo a lesão, 2022



O gráfico acima, referente a condutores com TAS  $\geq 0,50 \text{ g/l}$  que sofreram lesões, é bastante elucidativo ao revelar que a maioria apresenta uma TAS  $\geq 1,20 \text{ g/l}$ , ou seja, muito acima do limite legal e assumindo valores que, de acordo com a legislação, constitui crime.

As lesões dos condutores com TAS  $\geq 1,20 \text{ g/l}$  corresponderam a 75,0% das vítimas mortais, 58,4% dos feridos graves e 71,2% dos feridos leves.

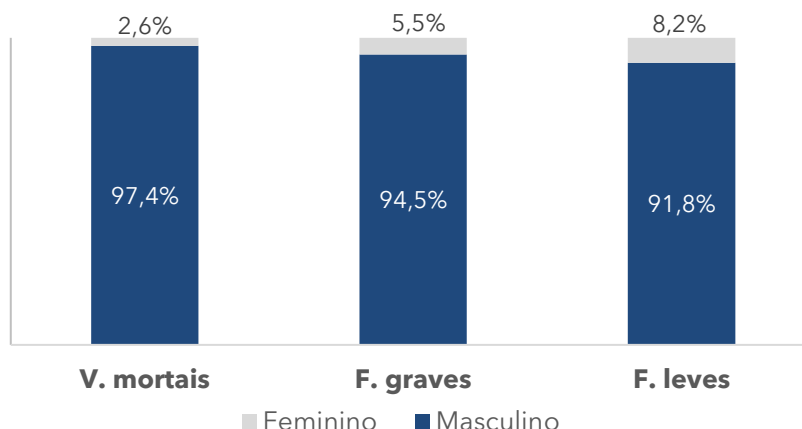
## 2.2. Sexo dos condutores sob influência do álcool

Quadro 30. Condutores sob influência do álcool, segundo o sexo, 2022 vs 2021

	VM			FG			FL		
	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Feminino	2	3	50,0%	16	21	31,3%	136	148	8,8%
Masculino	98	113	15,3%	310	364	17,4%	1 308	1 664	27,2%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>16,0%</b>	<b>326</b>	<b>385</b>	<b>18,1%</b>	<b>1 444</b>	<b>1 812</b>	<b>25,5%</b>

Em 2022, face ao ano anterior, verificou-se um aumento mais pronunciado no sexo feminino em termos de feridos graves (+31,3%), bem como mais 1 vítima mortal, enquanto no sexo masculino esse aumento foi mais notório nos feridos leves (+27,2%).

Gráfico 29 Repartição dos condutores vítimas sob a influência do álcool, por sexo, segundo a lesão, 2022



Relativamente ao sexo dos condutores, é nítida a preponderância do sexo masculino em todos os graus de lesão: 97,4% das vítimas mortais, 94,5% dos feridos graves e 91,8% dos feridos leves.

### 2.3. Grupo etário dos condutores sob influência do álcool

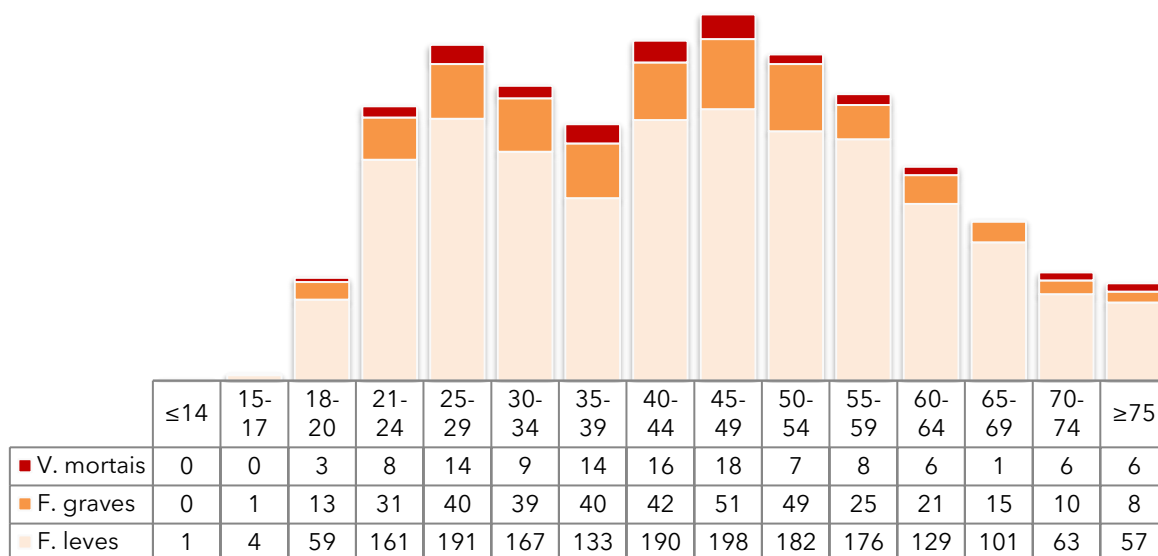
Quadro 31. Condutores sob influência do álcool, segundo o grupo etário, 2022 vs 2021

	VM			FG			FL			Totais vítimas		
	2021	2022	Δ(%) 22/21	2021	2022	Δ(%) 22/21	2021	2022	Δ(%) 22/21	2021	2022	Δ(%) 22/21
≤ 14	0	0	-	0	0	-	0	1	-	0	1	-
15 - 17	0	0	-	0	1	-	1	4	300,0%	1	5	400,0%
18 - 20	0	3	-	7	13	85,7%	45	59	31,1%	52	75	44,2%
21 - 24	6	8	33,3%	26	31	19,2%	137	161	17,5%	169	200	18,3%
25 - 29	12	14	16,7%	53	40	-24,5%	152	191	25,7%	217	245	12,9%
30 - 34	10	9	-10,0%	39	39	0,0%	149	167	12,1%	198	215	8,6%
35 - 39	10	14	40,0%	37	40	8,1%	134	133	-0,7%	181	187	3,3%
40 - 44	13	16	23,1%	38	42	10,5%	138	190	37,7%	189	248	31,2%
45 - 49	8	18	125,0%	28	51	82,1%	170	198	16,5%	206	267	29,6%
50 - 54	10	7	-30,0%	34	49	44,1%	141	182	29,1%	185	238	28,6%
55 - 59	12	8	-33,3%	25	25	0,0%	120	176	46,7%	157	209	33,1%
60 - 64	12	6	-50,0%	17	21	23,5%	119	129	8,4%	148	156	5,4%
65 - 69	3	1	-66,7%	10	15	50,0%	58	101	74,1%	71	117	64,8%
70 - 74	1	6	500,0%	8	10	25,0%	34	63	85,3%	43	79	83,7%
≥ 75	3	6	100,0%	4	8	100,0%	46	57	23,9%	53	71	34,0%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>16,0%</b>	<b>326</b>	<b>385</b>	<b>18,1%</b>	<b>1 444</b>	<b>1 812</b>	<b>25,5%</b>	<b>1 870</b>	<b>2 313</b>	<b>23,7%</b>

Em 2022, no que se refere à idade, observa-se uma maior incidência de condutores vítimas sob a influência de álcool entre os 25 e os 29 anos e entre os 40 e 54 anos, representando 43,1% das vítimas. Analisando por tipo de vítima, 29,3% das vítimas mortais têm entre 40 e 49 anos, 26,0% dos

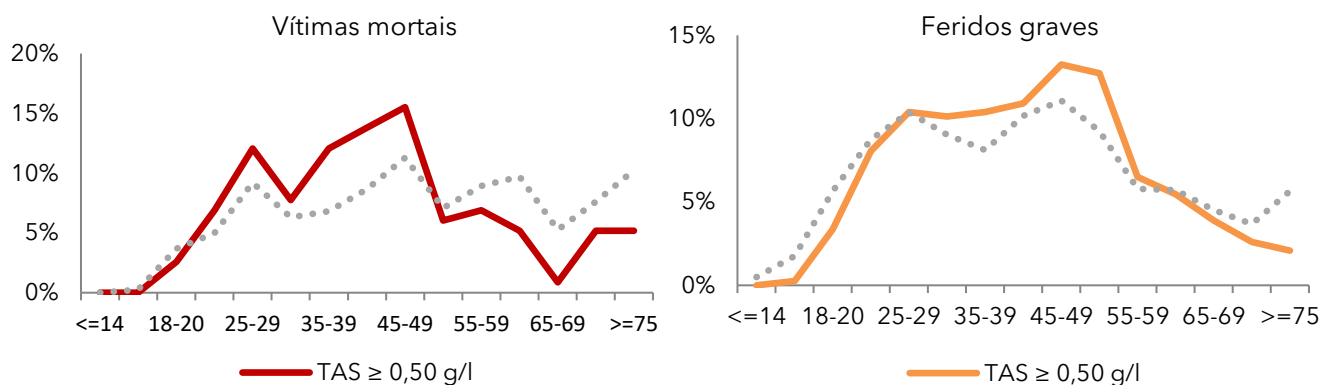
feridos graves têm entre 45 e 54 anos. Nos feridos leves a maior incidência situa-se dos 25 aos 29 e dos 40 aos 49 com um valor percentual de 32,0%. Em comparação com 2021, foi no grupo etário dos 45 aos 49 anos que se evidenciam os maiores aumentos em número absoluto: + 10 vítimas mortais e + 23 feridos graves, enquanto nos feridos leves, o maior aumento (+56) foi nos condutores entre os 55 e 59. É relevante destacar a diminuição no número de vítimas mortais nos grupos etários dos 50 aos 69 anos.

Gráfico 30 N° de condutores vítimas sob a influência do álcool segundo o grupo etário, 2022



Salienta-se a predominância dos condutores sob o efeito de álcool com idade compreendida entre os 21 e os 59 anos, os quais representam 81,0% das vítimas mortais, bem como os condutores entre os 21 e os 54 anos, que representam 75,8% dos feridos graves contra 63,3% e 66,8%, respetivamente, na sinistralidade geral.

Gráfico 31 Percentagem por grupo etário dos condutores vítimas mortais e feridos graves: sinistralidade com álcool vs sinistralidade geral, 2022



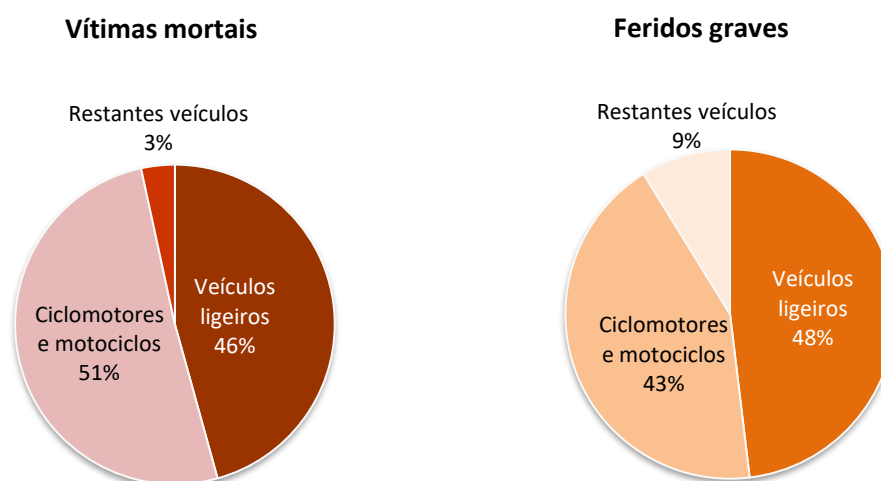
## 2.4. Categoria de veículo dos condutores sob influência do álcool

Analisando a distribuição dos condutores vítimas segundo os veículos intervenientes, 60,4% correspondiam a condutores de veículos ligeiros, seguido de 29,2% de condutores de ciclomotores e motociclos e ainda 8,5% de condutores de velocípedes. Já nos condutores vítimas mortais, verificou-se que mais de metade (50,9%) corresponderam a condutores de ciclomotores e motociclos, com uma distribuição igualmente elevada de 43,1% nos feridos graves dos condutores destes veículos. Não se verificaram valores estatisticamente significativos entre os restantes veículos.

Quadro 32. Categoria de veículos dos condutores sob influência do álcool, 2022 vs 2021

	VM			FG			FL		
	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Veículos ligeiros	45	53	17,8%	161	185	14,9%	949	1 159	22,1%
Veículos pesados	3	0	-100,0%	0	1	-	6	6	0,0%
Ciclomotores e motociclos	42	59	40,5%	140	166	18,6%	341	450	32,0%
Velocípedes	4	2	-50,0%	19	27	42,1%	120	167	39,2%
Veículos agrícolas	2	0	-100,0%	2	2	0,0%	10	9	-10,0%
Restantes veículos	4	2	-50,0%	4	4	0,0%	18	21	16,7%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>16,0%</b>	<b>326</b>	<b>385</b>	<b>18,1%</b>	<b>1 444</b>	<b>1 812</b>	<b>25,5%</b>

Gráfico 32. Repartição dos condutores vítimas mortais e de feridos graves sob influência do álcool por categoria de veículo, 2022



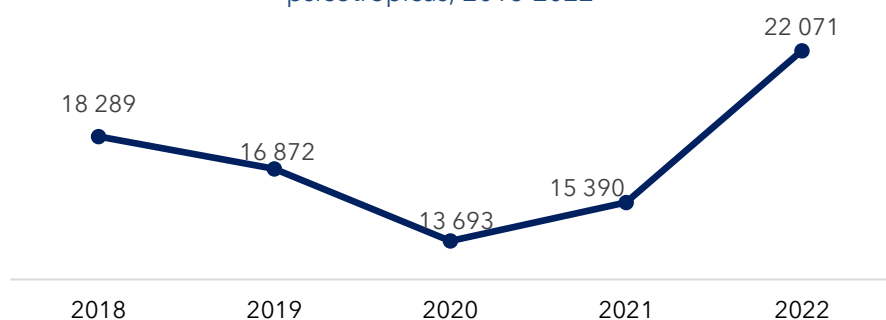


### 3. CRIMINALIDADE RODOVIÁRIA

Os dados apresentados de seguida retratam a informação disponibilizada pela Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça [8], não obstante a mesma, no que respeita à criminalidade rodoviária, não considerar apenas crimes associados à condução sob o efeito do álcool.

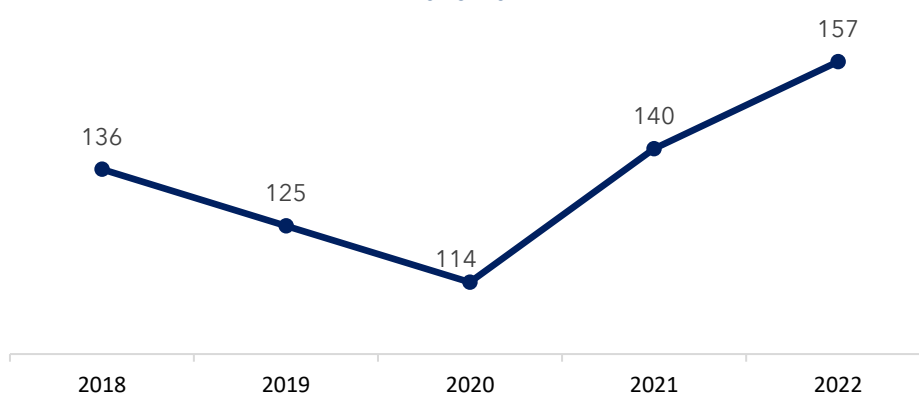
Em 2022, registaram-se 38.042 crimes rodoviários, o valor mais elevado desde 2013. [8] Desses crimes, 22.071 deveram-se à condução de veículo em estado de embriaguez e/ou sob a influência de substâncias psicotrópicas, o que representa um aumento de 43,4% face a 2021 (15.390 inquéritos). A média anual entre 2018 e 2022 de participações referentes a este tipo de crime é de 17.263.

Gráfico 33 Evolução da criminalidade rodoviária - condução sob influência de álcool e/ou substâncias psicotrópicas, 2018-2022



No que se refere ao cumprimento de pena de prisão devido a esta tipologia de crime, em 2022 o número de reclusos era de 157, superior em 12,1% ao número em 2021 (140 casos) e inferior em 25,6% em relação a 2013 (211 casos) Acresce referir que, entre 2018 e 2022, a média anual de reclusos condenados por este ilícito penal foi de 134,4.

Gráfico 34 Condenados por crime de condução sob influência de álcool e/ou substâncias psicotrópicas, 2018-2022



## CONCLUSÃO

Os resultados desta análise evidenciam a gravidade dos acidentes em que, pelo menos um dos condutores envolvidos apresentava uma TAS superior ao limite legal.

Entre 2016 e 2022, cerca de uma em cada cinco vítimas mortais resultou de sinistros associados a condutores sob o efeito de álcool.

De acordo com os dados das autópsias realizadas pelo INMLCF, na última década, aproximadamente 33% dos condutores falecidos apresentavam uma TAS acima do limite legal. No ano de 2022, este indicador registou um aumento significativo, atingindo 40,2%.

Adicionalmente, foi identificado um cenário particularmente preocupante no que se refere aos condutores com  $TAS \geq 1,20$  g/l, o que constitui crime de acordo com a legislação em vigor. Mais de 50% dos condutores infratores encontravam-se nesta categoria, representando 28,8% do total.

As ações de fiscalização ao longo da última década corroboram a gravidade da situação, com uma percentagem consistente de aproximadamente 50% dos condutores fiscalizados que apresentaram  $TAS \geq 1,20$  g/l desde 2013, com valores ainda mais elevados observados a partir de 2020.

Entre 2013 e 2022 verificou-se um aumento significativo da fiscalização para deteção do estado de condução sob influência de álcool (25,9%), com impacto na redução, quer do número de infratores (-15,4%), quer na taxa de infração, menos 46,3% nos infratores com  $TAS \geq 0,50$  g/l e menos 53,3% nos infratores com  $TAS \geq 1,20$  g/l.

Estes dados reforçam a necessidade de intensificar as medidas de prevenção, fiscalização e sensibilização para o combate à condução sob o efeito de álcool, de forma a reduzir a sinistralidade rodoviária e proteger a vida dos utilizadores das vias rodoviárias.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS


- [1] Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências - SICAD, "A Situação do País em Matéria de Álcool," 2023. [Online]. Disponível: <https://www.icad.pt/DocumentList/GetFile?id=608&languageId=1>
- [2] World Health Organization, "Global status report - on alcohol and health and treatment," [Online]. Disponível: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/377960/9789240096745-eng.pdf?sequence=1> [Acedido em 28 Ago. 2024].
- [3] European Transport Safety Council, "Drink Driving," [Online]. Disponível: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/> [Acedido em 21 Fev. 2024].
- [4] European Transport Safety Council, "7 SMART Ways of Tackling Drink-Driving in the EU," 2018. [Online]. Disponível: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-POLICY-PAPER\\_final-2.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-POLICY-PAPER_final-2.pdf) [Acedido em 23 Jan. 2024].
- [5] European Transport Safety Council, "Blood Alcohol Content (BAC) Drinking Driving Limits across Europe," 2021. [Online]. Disponível: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/> [Acedido em 21 Fev. 2024].
- [6] European Road Safety Observatory, "SafetyNet," [Online]. Disponível: <https://www.dacota-project.eu/Links/erso/safetynet/content/safetynet.html> [Acedido em 22 Ago. 2024].
- [7] L. Vissers, S. Houwing e F. Wegman, "Alcohol-Related Road Casualties in Official Crash Statistics," 2017. [Online]. Disponível: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/alcohol-related-road-casualties-official-crash-statistics.pdf> [Acedido em 24 Jan. 2024].
- [8] Inspeção-Geral dos Serviços de Justiça, "Caracterização da população em cumprimento de pena de prisão por crime de condução sem habilitação legal.," 2023.

## OUTRAS FONTES CONSULTADAS

Presidência do Conselho de Ministros. (2020, Dez. 09). Decreto-Lei n.º 102-B/2020 (Código da Estrada). [Online]. Available: <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/102-b/2020/12/09/p/dre/pt/html> [Acedido em 28 Mar. 2024].

M. Modijefsky, R. Janse, W. Spit, D. Jankowska-Karpa, I. Buttler, B. Eikefjord, "Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs", Comissão Europeia, 2022.

Department for Transport (gov.uk), "Reported road casualties in Great Britain, provisional estimates involving illegal alcohol levels: 2019", 2021. [Online]. Disponível: <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-in-great-britain-provisional-estimates-involving-illegal-alcohol-levels-2019/reported-road-casualties-in-great-britain-provisional-estimates-involving-illegal-alcohol-levels-2019#number-of-drink-drive-accidents-in-2019>. [Acedido em 20 Nov. 2024].



World Health Organization, "Advance and enforce drink driving counter measures", 2009. [Online]. Disponível: <https://www.who.int/initiatives/SAFER/drink-driving>. [Acedido em 20 Nov. 2024].

World Health Organization, "Global Status Report on Road Safety: Time for action", 2009. [Online]. Disponível: [https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/vid\\_global\\_status\\_report\\_en.pdf](https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/vid_global_status_report_en.pdf). [Acedido em 20 Nov. 2024].

Estatísticas e indicadores Prisionais, QUINZENAIS E ANUAIS, Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais Direção de Serviços de Organização, Planeamento e Relações Externas. [Online]. Disponível: <https://dgrsp.justica.gov.pt/Estat%C3%ADsticas-e-indicadores/Prisionais>. [Acedido em 11 Dez. 2024].



### **NOTA DE FEEDBACK**

A sua opinião é importante para nós. Se identificar alguma inconsistência ou lapso no presente documento, por favor, comunique-nos para que possamos efetuar as devidas alterações. Poderá entrar em contacto através do email [dose@ansr.pt](mailto:dose@ansr.pt) ou pelo telefone +351 214 236 800.



AVENIDA CASAL DE CABANAS,  
TAGUS PARK  
2734-507 BARCARENA