



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 ⁽¹⁾ 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.

(¹) 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

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

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>