



## COMUNICADO da agência da UE de informação sobre droga, Lisboa

---

**PARA PUBLICAÇÃO A 26 DE JUNHO: DIA INTERNACIONAL DE LUTA CONTRA O CONSUMO E O TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS**

**PUBLICADO HOJE: ESTUDO DO OEDT SOBRE DROGAS E SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

**Consenso a nível europeu quanto à natureza criminosa da condução sob o efeito de drogas, mas grandes diferenças a nível nacional quanto às respostas a dar**

(26.6.2003) Um estudo publicado hoje, revela um forte consenso a nível europeu quanto à necessidade de se atribuir natureza criminosa à condução sob o efeito de drogas. O estudo revela ainda uma grande disparidade quanto aos critérios nacionais para se chegar a essa conclusão, bem como quanto às sanções penais previstas na lei.

O estudo de hoje "*Drugs and driving*" ("Drogas e condução"), é da responsabilidade do **OEDT**, a agência da **UE** de informação sobre droga, com sede em Lisboa, e dá conta de uma preocupação crescente da sociedade relativamente a este comportamento, apresentando uma perspectiva global das medidas legais em vigor na **UE** e na **Noruega** para combater o problema.

O estudo incide especificamente sobre o problema da condução sob o efeito de substâncias psicoactivas. Segundo o **OEDT**, embora a condução sob o efeito do *álcool* seja já considerada um delito em todos os países da **UE**, até ao momento "nem sempre foi encarada como tal a condução sob o efeito de drogas". No entanto, na década de 90, diversos organismos nacionais e internacionais realizaram estudos sobre a questão para "avaliar a prevalência, os efeitos e os vários métodos legais de controlo".

O estudo acrescenta: "O público também é afectado. Num inquérito *Eurobarómetro* realizado a jovens europeus, na Primavera de 2002, 79,4% dos inquiridos foram de opinião de que a polícia, ao realizar o teste de medição da taxa de alcoolemia, deveria também realizar o teste de drogas."

No âmbito do Plano de Acção em matéria de Luta contra a Droga (2000-2004) da **UE**, a Comissão Europeia e os Estados-Membros estão a estudar os efeitos de diversas substâncias psicotrópicas e/ou narcóticos no comportamento ao volante. Esse estudo reforça uma directiva do Conselho de 1991 <sup>(1)</sup> que faz referência à influência das substâncias psicotrópicas sobre a aptidão para a condução. A Directiva refere que: "A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor em estado de dependência em relação a substâncias de acção psicotrópica ou que, embora não seja dependente, tenha por hábito consumi-las em excesso."

A questão das drogas e a condução é complexa devido ao facto da gama de substâncias psicoactivas susceptíveis de afectar o comportamento dos condutores ser vasta e incluir tanto drogas ilícitas como medicamentos. Até ao momento, não existe um consenso claro sobre quais os medicamentos que deveriam ser abrangidos pelo enquadramento legislativo.

### **Respostas dos Estados-Membros da UE**

A legislação sobre drogas e segurança rodoviária deve simultaneamente ter força executiva e ser credível. A sua formulação deverá levar em conta os seguintes factores: a existência de testes de droga práticos e

fiáveis, o impacto da condução sob o efeito de drogas em termos de segurança pública e a posição dos países quanto ao consumo de drogas ilícitas. As leis diferem muito de Estado-Membro para Estado-Membro.

Alguns países desenvolveram métodos para detectar se o condutor "está sob o efeito de drogas" no momento da condução, mas esse efeito, segundo o estudo, "é difícil de provar cientificamente".

Noutros países, é aplicada uma abordagem diferente que consiste em penalizar *qualquer* quantidade de droga detectada (i.e., a chamada tolerância zero). Neste caso, coloca-se o problema de o teste poder acusar a presença de drogas no condutor sem que este esteja sob a influência dessas drogas no momento da condução. Isto deve-se ao facto de certos metabolitos poderem ser detectados vários dias ou até semanas após o consumo da droga.

Algumas leis estipulam que é considerado infractor o condutor que esteja "sob o efeito adverso" de uma droga (por exemplo, má condução), enquanto que outras mencionam simplesmente o facto de estar sob o efeito de uma droga. Neste último caso, mesmo que o condutor tenha tomado uma substância controlada (por exemplo, um analgésico) para poder estar em condições de conduzir, pode ser sancionado.

### País por país

Em treze países (B, DK, D, E, EL, F, IRL, L, NL, FIN, S, UK e Noruega) a condução sob o efeito de drogas é considerada crime. Em cinco países (B, F, L, FIN, S) vigora a "tolerância zero", enquanto que para oito países (DK, IRL, I, NL, A, P, UK e Noruega) o factor determinante do delito é a aptidão diminuída para a condução.

Na **Alemanha** e em **Espanha**, o estatuto do delito parece estar ligado à detecção de uma substância no condutor e aos efeitos dessa substância sobre o mesmo. Nestes dois países, a detecção de *qualquer* vestígio de droga (tolerância zero) é considerada uma contra-ordenação, sendo considerados crime os casos de aptidão diminuída para conduzir. Por outras palavras, estes países têm uma dupla abordagem.

Dez países (DK, D, E, EL, IRL, I, L, NL, UK e Noruega) não especificam as substâncias que podem ser causa de delito. No entanto, segundo o estudo, nos países em se optou por especificar a substância, nem sempre é evidente que acção jurídica tomar, relativamente ao condutor que conduz sob o efeito de uma droga sintética *nova*.

Oito países (B, DK, D, ES, L, P, FIN e Noruega) autorizam a realização de operações stop para testes em qualquer situação, tal como fiscalizações de trânsito aleatórias, enquanto que em seis (F, IRL, NL, A, S, RU) só é permitido parar um automóvel em caso de suspeita do comportamento do condutor. Quanto a penas de prisão, elas podem ir desde nenhuma na **Áustria** até um máximo de 5 anos, na Alemanha. Em **Espanha**, os condutores podem ser punidos com uma série de restrições de circular ao fim de semana por um período de vários meses.

A pena de inibição de condução está prevista na **Áustria** e na **Alemanha** (de algumas semanas a alguns meses), nos **Países Baixos** e na **Finlândia** (até cinco anos) e na **Irlanda** (um mínimo de dois anos). A gama de coimas aplicáveis a este tipo de delito também varia enormemente de país para país, indo de algumas centenas de euros, até montantes tão elevados como 7 000 euros (**UK**) e 10 000 euros (**Bélgica**).

### A necessidade de se trabalhar em conjunto

Esta análise comparativa, feita pelo **OEDT**, sobre as leis de segurança rodoviária em toda a **UE**, demonstra a existência de um forte consenso entre os seus Estados-Membros quanto ao facto, de que, pôr-se em perigo a segurança nas estradas através de uma condução sob o efeito de drogas é um comportamento suficientemente grave para ser considerado crime. No entanto, os critérios empregues pelos países para chegar a esta conclusão e o nível das sanções penais a aplicar pelas autoridades, continuam muito díspares em toda a **UE**.

Comentando o estudo, **Georges Estievenart, Director Executivo do OEDT**, disse o seguinte: “A questão da condução sob o efeito de drogas transformou-se nos últimos anos num assunto muito importante e tem-se verificado um aumento da informação disponível sobre cidadãos europeus que se fazem à estrada sob a influência das drogas, quer lícitas quer ilícitas. Os países já se aperceberam que associar drogas à condução é um crime. Necessitam agora de trabalhar em conjunto para determinar os testes e as leis mais eficazes para manter seguras as estradas europeias.”

O **OEDT** publica este estudo no Dia Internacional das Nações Unidas de Luta contra o Consumo e o Tráfico Ilícito de Drogas.

---

(<sup>1</sup>) Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, anexo 3.

### Nota aos editores

O estudo completo *Drugs and driving* pode ser consultado na base de dados jurídicas sobre drogas do **OEDT**, no endereço <http://eldd.emcdda.eu.int>

Uma anterior recensão bibliográfica sobre a relação entre consumo de drogas, aptidão diminuída para condução e acidentes rodoviários, encomendada pelo OEDT, pode ser consultada no endereço [http://www.emcdda.eu.int/situation/themes/problem\\_drug\\_use.shtml](http://www.emcdda.eu.int/situation/themes/problem_drug_use.shtml)

A UE está também a trabalhar com o Grupo Pompidou do Conselho da Europa; o seu mais recente relatório, intitulado “Problems raised by the use/abuse of psychoactive drugs by drivers” (“Problemas do consumo/abuso de drogas psicoactivas pelos automobilistas”) pode ser consultado no seguinte endereço [http://www.coe.int/T/E/Social\\_Cohesion/pompidou\\_group/5.Publications](http://www.coe.int/T/E/Social_Cohesion/pompidou_group/5.Publications)

Outros estudos e projectos financiados pela UE:

- Roadside Testing Assessments (<http://www.rosita.org>);
- Conception and Evaluation of Roadside Testing Instruments to Formalise Impairment Evidence in Drivers (CERTIFIED), um projecto coordenado pela Universidade de Leeds, UK;
- Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing (IMMORTAL) (<http://www.immortal.or.at>).

Para mais informações sobre o Dia Internacional das Nações Unidas de Luta contra o Consumo e o Tráfico Ilícito de Drogas, consultar o endereço: <http://www.unodc.org>