PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa

Condução sob o efeito de álcool em Portugal

Condução sob o efeito de álcool em Portugal

Com o relatório "Condução sob o efeito do álcool em Portugal" pretende-se compilar num único documento informação relativa à sinistralidade associada à condução sob o efeito de álcool em Portugal, aos comportamentos dos condutores (observados e autodeclarados), atitudes, perceção de risco, perceção sobre a fiscalização e infrações.

Com base nos resultados apresentados e em boas práticas de outros países, serão propostas medidas que levem à redução da prevalência da condução sob o efeito de álcool e à consequente redução da sinistralidade rodoviária.

Sinistralidade rodoviária

Dados do ETSC e da ANSR

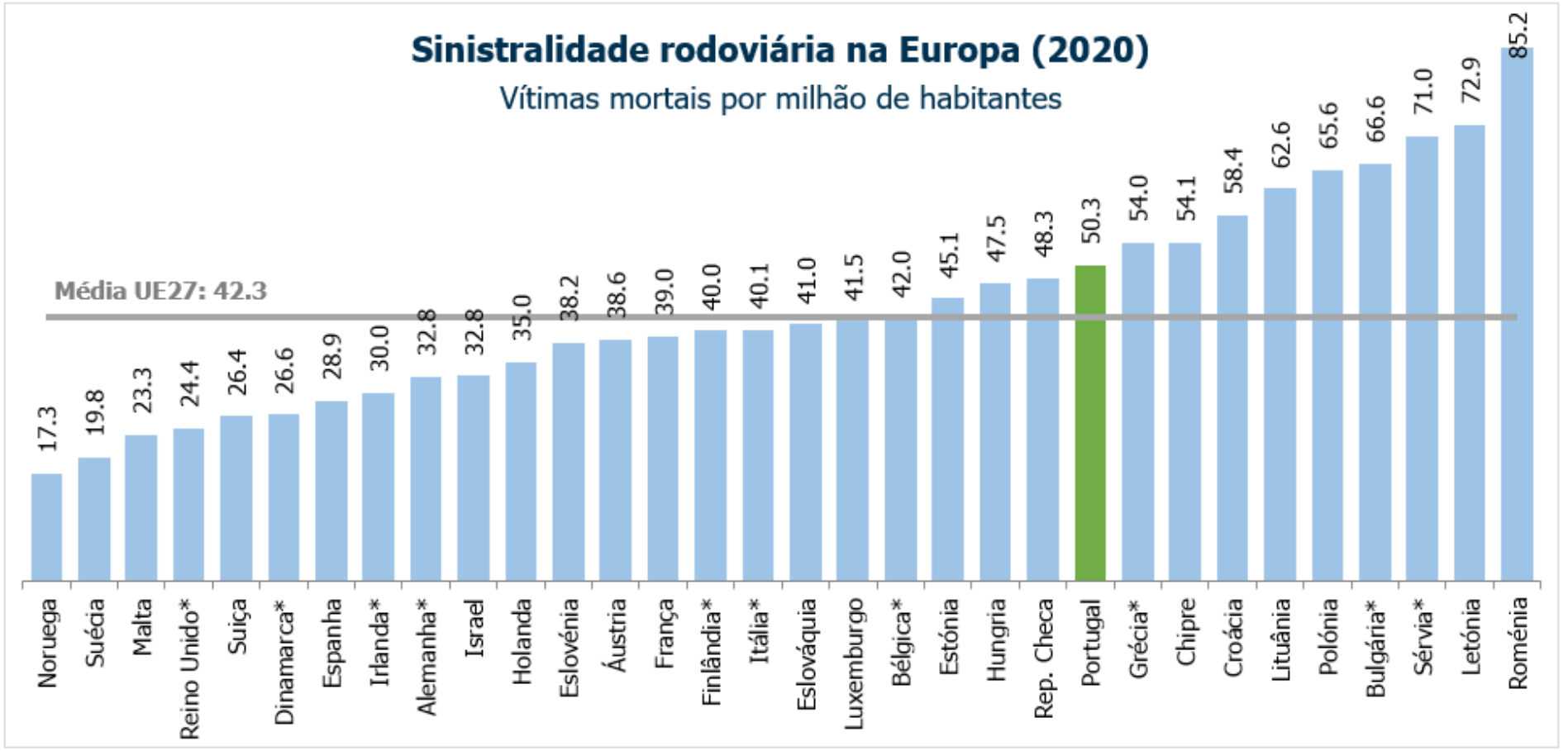


Figura 1. Vítimas mortais por milhão de habitantes em 32 países europeus, em 2020 (ETSC, 2021). (* dados provisórios)

Sinistralidade rodoviária

Dados do ETSC e da ANSR

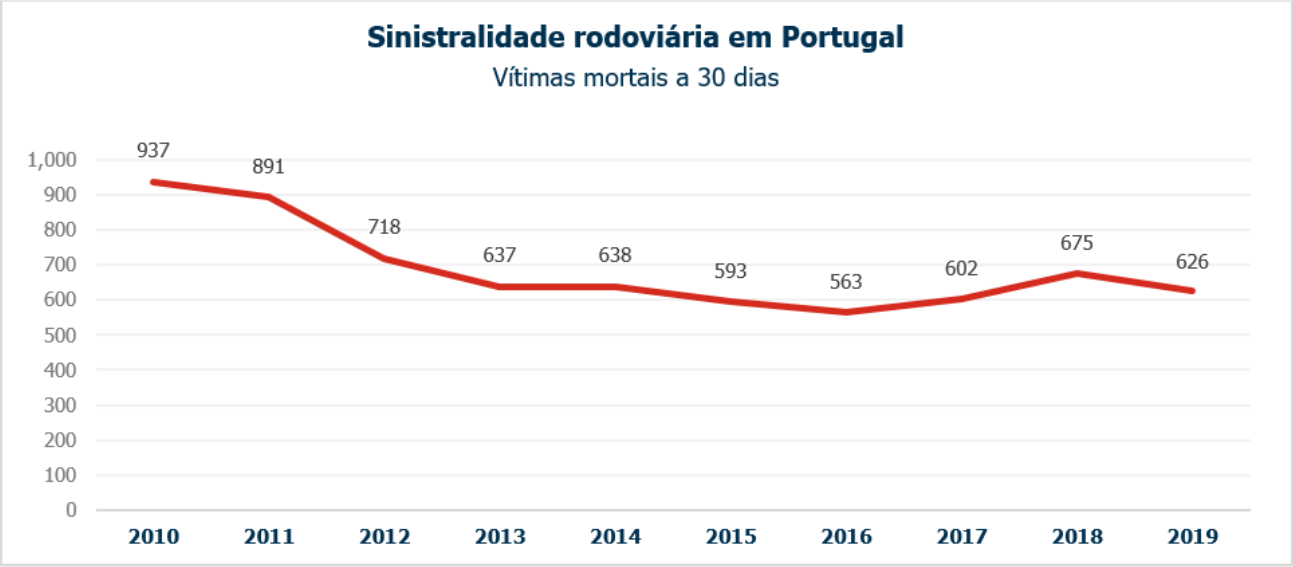


Figura 2. Vítimas mortais de acidentes rodoviários em Portugal (vítimas a 30 dias), entre 2010 e 2019 (dados da ANSR).

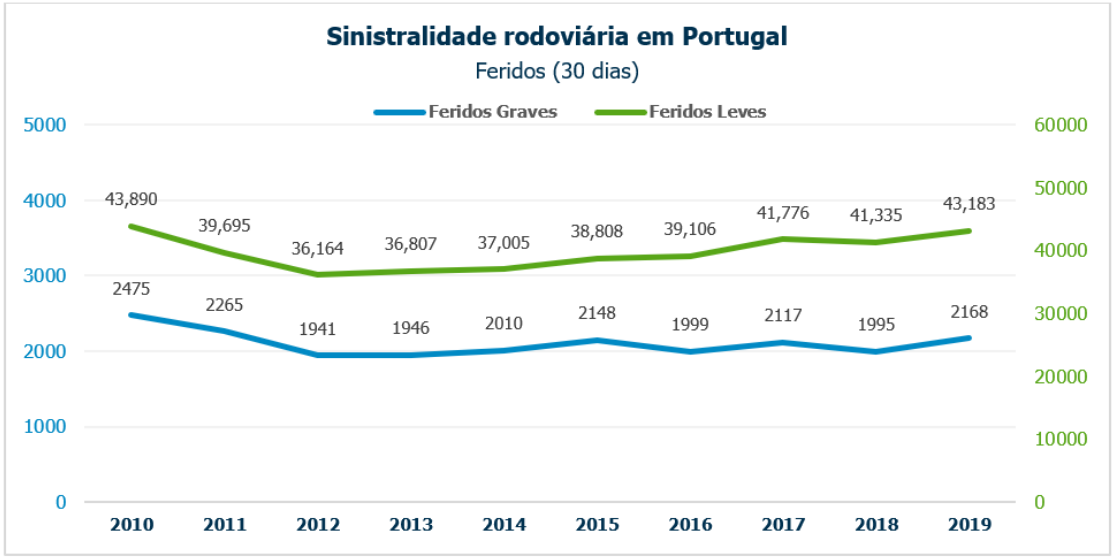


Figura 3. Feridos graves e feridos leves de acidentes rodoviários em Portugal (30 dias), entre 2010 e 2019 (dados da ANSR).

Sinistralidade envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados da ANSR - relatório "Condução Sob a Influência de Álcool"

Tabela 2. Sinistralidade a 30 dias envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0,5 g/L, Portugal 2016-2018.

TAS (g/L)	Acidentes com vítimas		Vítimas Mortais		Feridos Graves		Feridos Leves	
	n	%*	n	%**	n	%**	n	%**
2016	1985	6.1%	118	21.0%	284	14.2%	2298	5.9%
2017	1989	5.8%	133	22.1%	284	13.4%	2265	5.4%
2018	2215	6.5%	133	19.7%	326	16.3%	2455	5.9%
Total	**6189**	**6.1%**	**384**	**20.9%**	**894**	**14.6%**	**7018**	**5.7%**

Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020).
* percentagem relativamente ao total de acidentes com vítimas;
** percentagem relativamente ao total de vítimas (mortos, feridos graves, feridos leves).

Sinistralidade envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados da ANSR - relatório "Condução Sob a Influência de Álcool"

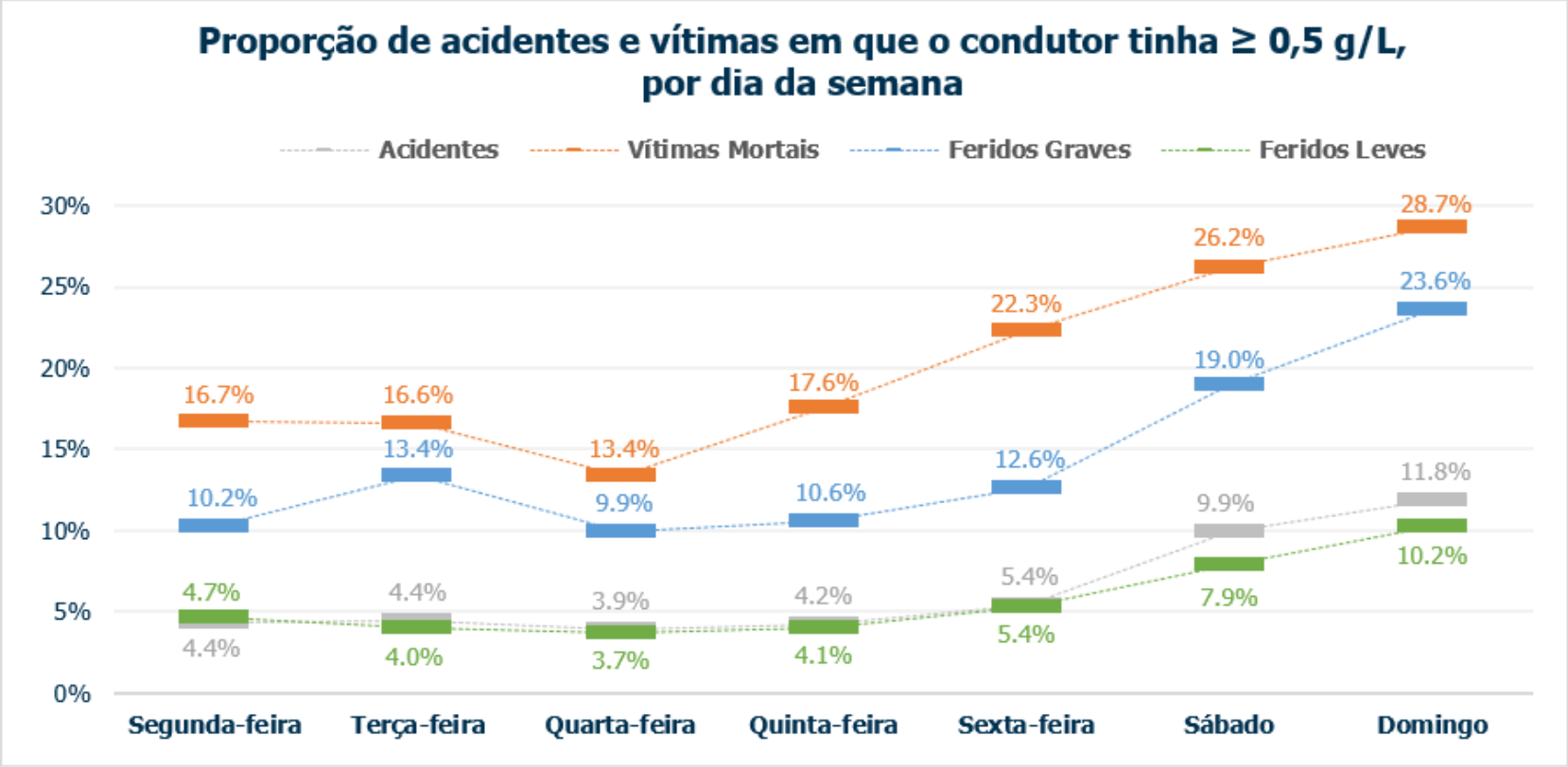


Figura 7. Percentagens de acidentes com vítimas, de vítimas mortais de feridos graves e de feridos graves em que o condutor tinha TAS ≥ 0,5 g/L, relativamente aos totais respetivos, por dia da semana, em Portugal (30 dias), entre 2016 e 2018. Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020).

Sinistralidade envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados da ANSR - relatório "Condução Sob a Influência de Álcool"

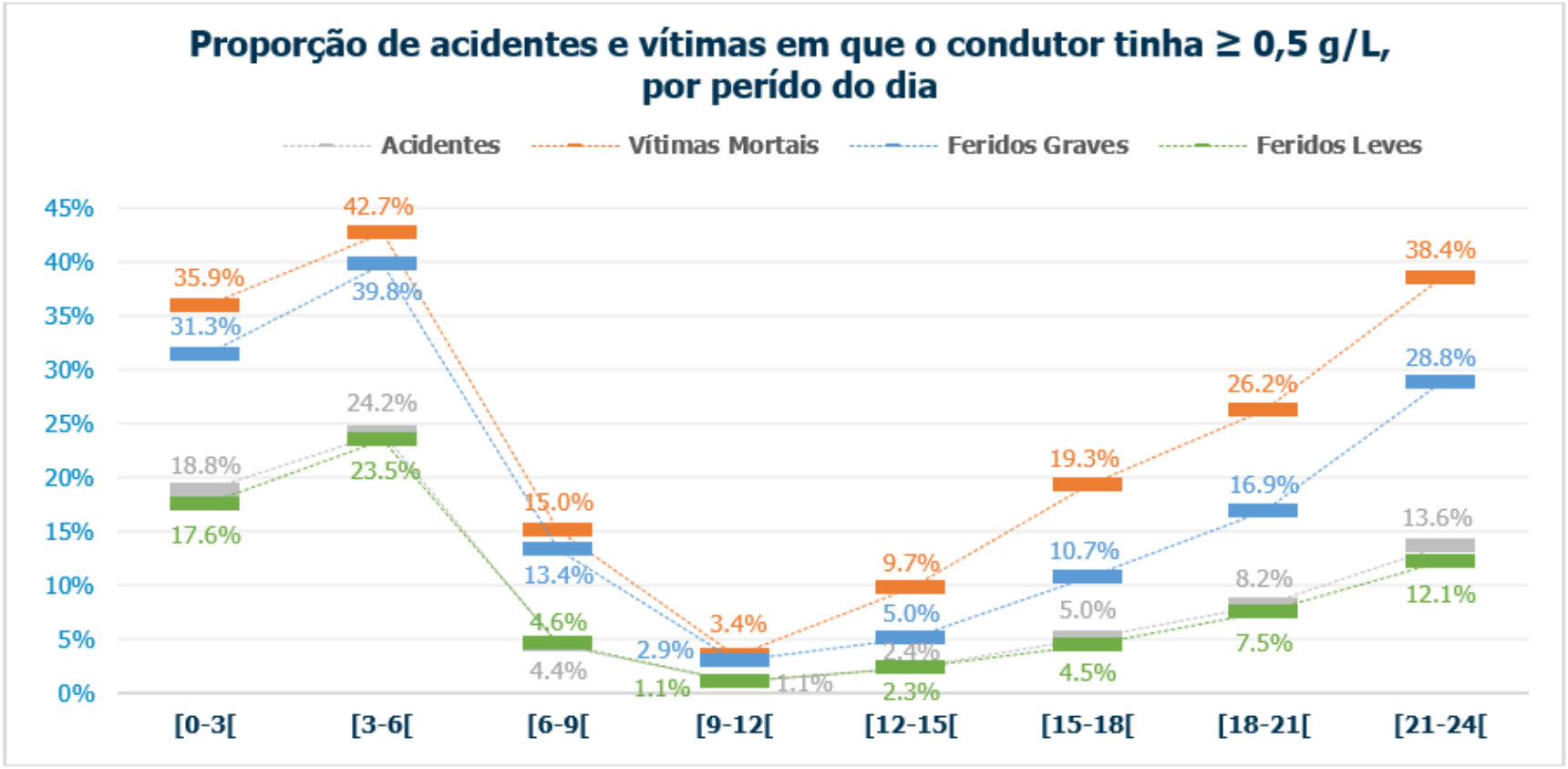


Figura 8. Percentagens de acidentes com vítimas, de vítimas mortais de feridos graves e de feridos graves em que o condutor tinha TAS ≥ 0,5 g/L, relativamente aos totais respetivos, por período do dia, em Portugal (30 dias), entre 2016 e 2018. Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020).

Sinistralidade envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados da ANSR - relatório "Condução Sob a Influência de Álcool"

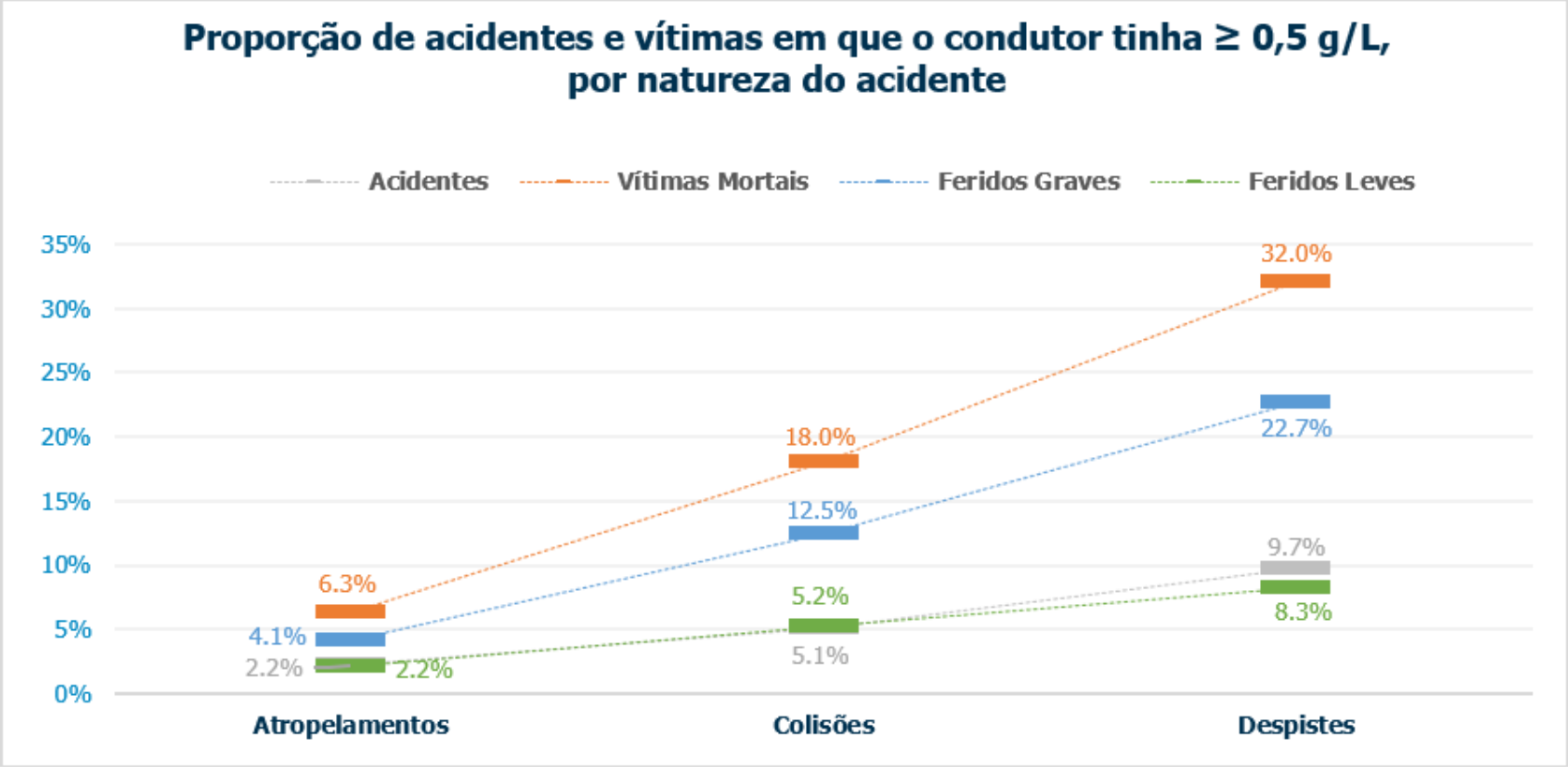


Figura 9. Percentagens de acidentes com vítimas, de vítimas mortais de feridos graves e de feridos graves em que o condutor tinha TAS ≥ 0,5 g/L, relativamente aos totais respetivos, por natureza do acidente, em Portugal (30 dias), entre 2016 e 2018. Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020).

Condutores intervenientes em acidentes com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados do INE - relatórios "Estatísticas dos Transportes e Comunicações"

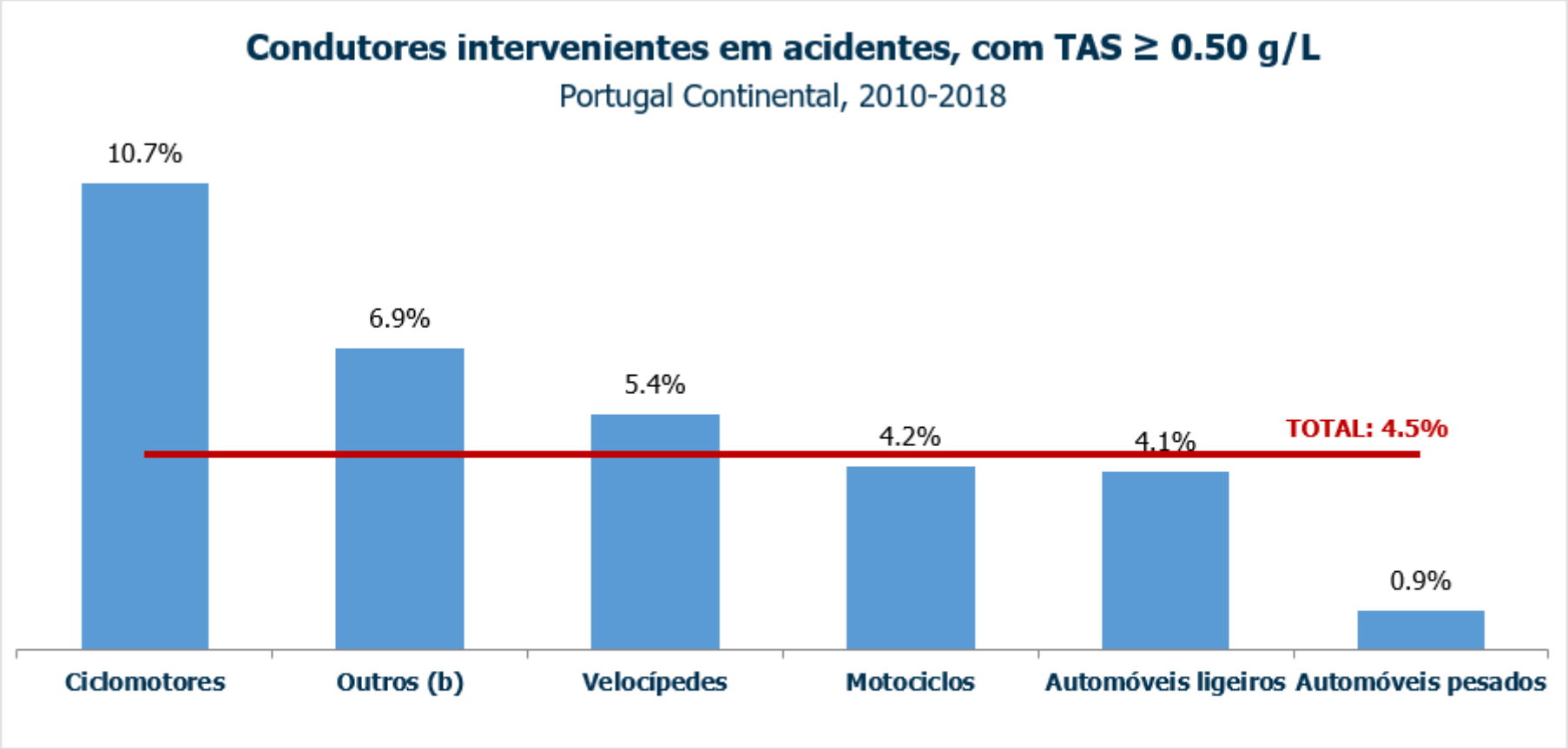


Figura 4. Percentagem de condutores intervenientes em acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/L em Portugal Continental, por categoria de veículo, entre 2010 e 2018 (INE, 2010-2018). *(a) Inclui ciclomotores e velocípedes com motor; (b) Máquinas industriais, veículos agrícolas, veículos de tração animal, veículos sobre carris, veículos desconhecidos e veículos não definidos.*

Condutores intervenientes em acidentes com TAS ≥ 0.50 g/L

Dados do INE - relatórios "Estatísticas dos Transportes e Comunicações"

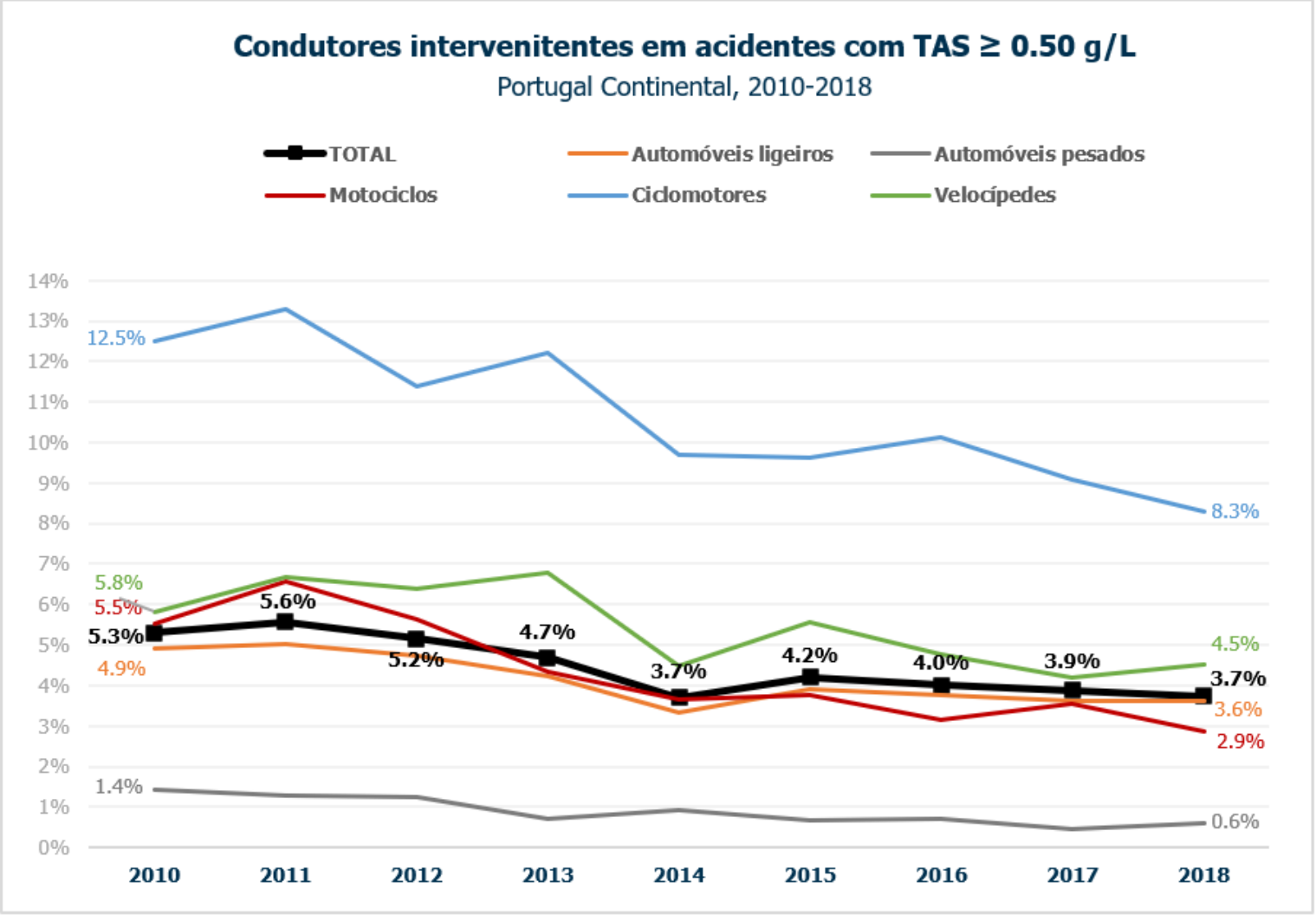


Figura 5. Percentagem de condutores intervenientes em acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/L, em Portugal Continental, por categoria de veículo, entre 2010 e 2018 (INE, 2010-2018).

Vitimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS

Dados do INMLCF

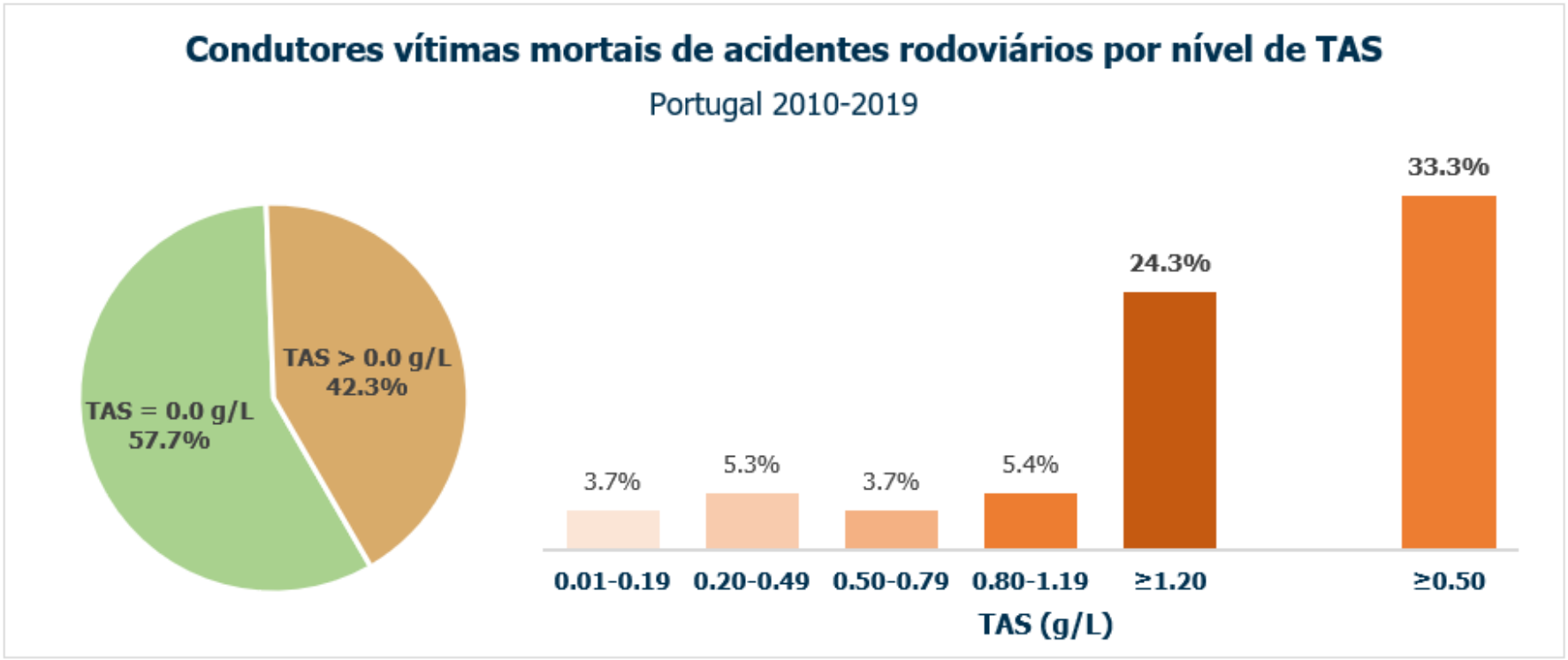


Figura 11. Vítimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS – Portugal 2010-2019 (dados do INMLCF).

Vitimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS

Dados do INMLCF

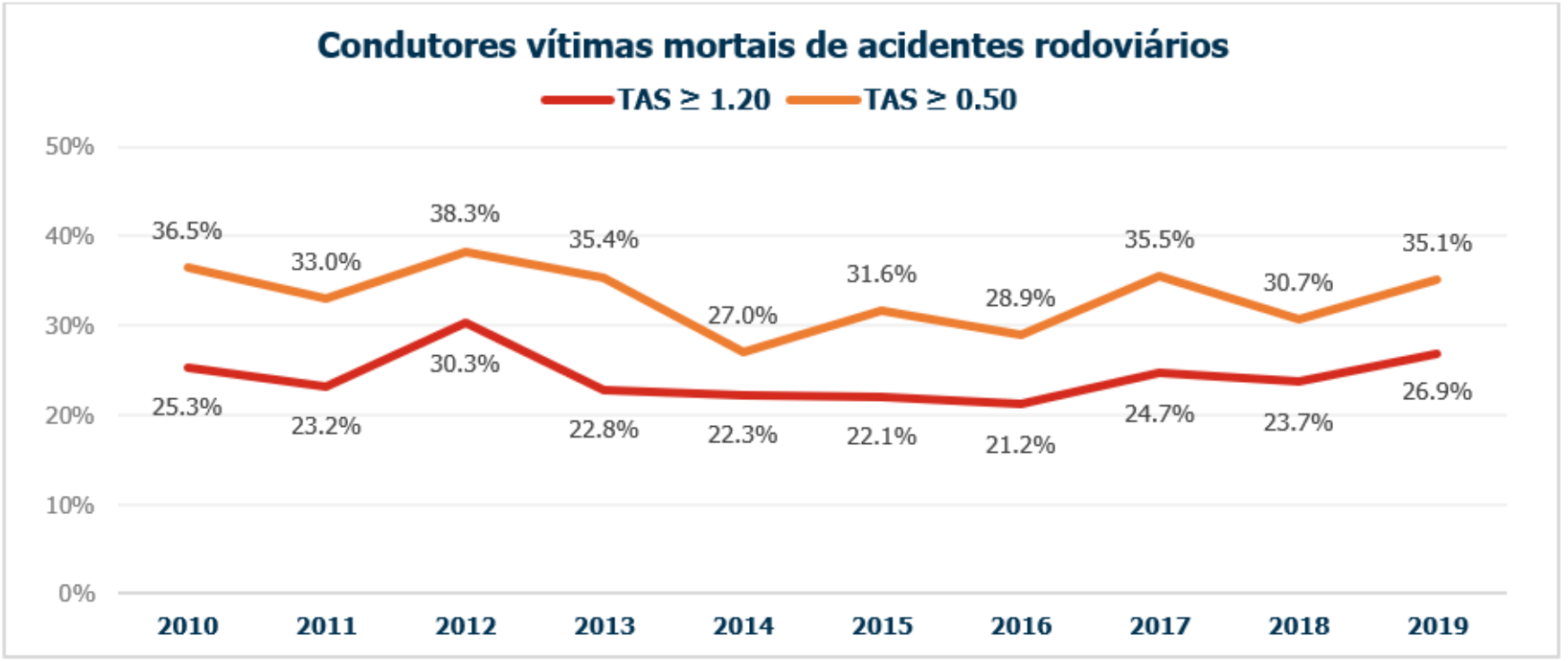


Figura 13. Percentagem de condutores vítimas mortais de acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/L e com TAS ≥ 1.20 g/L, entre 2010 e 2019 (dados do INMLCF).

Vitimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS

Dados do INMLCF

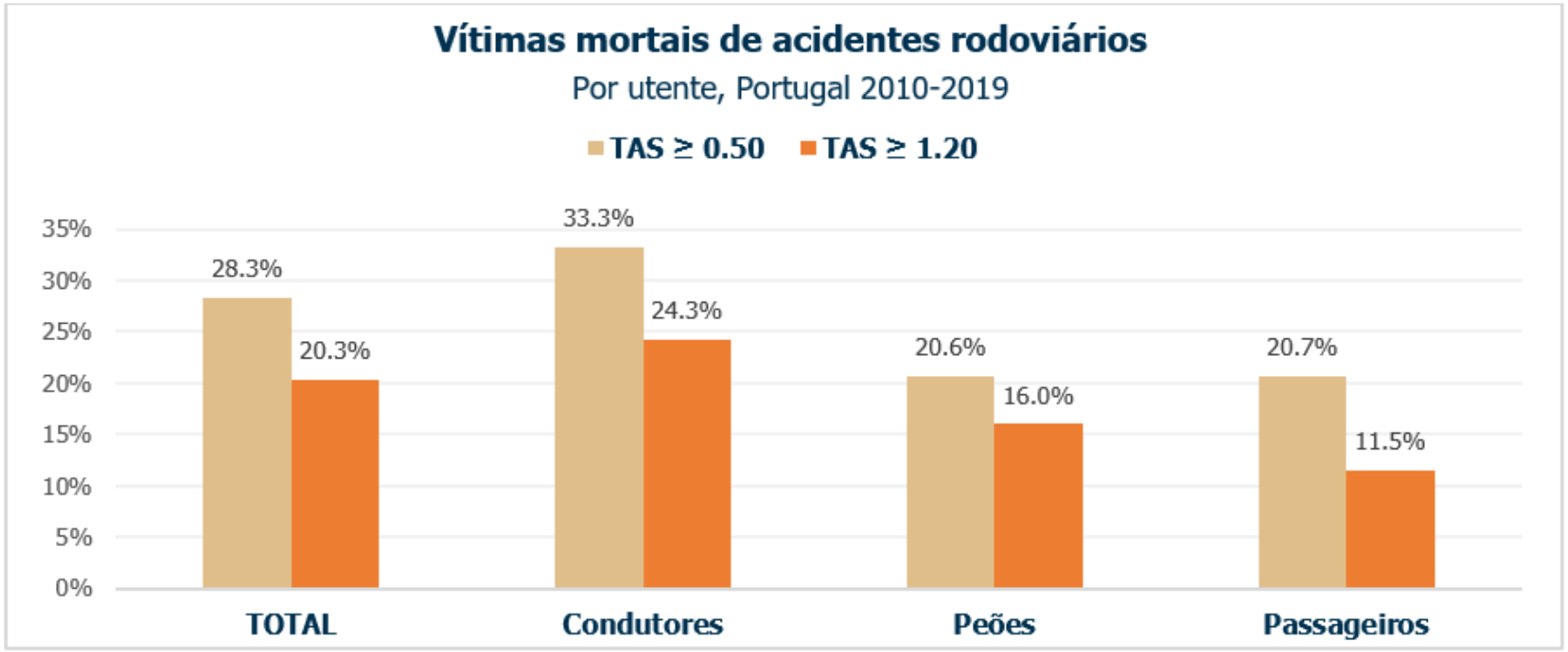
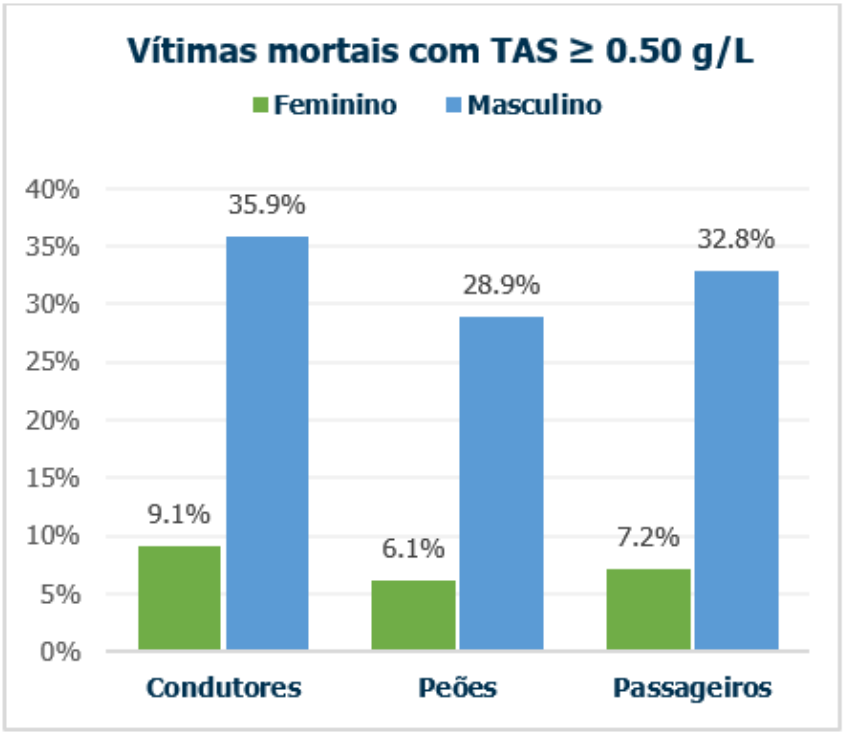


Figura 12. Vítimas mortais de acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/l e com TAS ≥ 1.20 g/L, por utente – Portugal 2010-2019 (dados do INMLCF).

Vitimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS

Dados do INMLCF



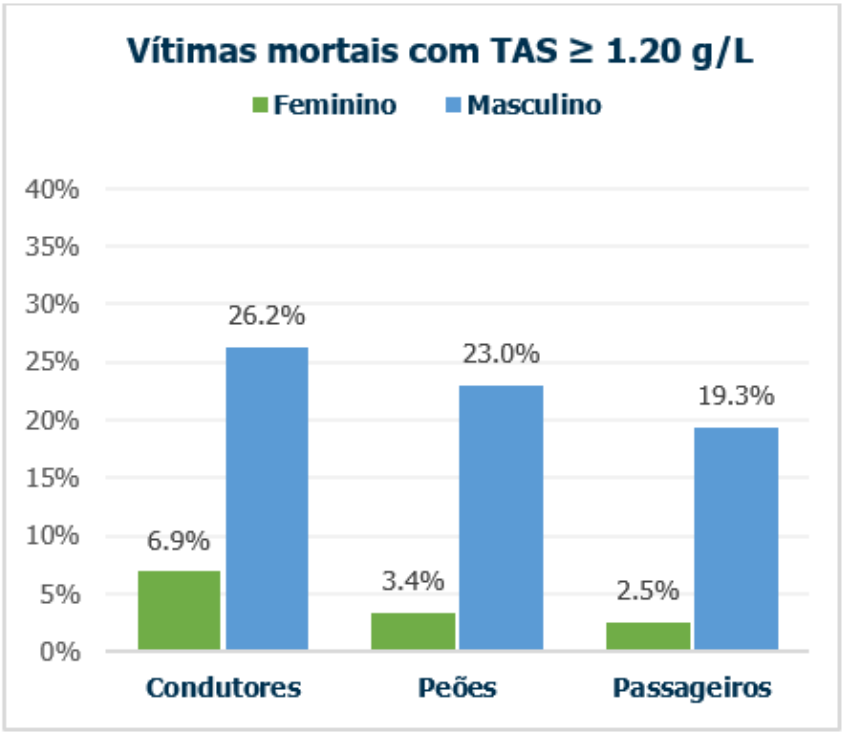
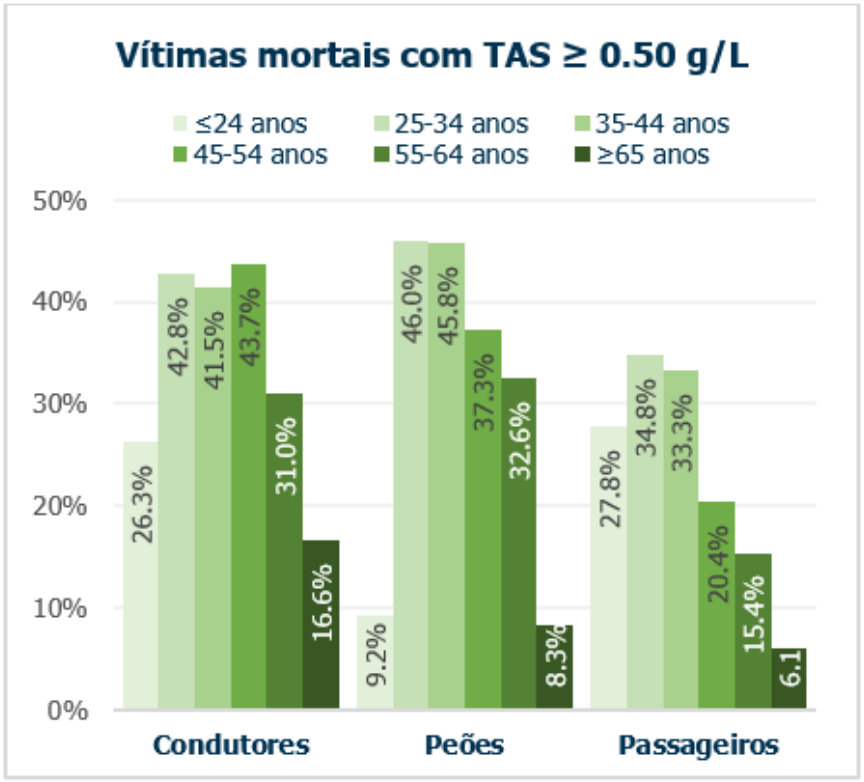


Figura 14. Percentagem de vítimas mortais de acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/L e com TAS ≥ 1.20 g/L, entre 2010 e 2019, por sexo e utente da estrada (dados do INMLCF).

Vitimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS

Dados do INMLCF



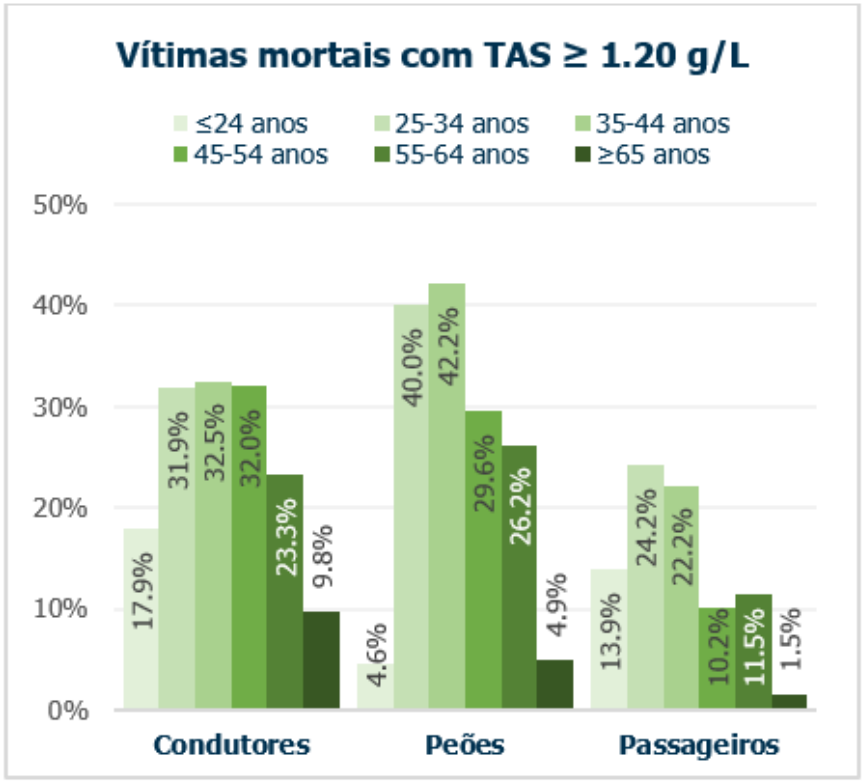


Figura 15. Percentagem de vítimas mortais de acidentes rodoviários com TAS ≥ 0.50 g/L e TAS ≥ 1.20, entre 2010 e 2019, por idade e utente da estrada (dados do INMLCF).

Comportamentos observados

Dados da PRP

Estudo observacional realizado pela PRP, em 2013, no âmbito do projeto "Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento", cujos resultados estão disponíveis no site www.observatorio.prp.pt.

O estudo consistiu na realização do teste do álcool numa amostra representativa dos condutores portugueses. A amostra, estratificada por NUT II, foi composta por 5392 condutores: 1456 do sexo feminino e 3936 do sexo masculino; 628 com idade de 16 a 24 anos, 1323 de 25 a 34 anos, 1412 de 35 a 44 anos, 1002 de 45 a 54 anos, 649 de 55 a 63 anos e 375 com 65 ou mais anos. Os testes de álcool foram realizados por agentes da PSP e da GNR em 5 períodos horários (2-4h, 10-12h, 14-16h, 18-20h e 22-24h) distribuídos por dias de semana e de fim de semana.

Comportamentos observados

Dados da PRP

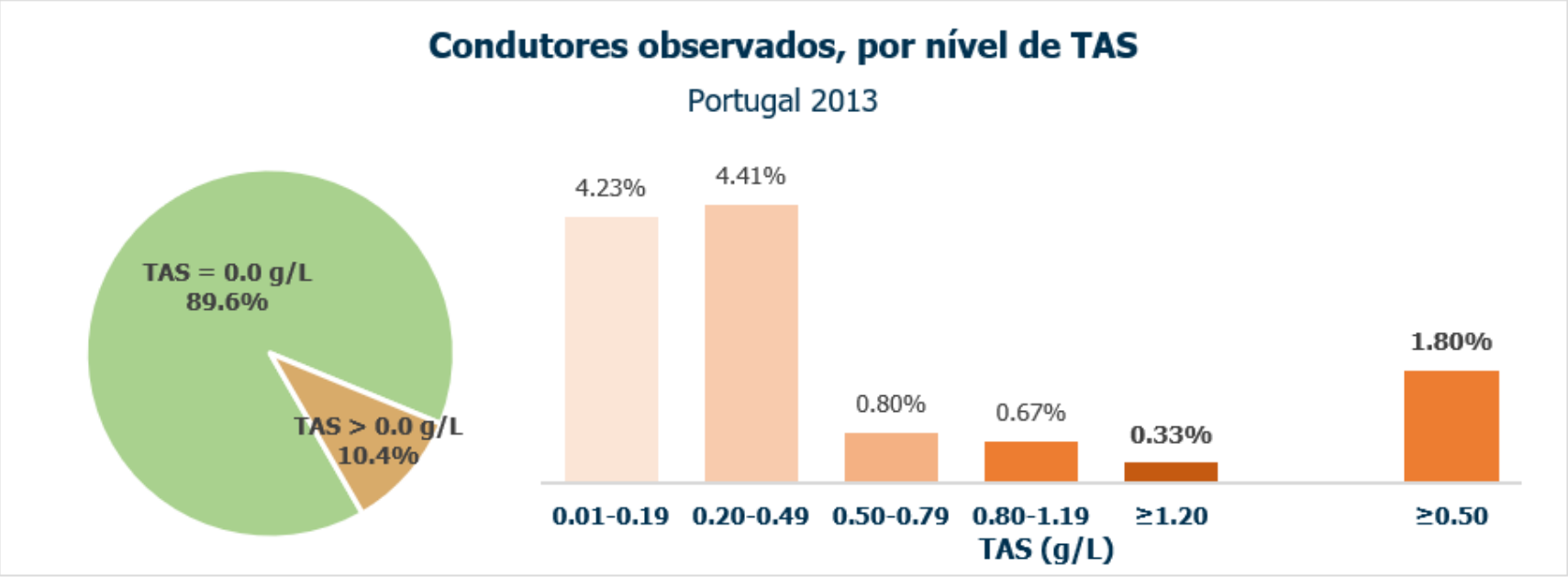


Figura 16. Condutores observados, por nível de TAS – Portugal 2013 (PRP, 2013).

Comportamentos observados

Dados da PRP

Tabela 4. Condutores observados (2013) e condutores vítimas mortais de acidentes rodoviários (2010-2019), por TAS, em Portugal.

TAS (g/L)	Condutores observados (PRP, 2013)		Condutores vítimas mortais (INMLCF 2010-2019)		% vítimas mortais / % condutores observados
	n	%	n	%	
0.0	4829	89.56%	1675	57.72%	**0.64**
0.01-0.19	228	4.23%	106	3.65%	**0.86**
0.20-0.49	238	4.41%	155	5.34%	**1.21**
0.50-0.79	43	0.80%	106	3.65%	**4.56**
0.80-1.19	36	0.67%	156	5.38%	**8.03**
≥1.20	**18**	**0.33%**	**704**	**24.26%**	**73.52**
Total	5392	100.0%	2902	100%	1
≥0.50	**97**	**1.80%**	**966**	**33.29%**	**18.49**

Dados do estudo da PRP (PRP, 2013) e do INMLCF.

Se considerarmos o risco 1 para os condutores com TAS 0.0g/l, o risco para os restantes condutores será o seguinte:

TAS entre 0.01 e 0.19g/l – 1.3 ; TAS entre 0.20 e 0.49g/l – 1.9 ;

TAS entre 0.50 e 0.79g/l – 7.1 ; TAS entre 0.80 e 1.19g/l – 12.5

TAS igual ou superior a 1.20g/l – 114.9

Comportamentos observados

Dados da PRP

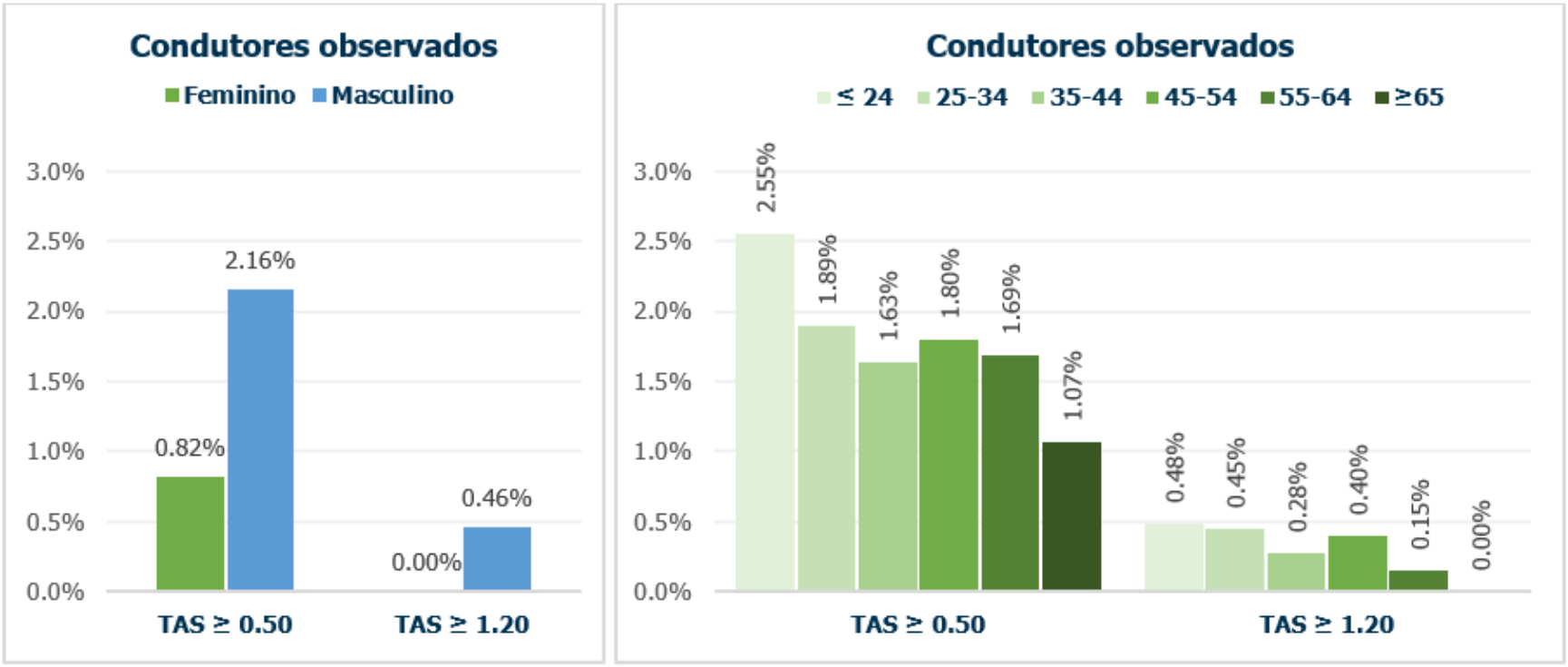
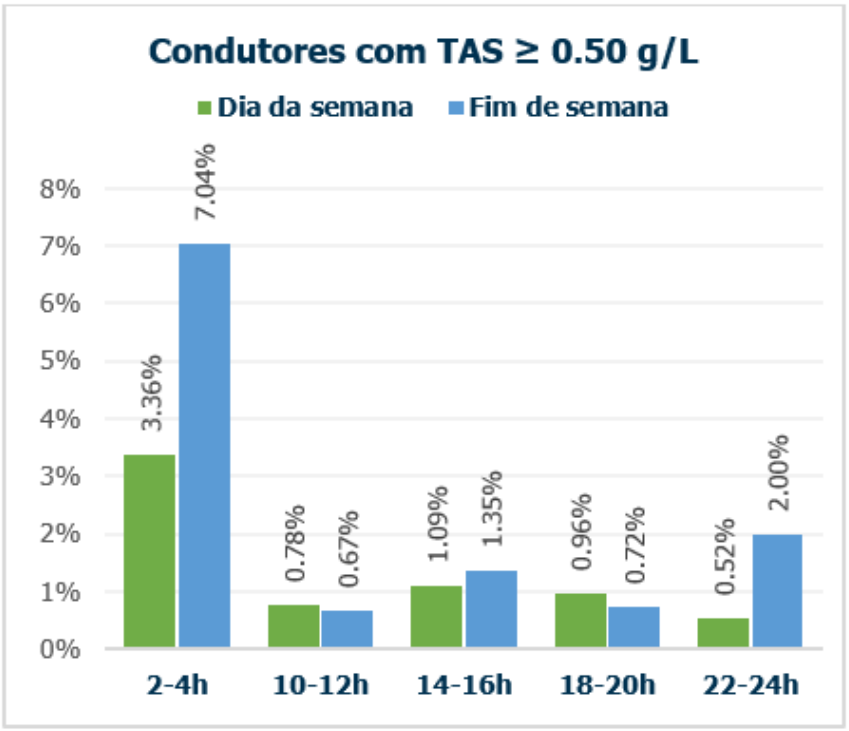


Figura 17. TAS (g/L) dos condutores observados, por sexo e idade – Portugal 2013 (PRP, 2013).

Comportamentos observados

Dados da PRP



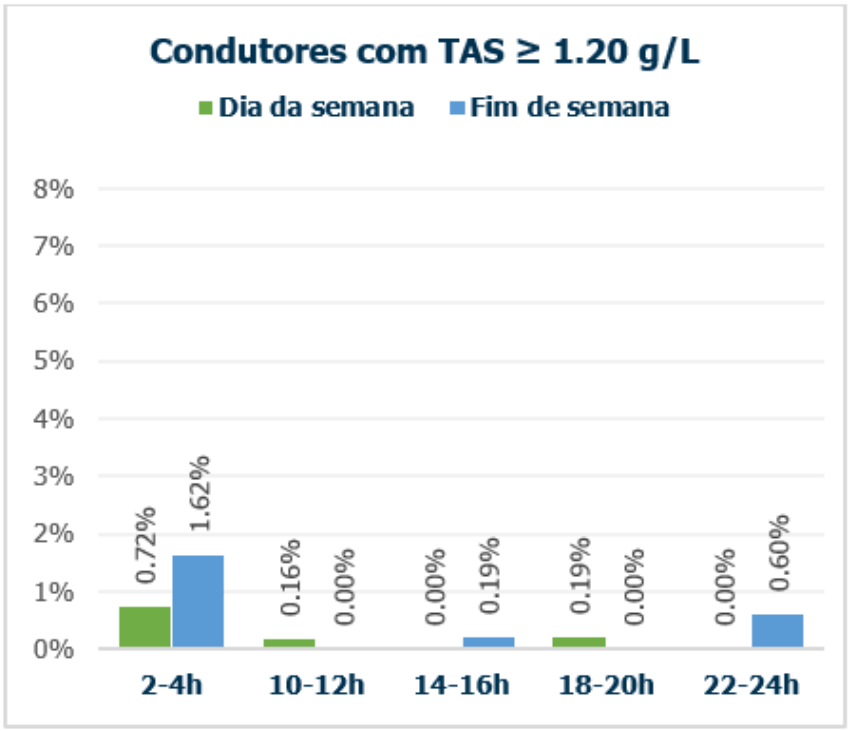


Figura 18. Percentagem de condutores com TAS ≥ 0.50 g/L e com TAS ≥ 1.20 g/L, por dia da semana e período horário – Portugal 2013 (PRP, 2013).

Comportamentos autodeclarados, atitudes, perceção de risco e de fiscalização

Dados do ESRA (E-Survey on Road Users' Attitudes)

Projeto em que a PRP integra o *Core Group* responsável pela gestão, pela definição da metodologia e análise de dados, juntamente com outros centros de investigação europeus e mundiais.

O ESRA tem como objetivo recolher e analisar dados internacionais sobre opiniões, atitudes e comportamentos autodeclarados dos utentes da estrada no que diz respeito a riscos rodoviários.

A recolha de dados foi feita através de um questionário online usando amostras representativas da população adulta dos países envolvidos (pelo menos 1000 utentes de cada país). No total, em 2018, foram recolhidos dados de mais de 35000 utentes da estrada de 32 países.

Neste relatório são apresentados os resultados relativos à condução sob o efeito de álcool em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus que participaram na edição de 2018 do ESRA.

Comportamentos autodeclarados e aceitabilidade

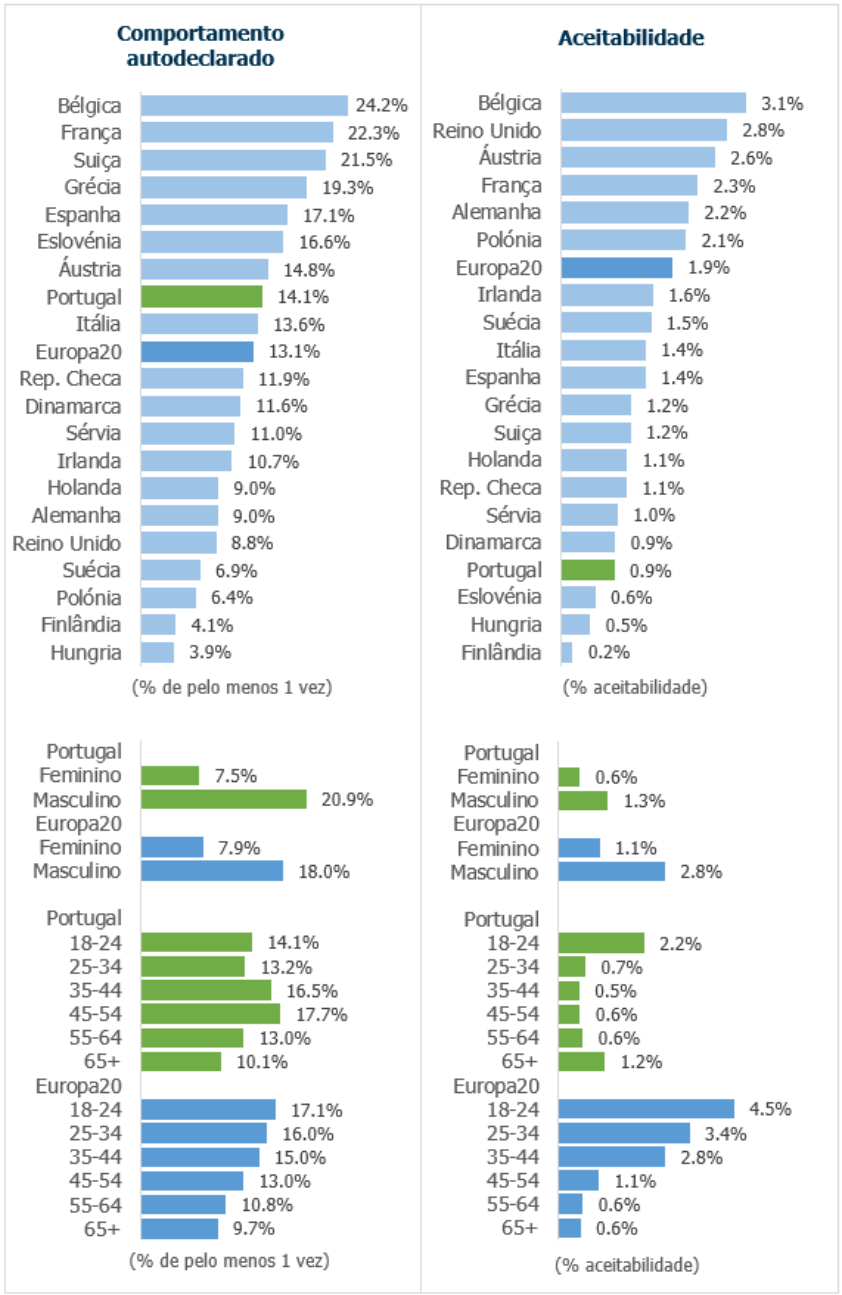


Figura 19. Comportamento autodeclarado e aceitabilidade da **condução de um automóvel podendo ter uma taxa de álcool no sangue acima do limite legal para conduzir**, por país e por sexo e idade em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus do ESRA (dados do ESRA, 2018).

Comportamento autodeclarado
"Durante os últimos 30 dias, como condutor de automóvel, com que frequência conduziu podendo ter uma taxa de álcool no sangue acima do limite legal para conduzir?" (escala de resposta de 1 = "nunca" e 5 = "(quase) sempre").
(Amostra PT: N = 871)

Aceitabilidade
"Quão aceitável considera, pessoalmente, que um condutor de automóvel pode conduzir podendo ter uma taxa de álcool no sangue acima do limite legal para conduzir?" (escala de resposta de 1 = "inaceitável" e 5 = "aceitável").
(Amostra PT: N = 998)

Comportamentos autodeclarados e perceção de risco

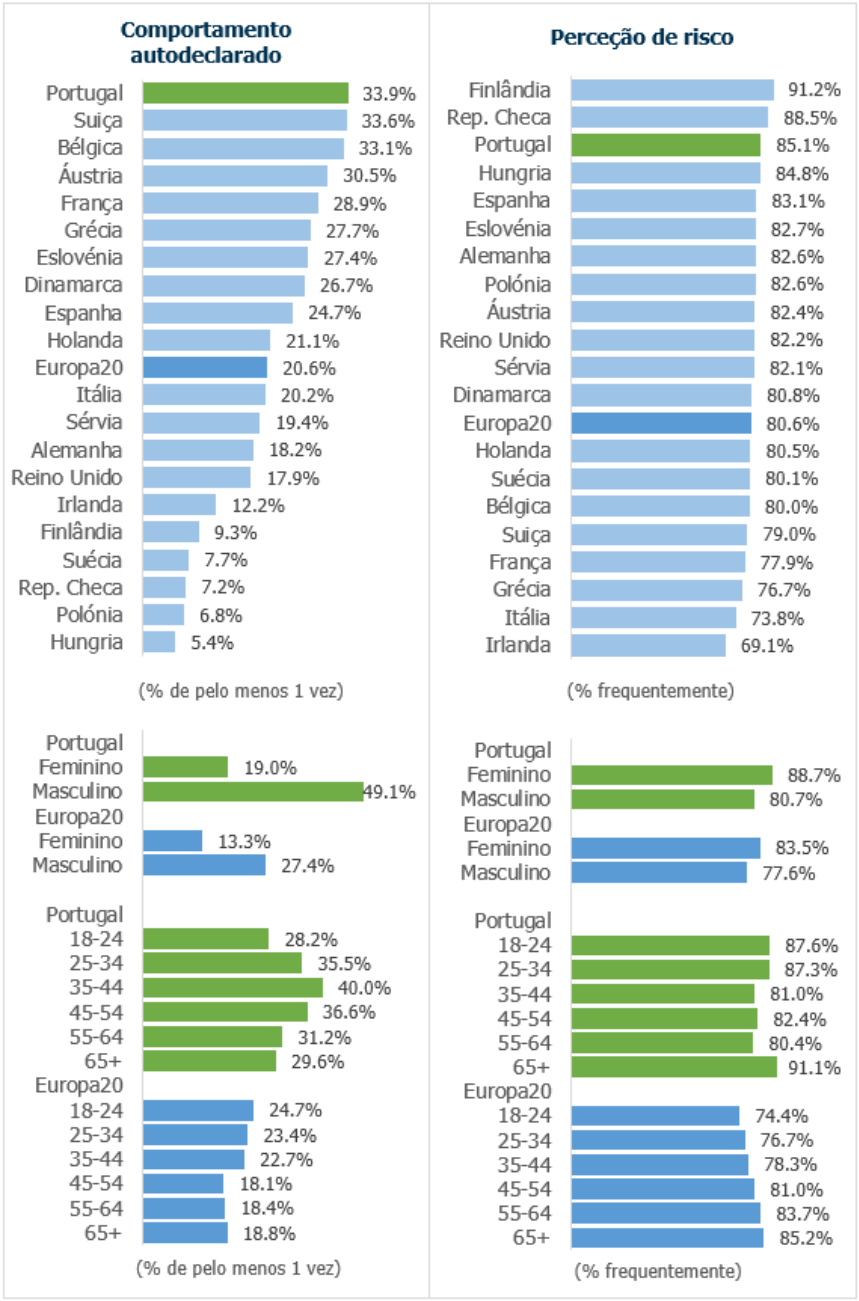


Figura 20. Comportamento autodeclarado e perceção de risco da **condução de um automóvel depois de beber álcool**, por país e por sexo e idade em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus do ESRA (dados do ESRA, 2018).

Comportamento autodeclarado
"Durante os últimos 30 dias, como condutor de automóvel, com que frequência conduziu depois de beber álcool?" (escala de resposta de 1 = "nunca" e 5 = "(quase) sempre").
(Amostra PT: N = 871)

Perceção de risco
"Com que frequência considera que conduzir depois de beber álcool é a causa de um acidente rodoviário envolvendo um carro?" (escala de resposta de 1 = "nunca" e 6 = "(quase) sempre").
(Amostra PT: N = 998)

Comportamentos autodeclarados – 2 roda a motor e ciclistas

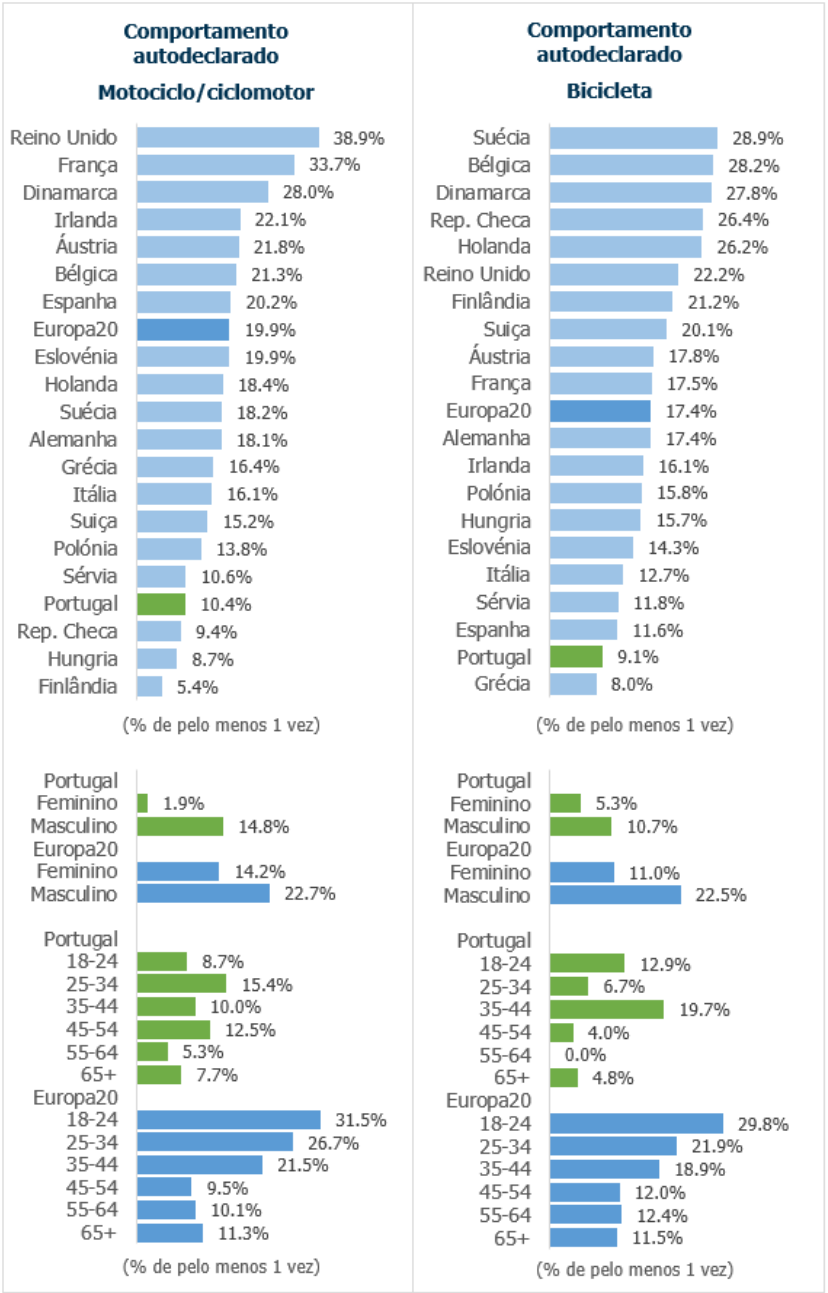
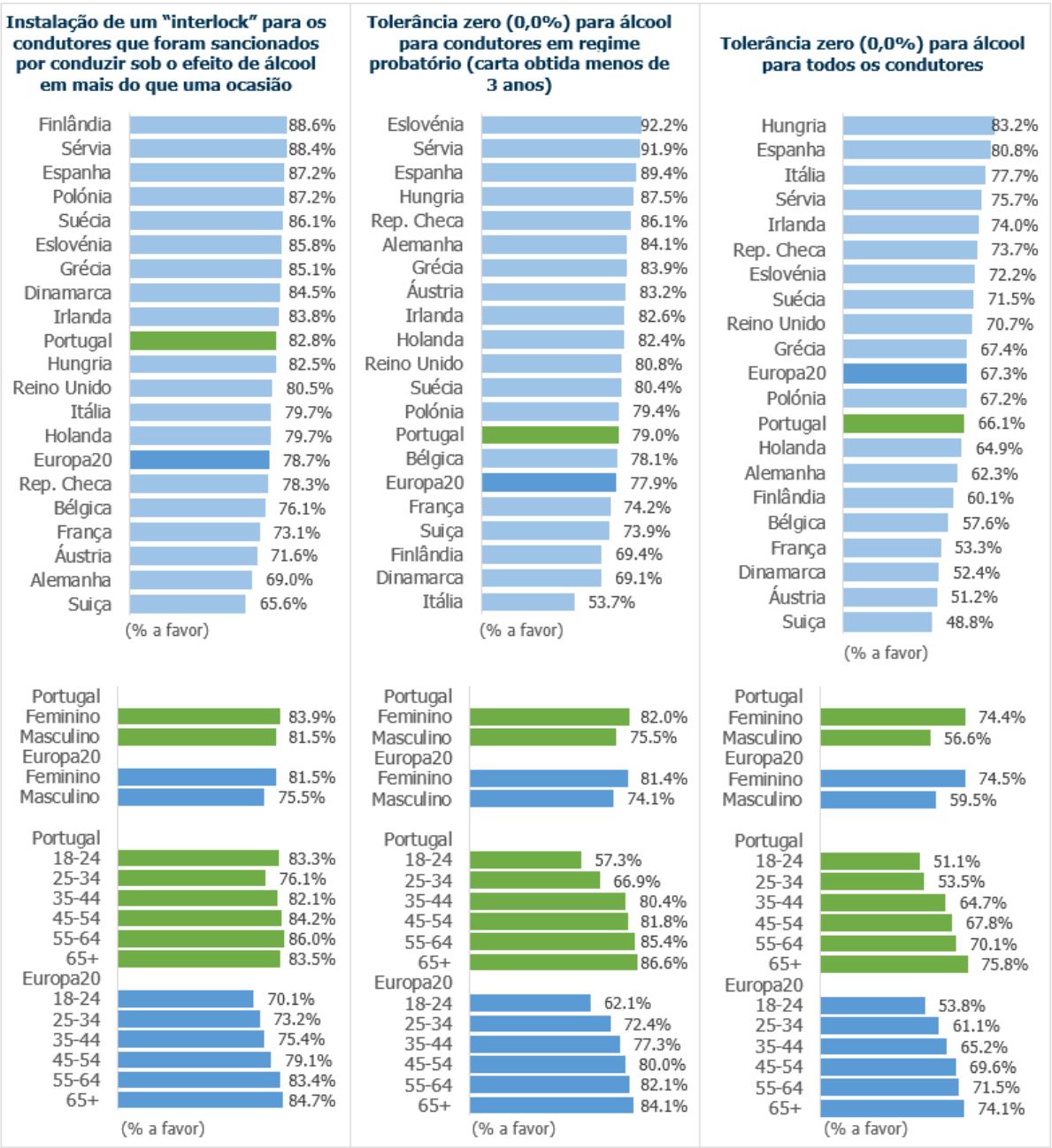


Figura 22. Comportamentos autodeclarados da **condução de um motociclo/ciclomotor e de uma bicicleta podendo ter uma taxa de álcool no sangue acima do limite legal para conduzir**, por país e por sexo e idade em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus do ESRA (dados do ESRA, 2018).

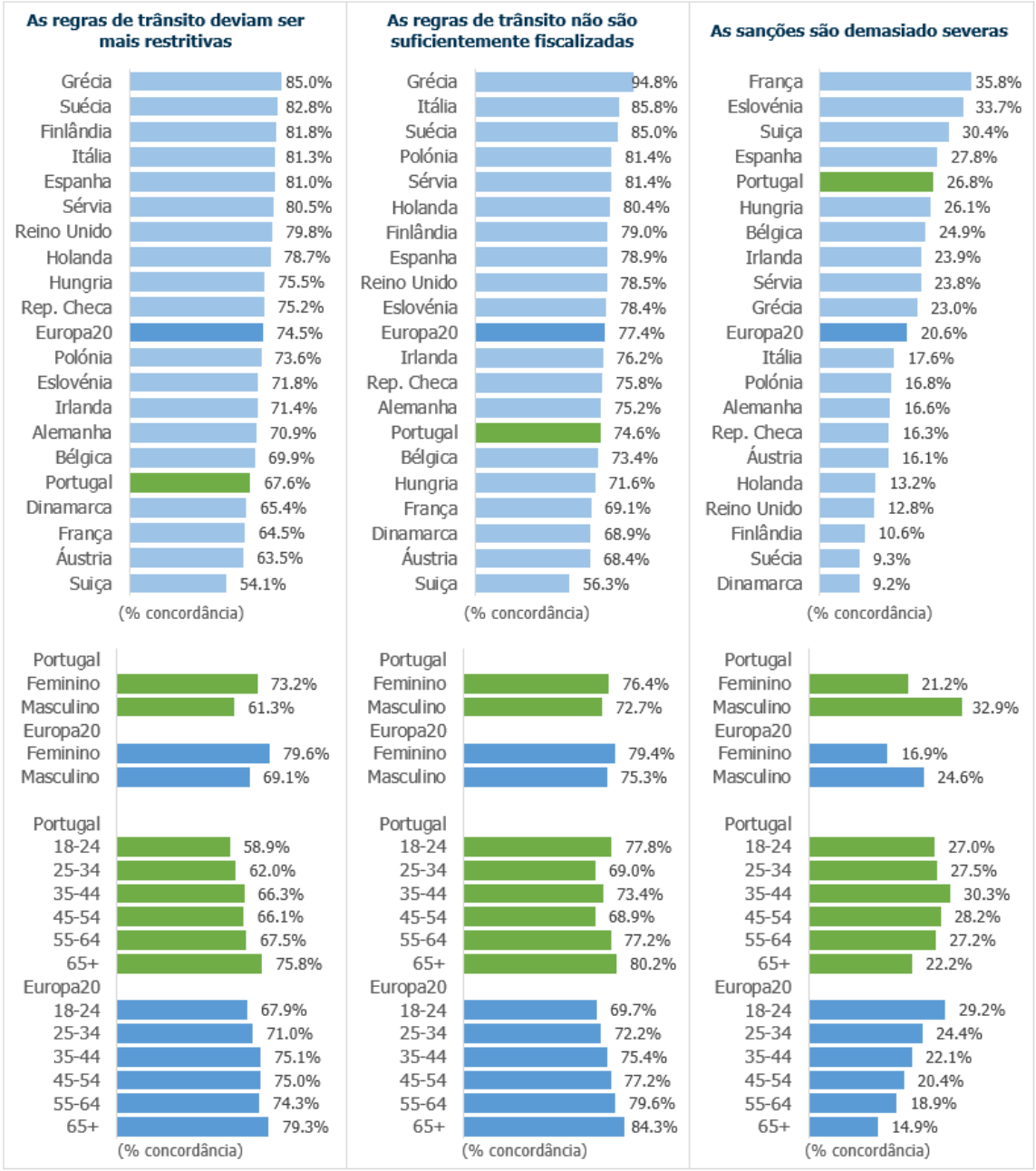
Comportamento autodeclarado
"Durante os últimos 30 dias, como condutor de um motociclo/ciclomotor / ciclista, com que frequência conduziu podendo ter uma taxa de álcool no sangue acima do limite legal para conduzir?" (escala de resposta de 1 = "nunca" e 5 = "(quase) sempre").

Condutores de motociclo/ciclomotor em Portugal:
N = 135
Ciclistas em Portugal:
N = 244

Apoio a medidas legais



Opiniões sobre regras e sanções



Fiscalização autodeclarada e perceção de fiscalização

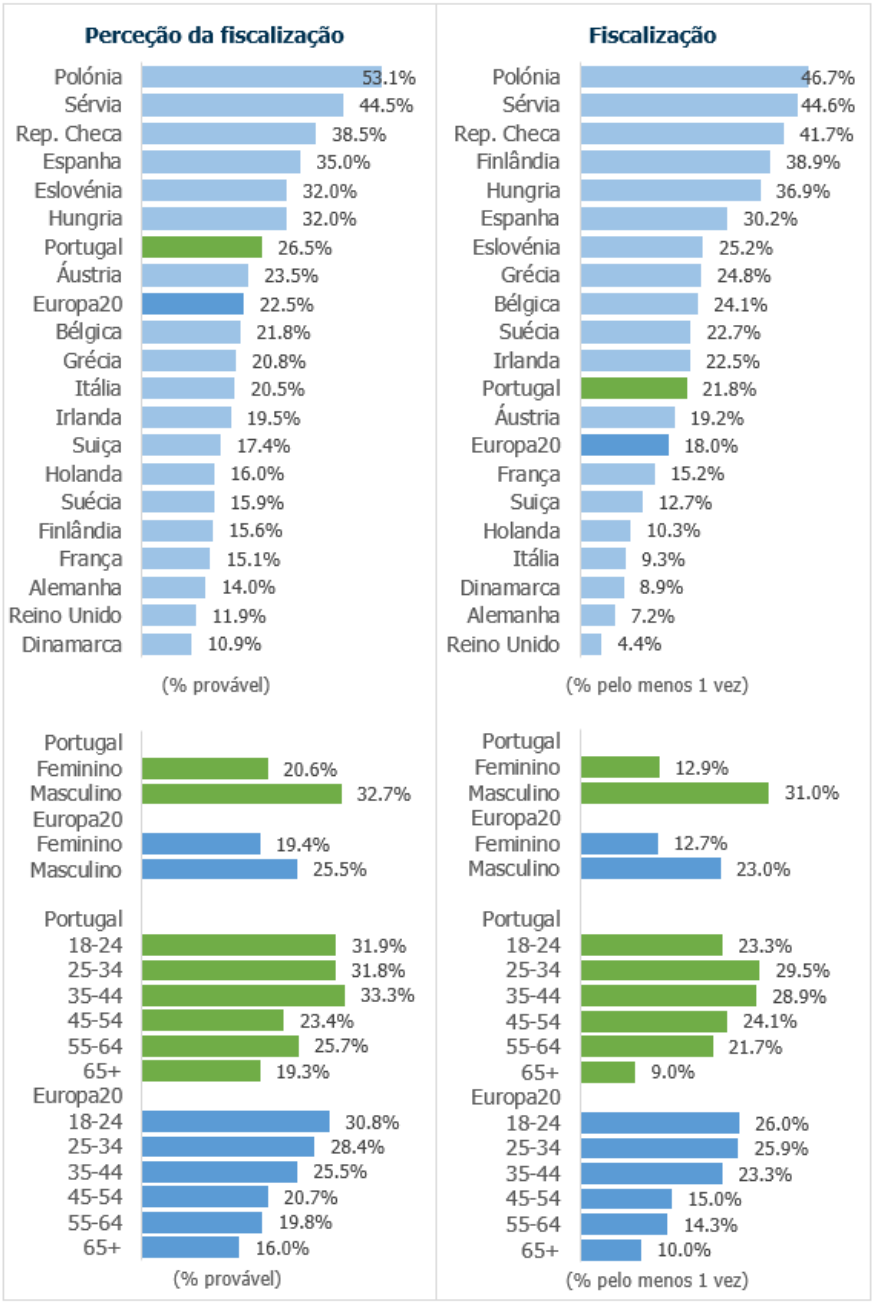


Figura 25. Fiscalização e perceção da fiscalização, por país e por sexo e idade em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus do ESRA (dados do ESRA, 2018).

Perceção da Fiscalização
"Numa viagem típica, qual a probabilidade de (como condutor de automóvel) ser fiscalizado pelas entidades de fiscalização por consumo de álcool?" (escala de resposta de 1 = "muito improvável" e 7 = "muito provável").
(Amostra PT: N = 898)

Fiscalização
"Nos últimos 12 meses, quantas vezes foi fiscalizado pelas entidades de fiscalização por consumo de álcool ao conduzir um automóvel?"
(Amostra PT: N = 898)

Fiscalização

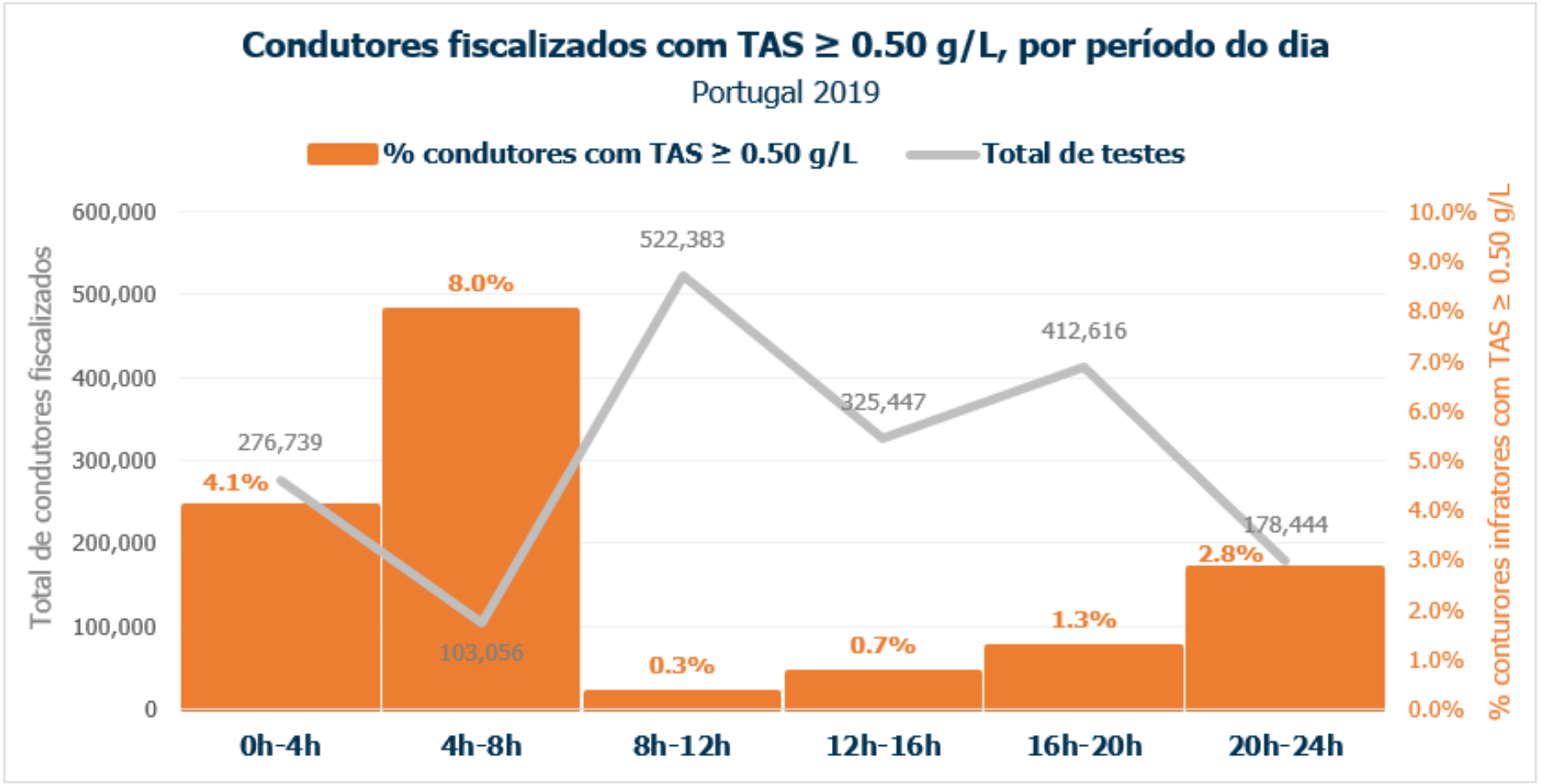


Figura 27. Condutores fiscalizados e percentagens de condutores fiscalizados que tinham TAS ≥ 0.50 g/L, por período do dia – Portugal 2019 (Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020)).

Fiscalização

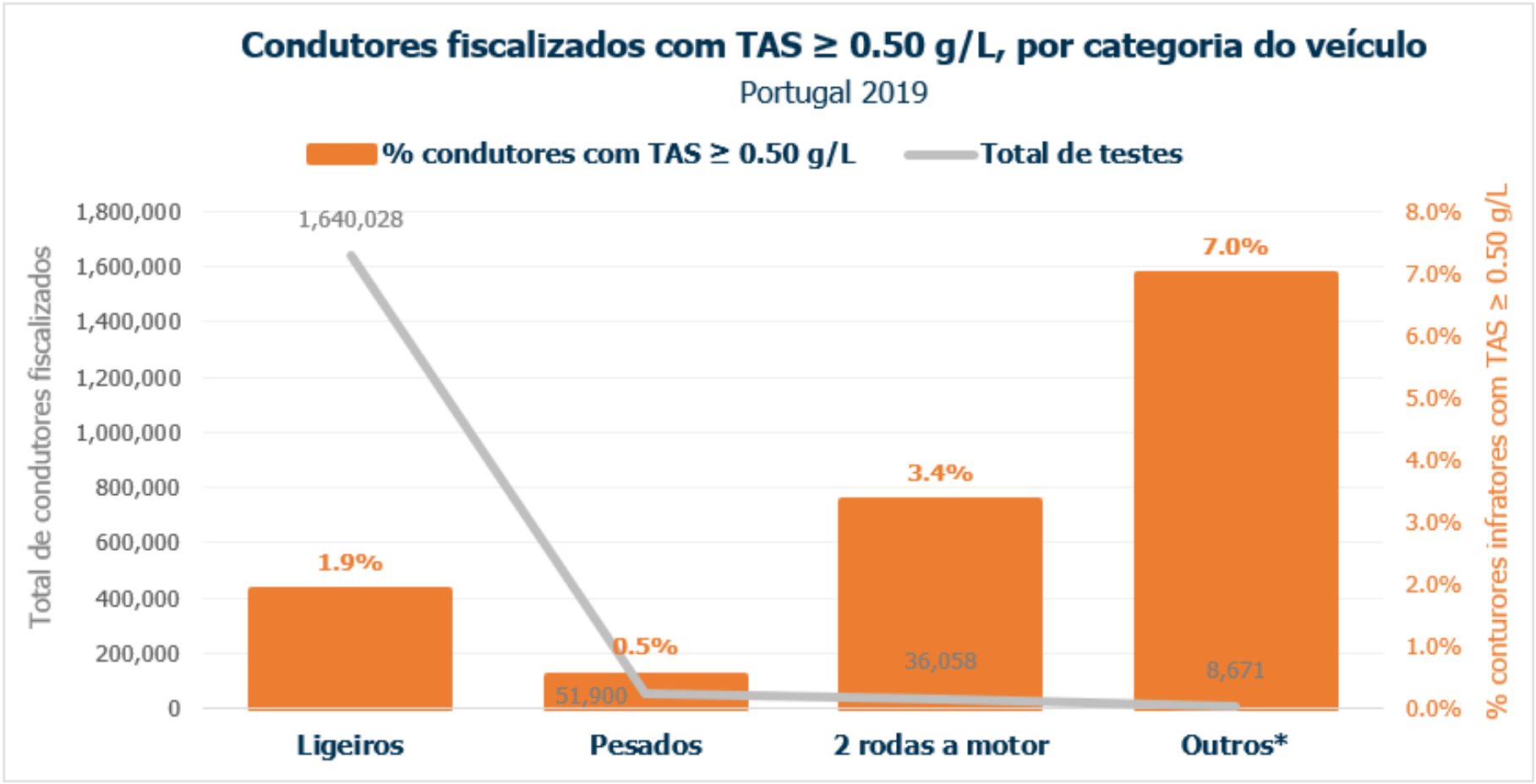


Figura 29. Condutores fiscalizados e percentagens de condutores fiscalizados que tinham TAS ≥ 0.50 g/L, por categoria do veículo – Portugal 2019 (Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020)). (* Veículos que nos termos do código da estrada não pertencem à categoria de pesados, ligeiros, motociclos e ciclomotores).

Recomendações

- Melhorar o conhecimento e divulgação dos dados relativos à alcoolemia dos intervenientes em acidentes de viação com danos corporais.

- Definir objetivos quantitativos para a fiscalização da condução sob a influência do álcool, aumentando a sua incidência nos períodos de maior frequência de TAS mais elevadas.

- Desenvolver campanhas de comunicação, coordenadas com as ações de fiscalização, e desenvolvidas para os alvos específicos prioritários, elaboradas de acordo com as boas práticas definidas no projeto CAST. Incluir campanhas dirigidas aos peões.

- Desenvolver o uso do "alcoolock" como parte dos programas de reabilitação destinados aos infratores reincidentes, aos infratores com TAS igual ou superior a 1.2 g/l (na primeira vez) e para os responsáveis por acidentes de viação com TAS ilegal.

- Introduzir conteúdos específicos sobre a condução sob a influência do álcool no ensino da condução, com perguntas obrigatórias sobre a temática no exame teórico.

- Melhorar a equidade na aplicação das penas e implementar com mais frequência as medidas sancionatórias com efeitos mais eficazes na redução da reincidência

Para qualquer dúvida ou questão que queiram desenvolver, aqui vão os meus contactos

jose.trigoso@prp.pt
+351 967611386