

CAMPAÑA DE CONTROL Y VIGILANCIA SOBRE “ALCOHOL Y OTRAS DROGAS” (11 al 17 de diciembre de 2023)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V0.1



CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	2
2	CONTEXTUALIZACIÓN	3
3	EFFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN Y EN LA SINIESTRALIDAD	8
4	HALLAZGOS TOXICOLÓGICOS EN FALLECIDOS POR SINIESTROS DE TRÁFICO	10
5	ESTUDIOS SOBRE ALCOHOL, DROGAS Y CONDUCCIÓN	12
5.1	Estudios de actitud	12
5.2	Estudios de prevalencia	14
6	RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS	15
7	NORMATIVA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS	16

1 INTRODUCCIÓN

Las próximas fechas del **11 al 17 de diciembre de 2023** se ejecutarán los servicios de control y vigilancia del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención sobre el consumo de alcohol y otras drogas en las vías de circulación.

Las campañas de control y vigilancia sobre los factores de riesgo asociados al consumo de alcohol y otras drogas se inscriben en la relevancia que tienen sobre seguridad vial, tanto en el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción, como en el aumento de la severidad de las lesiones de los accidentados. Debe considerarse que el alcohol es el segundo factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos siniestros con víctimas mortales, 264 fallecidos en el año 2022, lo que representa un 29% sobre el total de los siniestros mortales considerados¹.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica “el uso seguro de las vías” como un pilar fundamental para contribuir al objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para el final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación al uso seguro de las vías destaca “establecer límites de concentración de alcohol en sangre para prevenir la conducción peligrosa”².

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero” asume que “el alcohol está involucrado en alrededor del 25% de todas las muertes en carretera” y que conducir bajo la influencia de algunas drogas ilegales puede multiplicar el factor de riesgo de accidente por siete³.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo”⁴ en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado y de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de Naciones Unidas; la cual aborda la necesidad de actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo. En ese sentido, aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación y potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo mediante la aplicación de las nuevas tecnologías son líneas de actuación prioritarias.

Por todo ello, la presente campaña de control y vigilancia es esencial para contribuir a reducir las actitudes de los usuarios que implican comportamientos de alto riesgo, que ponen en riesgo la seguridad de la circulación, ponen en riesgo su propia vida, y la vida del resto de usuarios de las vías.

Las próximas fechas del 11 al 17 de diciembre de 2023 se ejecutarán servicios de control y vigilancia del tráfico en las vías interurbanas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil junto con las policías autonómicas de tráfico interesadas en sus respectivos territorios.

Así mismo se invita a los ayuntamientos interesados a adherirse a la campaña para realizar dichas labores de control y vigilancia preventiva en las vías de circulación del ámbito urbano.

¹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Avance de las cifras de siniestralidad vial 2022, Pag. 24, <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00872>

² Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 15. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³ Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero”. Página 20. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/EU_Road_Safety_Policy_Framework_2021-2030_Next_Steps_towards_Vision_Zero.pdf

⁴ Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. Página 156. <https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/tolerancia-cero-con-comportamientos-de-riesgo/>

2 CONTEXTUALIZACIÓN

En el año 2022, se registran un total de 1.746 personas fallecidas en las vías de circulación de nuestro país (213 más que en 2021, un aumento del 14% y 9 menos que en 2019, un descenso del 1%), se registraron 8.502 personas heridas hospitalizadas (718 más que en 2021, un aumento del 9% y 111 menos que en 2019, un descenso del 1%), así mismo 119.328 personas resultaron heridas no hospitalizadas (un aumento del 8% respecto de 2021 y un descenso del 9% respecto de 2019)⁵.

El consumo de alcohol se mantiene como segunda causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico en las vías de circulación. El alcohol estuvo presente en el 14% de los siniestros en el año 2022; al mismo tiempo que fue factor concurrente en el 29% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales, 264 casos asociados⁶.

Tabla 1 Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2022. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Factor concurrente	Siniestros con víctimas		Siniestros mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.692	17%	404	31%
Velocidad inadecuada	4.716	7%	309	23%
Alcohol*	3.414	14%	264	29%

Nota: El total de siniestros con víctimas considerado es 70.399 y el total de siniestros mortales es 1.320. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 23.701 siniestros con víctimas y una muestra de 921 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente.

Fuente: Avance de las cifras de siniestralidad vial 2022

Todo ello frente a los 254 casos con víctimas mortales del año 2021 y a los 216 del año 2019 ocurridas en siniestros en los que estuvo presente el alcohol, lo que implica que el alcohol fue factor concurrente en el 31% de los siniestros con fallecidos en 2021 y en el 25% en 2019. En el total de siniestros de tráfico con víctimas el alcohol estuvo presente en el 15% de los mismos en 2021 y en el 13% en 2019.

⁵ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Avance de las cifras de siniestralidad vial 2022, Pag. 4, <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00872>

⁶ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Avance de las cifras de siniestralidad vial 2022, Pag. 24, <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00872>

Tabla 2 Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2021. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Factor concurrente	Siniestros viales		Siniestros mortales	
	Casos	% sobre total siniestros	Casos	% sobre total siniestros
Conducción distraída o desatenta	10.186	16%	364	32%
Alcohol	3.180 (de 21.683)	15%	254 (de 828)	31%
Velocidad inadecuada	5.034	8%	254	22%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 63.508 y el total de siniestros mortales es 1.153. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 21.683 siniestros viales y una muestra de 828 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.

Fuente: Principales cifras de siniestralidad 2021 (DGT, 2022)

Tabla 3 Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales en vías interurbanas y urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.942	16%	359	28%
Alcohol	3.161 (de 24.745)	13%	216 de (870)	25%
Velocidad inadecuada	6.049	8%	298	23%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 72.652 y el total de accidentes mortales es 1.301. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 24.745 accidentes con víctimas y una muestra de 870 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno los conductores implicado en el accidente es positiva.

Fuente: Principales cifras de siniestralidad 2019 (DGT, 2020)

Aquí me quedo

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación: con carácter general, tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro; en el caso de personas conductoras noveles o profesionales, tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. El 21 de marzo de 2022 se introduce la tasa 0 de alcohol (tanto en sangre como en aire espirado) para los conductores menores de 18 años.

Durante el año 2022, fueron 118.173 las personas conductoras que estuvieron implicadas en siniestros viales en vías interurbanas y urbanas. Se tiene constancia de la realización de prueba de alcohol al 38% de ellas. En el caso de las personas conductoras fallecidas, 905 en 2022, el porcentaje con constancia de prueba fue del 74%, en las personas conductoras heridas hospitalizadas el porcentaje fue del 27%, en las personas conductoras heridas no hospitalizados del 37% y en las personas conductoras ilesas fue del 40% ⁷. En las vías interurbanas se realizó prueba al 82% de las personas conductoras mientras que en las vías urbanas el porcentaje fue del 15%.

⁷ Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

Tabla 4 Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2022, valores de 2021 y 2019 en rojo y entre parentesis (2021,2019). (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Total	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	Porcentaje con constancia de prueba	Personas conductoras con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Personas fallecidas	905	671	74% (80%, 68%)	221	33% (34%, 29%)
Personas heridas hospitalizadas	4.274	1.140	27% (26%, 26%)	161	14% (14%, 15%)
Personas heridas no hospitalizadas	57.648	21.114	37% (37%, 36%)	2.188	10% (10%, 9%)
Personas sin asistencia sanitaria	52.685	21.243	40% (42%, 42%)	1.727	8% (9%, 7%)
Personas con lesividad no asignada	2.661	241	9% (12%, 14%)	22	9% (7%, 5%)
Total	118.173	44.409	38% (39%, 38%)	4.319	10% (10%, 9%)

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 33% de las personas conductoras fallecidas tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 14% en el caso de las personas conductoras heridas hospitalizadas, el 10% en las personas conductoras heridas no hospitalizadas y el 8% en las personas conductoras ilesas. Respecto de 2019 y 2021, el porcentaje de personas conductoras fallecidas con prueba positiva ha pasado del 29% en 2019 y el 34% en 2021 al 33% en 2022, con una cobertura del 68% en 2019, del 80% en 2021 y del 74% en 2022.

En función de la gravedad de la lesión y de la zona se observan diferencias importantes:

- Vías interurbanas: Se realizó prueba al 77% de las personas conductoras fallecidas, al 41% de las personas conductoras heridas hospitalizadas, al 79% de las personas conductoras heridas no hospitalizadas y al 93% de las personas conductoras ilesas.
- Vías urbanas: Se realizó prueba al 61% de las personas conductoras fallecidas, el 12% de las personas conductoras heridas hospitalizadas, el 11% de las personas conductoras heridas no hospitalizadas y el 18% de las personas conductoras ilesas.

Tabla 5 Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas Año 2022, valores de 2021 y 2019 en rojo y entre parentesis (2021,2019). (Cataluña y País Vasco excluidos)

Vías interurbanas	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	Porcentaje con constancia de prueba	Personas conductoras con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Personas fallecidas	739	569	77% (82%, 69%)	168	30% (33%, 28%)
Personas heridas hospitalizadas	2.147	879	41% (39%, 38%)	87	10% (11%, 11%)
Personas heridas no hospitalizadas	21.756	17.094	79% (75%, 75%)	1.278	7% (8%, 7%)
Personas sin asistencia sanitaria	15.537	14.404	93% (92%, 91%)	649	5% (5%, 4%)
Personas con lesividad no asignada	341	127	37% (37%, 42%)	4	3% (2%, 2%)
Total	40.520	33.073	82% (79%, 79%)	2.186	7% (7%, 6%)
Vías urbanas	Total personas conductoras	Personas conductoras con prueba	Porcentaje con constancia de prueba	Personas conductoras con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Personas fallecidas	166	102	61% (69%, 62%)	53	52% (40%, 41%)
Personas heridas hospitalizadas	2.127	261	12% (11%, 10%)	74	28% (28%, 35%)
Personas heridas no hospitalizadas	35.892	4.020	11% (11%, 10%)	910	23% (19%, 20%)
Personas sin asistencia sanitaria	37.148	6.839	18% (19%, 18%)	1.078	16% (16%, 13%)
Personas con lesividad no asignada	2.320	114	5% (7%, 7%)	18	16% (14%, 11%)
Total	77.653	11.336	15% (15%, 14%)	2.133	19% (18%, 16%)

Fuente: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

Teniendo en cuenta la cobertura de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales, especialmente en zona urbana, los análisis en detalle por tipo de vehículo y por tasa de alcohol que se presentan a continuación se realizan exclusivamente para las personas conductoras fallecidas.

Según el medio de desplazamiento y la zona en la que sucedió el siniestro, se observa que el porcentaje de personas conductoras fallecidas con resultado positivo es muy heterogéneo: en las vías interurbanas se observa la mayor presencia en turismos, camiones de hasta 3500 kg, furgonetas, motos, bicicletas y autobús y la menor, por debajo del 10%, en ciclomotores y camiones de más de 3.500 kg; en las vías urbanas, la mayor presencia se observa en camiones hasta 3.500 kg, furgonetas, VMP, ciclomotores, turismos, motocicletas y bicicletas, mientras que en el resto de vehículos la presencia es inferior al 1%.

Respecto a las tasas de alcohol, el hecho más destacado es que, en el año 2022, el 66% de las personas conductoras fallecidas que tuvieron resultado positivo en la prueba de alcoholemia presentaron una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación, es decir una tasa superior a 1,5 g/l. En vías interurbanas, ese porcentaje fue del 69% y en vías urbanas del 57%. Por otra parte, el porcentaje de personas conductoras fallecidas que superaron la tasa de 1,2 g/l en relación a las que presentaron resultado positivo, fue de un 80% en vías interurbanas, y de un 72% en vías urbanas.

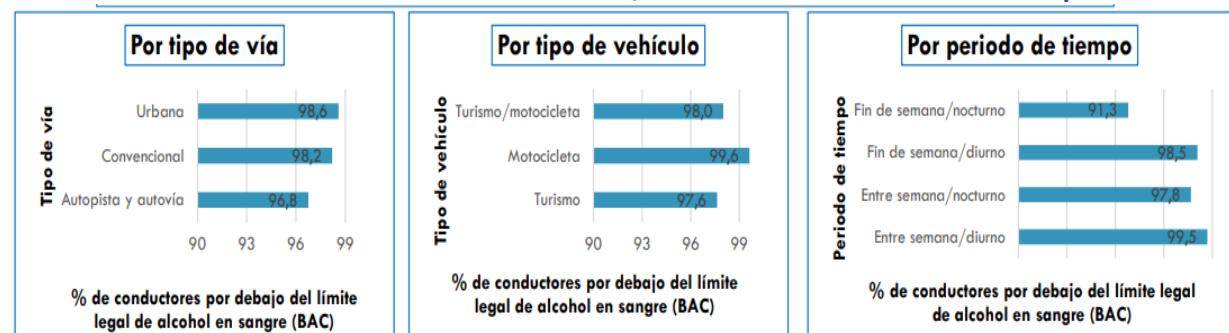
El Proyecto Baseline de la Comisión Europea ha estudiado también la presencia de alcohol en los conductores europeos sobre una muestra no centrada en la presencia del alcohol en los conductores involucrados en los siniestros de tráfico registrados, sino en una muestra aleatoria de conductores circulando por diferentes tipos de vías, en diferentes localizaciones y momentos, bajo unos parámetros metodológicos uniformes.

Las conclusiones españolas muestran que el nivel de cumplimiento, sobre una muestra de 2.411 pruebas realizadas en 2021 a conductores de turismos, en 440 localizaciones y diferentes momentos

del día y la noche, alcanzó un 98,01%. Es decir, la gran mayoría de dichos conductores circulaban conforme a los límites legales de presencia de alcohol.

De forma desagregada, destaca que el nivel de cumplimiento más bajo con un 88% se registró en las pruebas realizadas a los conductores en períodos nocturnos durante los fines de semana.

Tabla 2 Resultados de conductores de turismos/motocicletas. Indicadores en España.



Conductores de turismos/motocicletas											
Tipo de vía	Periodo de tiempo	Tipo de vehículo	Número de localizaciones	Aforo	Ponderación	Número de conductores	Número de conductores dentro del límite legal (< 0,5 g/l)	Número de conductores por encima del límite legal (> 0,5 g/l)	Indicador de rendimiento (KPI) (%)	Límite inferior del intervalo de confianza CI (95%) -	Límite superior del intervalo de confianza CI (95%) -
Autopista y autovía	Todos	Turismo /motocicleta	60	119,8	5,4	803	777	26	96,75	95,36	97,82
Convencional	Todos	Turismo /motocicleta	147	96,7	1	648	637	12	98,21	97,08	99,09
Urbana	Todos	Turismo /motocicleta	230	228,1	1,5	1.529	1507	22	98,59	97,87	99,07
Todas	Entre semana/diurno	Turismo /motocicleta	144	266,3	1,7	1.339	1332	7	99,49	98,98	99,77
Todas	Entre semana/nocturno	Turismo /motocicleta	90	63,5	1,9	319	312	7	97,8	95,74	99,01
Todas	Fin de semana/diurno	Turismo /motocicleta	114	192,7	1,4	969	954	15	98,47	97,52	99,09
Todas	Fin de semana/nocturno	Turismo /motocicleta	91	70,4	8,6	354	323	31	91,33	87,96	93,85
Todas	Todos	Turismo	401	137,9	2,1	2.411	2353	57	97,63	96,92	98,15
Todas	Todos	Motocicleta	272	7,7	7,5	230	230	1	99,63	98,91	100
Todas	Todos	Turismo / motocicleta	440	148,2	2,5	2.980	2921	59	98,01	97,47	98,47

Fuente: Resultados del proyecto Baseline (DGT, 2023)

3 EFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN Y EN LA SINIESTRALIDAD

El consumo de alcohol tiene graves efectos sobre la conducción y sobre la siniestralidad. El aumento del tiempo de reacción, la subestimación de la velocidad, así como los problemas de visión y coordinación son consecuencias de la ingesta del alcohol. Los accidentes con conductores ebrios también se vuelven mucho más graves con el aumento de la tasa de alcoholemia.

De 0,3 hasta 0,5g/l (Inicio zona de riesgo)	De 0,5 a 0,8g/l (Zona de alarma)	De 0,8 a 1,5g/l (Conducción peligrosa)	De 1,5 a 2,5g/l (Conducción altamente peligrosa)
Aumento tiempo de reacción	Peor percepción de distancia	Graves problemas de percepción	
Se subestima la velocidad	Problemas de visión	Grandes problemas de atención y coordinación	Graves problemas de percepción, de atención, de control y coordinación
Problemas de coordinación		Incremento de la somnolencia	

Fuente: Cuadro de elaboración propia, de acuerdo con los datos extraídos del Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial. Manual del Alumno (INTRAS. DGT. 5ª Edición. Año 2009) y del Manual Seguridad Vial para nuevos conductores. INTRAS – DGT. Año 2007.

- De 0,3 a 0,5 g/l:

Excitabilidad emocional, disminución de la agudeza mental y de la capacidad de juicio.

El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 0,5 g/L es aproximadamente 1,4 veces mayor que el de un conductor sobrio.⁸

- De 0,5 a 0,8 g/l.:

Reacción general más lenta, alteraciones en los reflejos, comienzo de la perturbación motriz, euforia en el conductor, distensión y bienestar, tendencia a la inhibición emocional, comienzo de la impulsividad y agresividad al volante.

- De 0,8 a 1,5 g/l.:

Estado de embriaguez importante, reflejos muy perturbados, pérdida del control preciso de los movimientos, problemas serios de coordinación, dificultades de concentración de la vista, disminución notable de la vigilancia y percepción del riesgo.

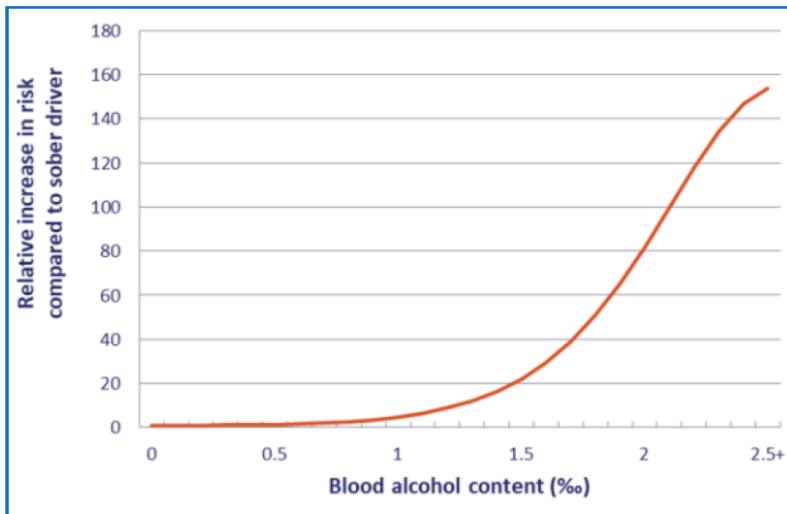
El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 1,0 g/L es aproximadamente 5 veces mayor que el de un conductor sobrio.

- De 1,5 a 2,5 g/l:

El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 1,5 g/L es aproximadamente 20 veces mayor que el de un conductor sobrio.

⁸ Fuente: European Commission (2023). Road safety thematic report – Alcohol and drugs. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Ilustración 1 Aumento relativo del riesgo al aumentar el contenido de alcohol en sangre (Blomberg et al., 2005)



Fuente: European Commission (2023). Road safety thematic report – Alcohol and drugs. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

En general, el riesgo de accidente aumenta considerablemente cuando un conductor está bajo los efectos de una combinación de alcohol y drogas.

I D E A S F U E R Z A:

- El consumo de alcohol se mantiene como segunda causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico mortales en las vías de circulación, con mayor intensidad tanto respecto del porcentaje total de siniestros como del porcentaje total de casos con fallecidos que el año previo.
- Aunque nos creamos en pleno uso de nuestras facultades físicas y mentales, con la ingesta de alcohol estamos multiplicando el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.
- Hay que ser consecuente: trata de impedir que otras personas que hayan bebido cojan el coche, y, en todo caso, nunca subas al coche con dichas personas.
- El alcohol no sólo está relacionado con una mayor accidentalidad, sino que también repercute en una mayor mortalidad, al ser un factor relacionado con un peor pronóstico en las lesiones sufridas.
- Aún con tasas de alcoholemia dentro de los márgenes legales permitidos, nuestro nivel de riesgo de accidente de tráfico puede verse incrementado. La única tasa segura es 0,0%.

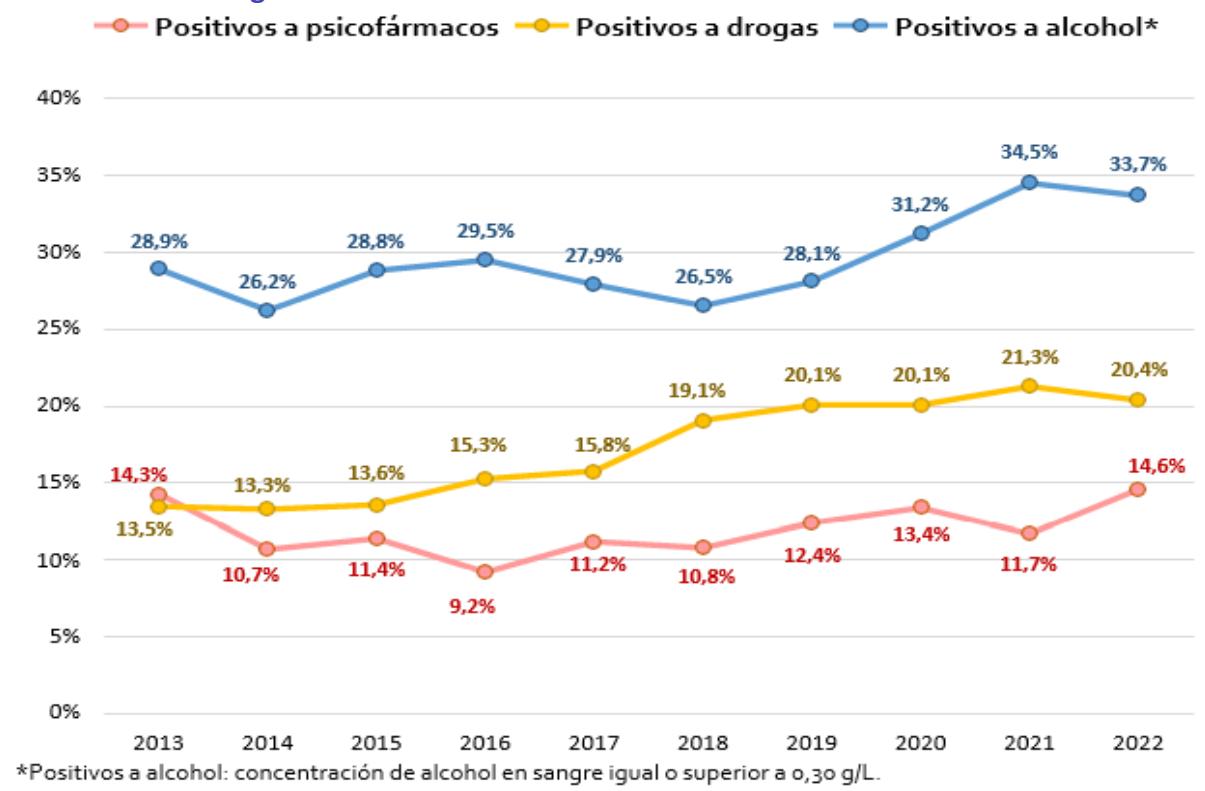
4 HALLAZGOS TOXICOLÓGICOS EN FALLECIDOS POR SINIESTROS DE TRÁFICO

Según se desprende de la “Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico (2022)”⁹, durante el año 2022 sometieron a autopsia y análisis toxicológico 854 conductores. De ellos, 443 conductores arrojaron resultados toxicológicos positivos a alcohol (umbral de alcohol en sangre: 0,3 g/l), drogas de abuso y psicofármacos, aisladamente, o en combinación.

La Memoria de hallazgos ha sido realizada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses del Ministerio de Justicia con colaboración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, junto con los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Cataluña, de País Vasco, de Aragón y de Murcia. Importante aclarar que la Memoria de hallazgos considera “positivo” al resultado del análisis que objetive la presencia de cualquier droga de abuso o psicofármaco, sin tener en cuenta las cantidades, o de una concentración de alcohol en sangre superior a 0,3 g/L (límite de la tasa de alcoholemia permitida para conductores növeles y profesionales) si bien también se muestran los datos totales de los “positivos”, atendiendo a criterios y umbrales estrictamente toxicológicos con respecto al alcohol; es decir, incluyendo aquellos casos en los que se objetive la presencia de cualquier droga de abuso o psicofármaco, sin tener en cuenta la cantidad, o una concentración de alcohol en sangre superior a 0,1 g/l (como umbral de detección de acuerdo con criterios internacionales).

El estudio comparativo de los últimos diez años del número de conductores con resultados toxicológicos positivos muestra un incremento en el año 2022 del 8,8 % con respecto al año 2013. Con relación al consumo de alcohol, en el año 2022 se observa un leve descenso del 0,8 % en los conductores fallecidos en accidente de tráfico con respecto al año 2021. Con relación al consumo de drogas se observa una tendencia al alza que alcanza un incremento del 6,9% en comparación con el año 2013 y un leve descenso (0,9 %) con respecto al año 2021.

Gráfico 1 Evolución a lo largo del tiempo del porcentaje de conductores positivos según el resultado toxicológico



Fuente: Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico 2022 (Ministerio Justicia, 2023)

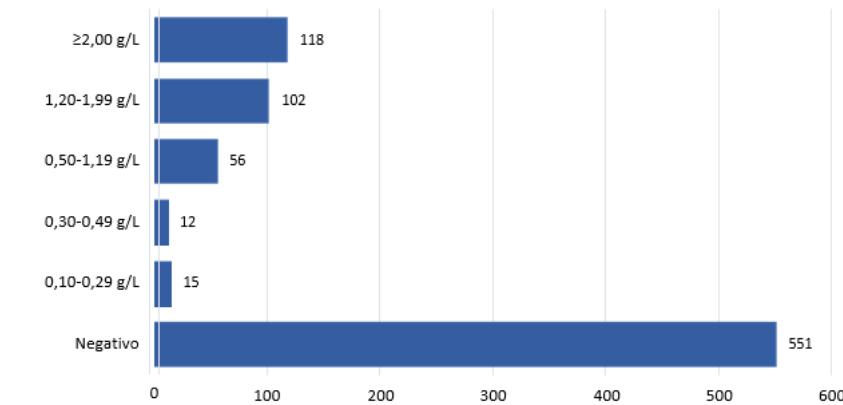
⁹ Memoria Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico (2022). Publicado en 2023. Ministerio Justicia. Página 13.

Datos de conductores

Del total de los 451 conductores positivos, teniendo en cuenta un umbral de detección de alcohol de 0,1 g/l, es decir, concentración de alcohol en sangre igual o superior a 0,1 g/l, el alcohol sigue siendo la sustancia más consumida por los conductores fallecidos, seguido de la cocaína y el cannabis, y, en tercer lugar, los psicofármacos, con un 67,2% de los fallecidos positivos en alcohol, el 38,6% en drogas y el 27,7% en psicofármacos.

Por otra parte, destaca que del total de los 854 conductores sometidos a análisis el 25,8 % arrojó una tasa de alcoholemia igual o superior a 1,20 g/l. Y que el cannabis fue la droga más detectada en la franja de edad de <18-34 años, mientras que la cocaína fue la droga más detectada en el rango de 35 a 64 años.

Gráfico 2 Conductores (n=854) Distribución según la tasa de alcoholemia



Fuente: Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico 2022 (M.Justicia, 2023)

El 92,0% de los conductores con resultados positivos fueron hombres, y solo el 8,0% corresponde a mujeres. Respecto a la edad, la franja mayoritaria de los conductores con resultados positivos en los análisis fue de 25 a 54 años (el 63,6%).

Datos de peatones

De 221 peatones fallecidos por atropello en accidentes de tráfico y sometidos a autopsia, de ellos un total de 94 peatones arrojaron resultados toxicológicos positivos a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, aisladamente o en combinación, lo que es equivalente a un 42,5 %.

La distribución por sexos en los peatones fallecidos con resultados toxicológicos positivos es distinta a la distribución de conductores fallecidos, ya que el 75,5 % de los peatones fallecidos por atropello con resultados toxicológicos positivos correspondió a varones y el 22,3 % correspondió a mujeres.

5 ESTUDIOS SOBRE ALCOHOL, DROGAS Y CONDUCCIÓN

5.1 Estudios de actitud

Los estudios de actitud al volante son relevantes por cuanto más allá de los comportamientos punitivos coyunturales revelan posturas arraigadas de los conductores frente a determinadas circunstancias de la conducción.

La Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía (ESRA), sobre auto-declaraciones de los propios conductores sobre sí mismos y sobre los demás usuarios, realizada en 38 países edición de 2018, desvela la percepción que tienen esos conductores sobre alcohol y drogas al volante:

- Casi el 70% de todos los encuestados considera que las normas de tráfico relacionadas con el alcohol y las drogas no se están aplicando con la suficiente efectividad.
- Casi el 20% de todos los usuarios de la vía cree que las sanciones por consumo de alcohol y drogas al volante son demasiado severas.

El grado de aplicación de normas y sanciones con respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol varía considerablemente según el país. Tan solo el 2% de los conductores daneses confiesa que ha sido sometido a controles de alcoholemia en uno de sus desplazamientos habituales, frente al 44% de los conductores polacos.

Aproximadamente el 80% de los encuestados está de acuerdo con el enfoque que opta por la tolerancia cero con el alcohol para los conductores novatos y con la instalación del sistema "alcolock" para reincidientes.

Por otra parte, un estudio realizado por Línea Directa Aseguradora en el año 2015, en colaboración con FESVIAL, desvela actitudes y creencias de los conductores españoles sobre los controles de alcoholemia con la intención de desmitificar la existencia de trucos para engañar al alcoholímetro.

Las principales conclusiones que podemos extraer del estudio son las siguientes:

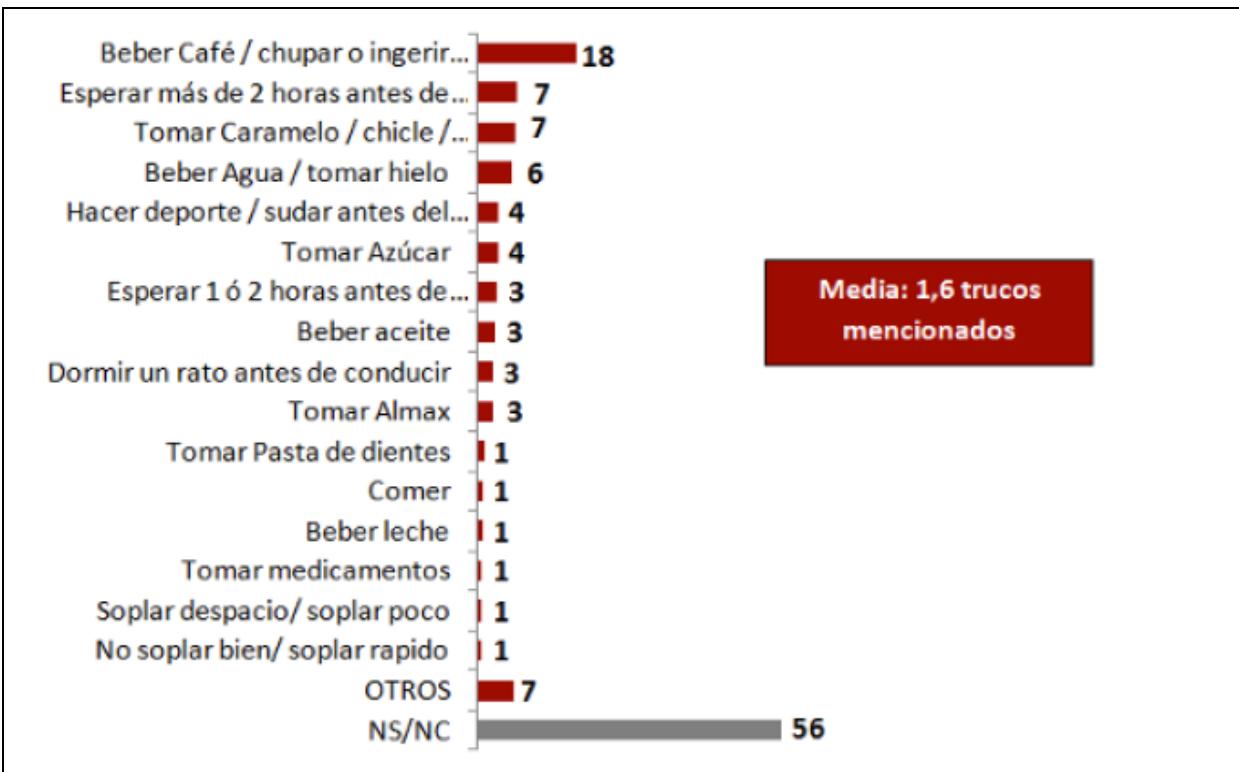
Algunos conductores intentan alterar las pruebas de alcoholemia poniendo en práctica algunos trucos, que responden a una serie de mitos y creencias populares que anticipan que realizando este tipo de acciones o prácticas seremos capaces de engañar al etilómetro y librarnos, así, de la sanción y la consiguiente pérdida de puntos, lo cual daría como resultado una fórmula perfecta para pasar por encima de la ley. Nada de esto funciona, cuando se nos práctica la prueba de alcoholemia realizamos una larga y continua espiración.

Esto es debido a que la primera porción de aire espirado durante la espiración es aire proveniente de las vías respiratorias, por lo que no ha estado en contacto con la sangre y su composición no habrá variado. Una vez desplazado este volumen, se expelle el aire de los alvéolos. Este aire es el que ha sufrido verdaderamente el intercambio de gases entre sangre y aire y es el válido para la prueba, lo que hace de todo punto imposible adulterar los resultados.

Durante muchos años son muchas las afirmaciones y prácticas que han ido formándose en diferentes núcleos sociales. Algunas perduran en el tiempo, ya que son adquiridas por las nuevas generaciones de jóvenes conductores.

Un tercio de los entrevistados (30%) afirma creer que existen trucos que practican algunos conductores para engañar a los controles de alcoholemia y no dar positivo.

Y entre los trucos más citados destacaron los siguientes:



Fuente: Estudio mitos y falsas creencias sobre los controles de alcoholemia. Línea Directa Aseguradora 2015.

Aunque el estudio es concluyente en afirmar que ninguno de los trucos resulta efectivo para burlar los controles, el número de conductores que bien los utilizan esos trucos o bien creen que son realmente efectivos es muy elevado:

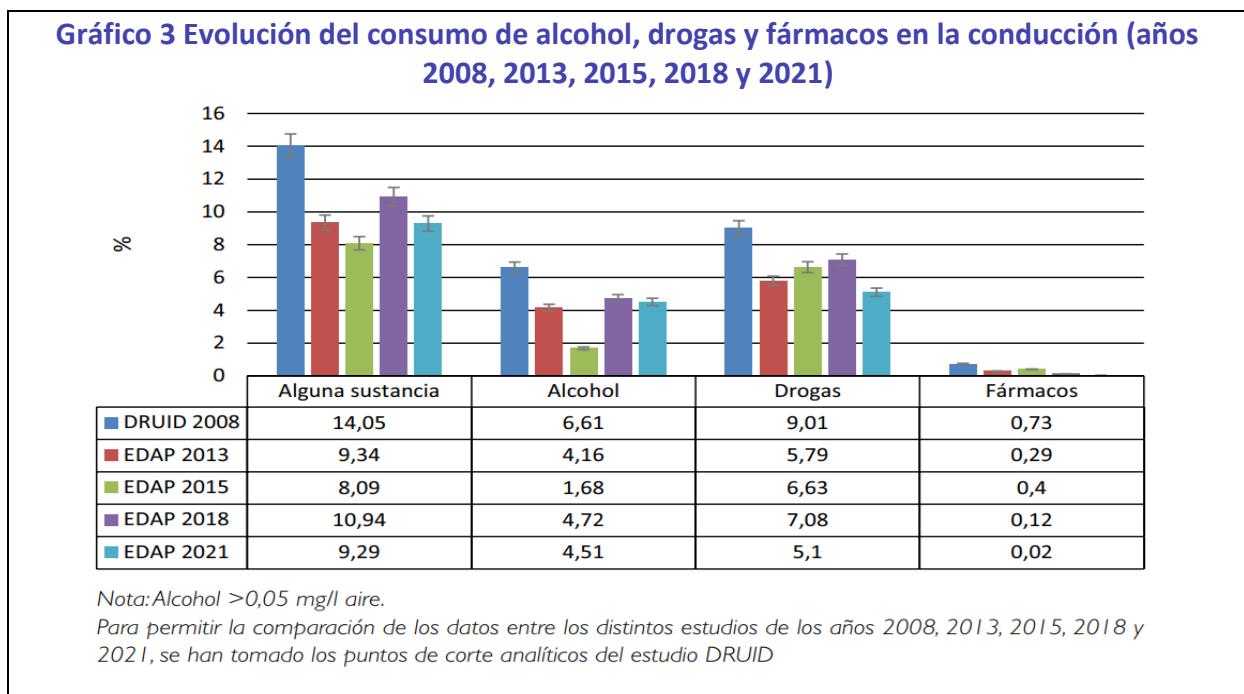
- ⇒ 8 millones de conductores creen poder engañar a los controles de alcoholemia
- ⇒ 3 millones aprueban el uso de trucos para burlar la prueba de alcoholemia
- ⇒ 2,6 millones de conductores dicen haber utilizado esos trucos

- ⇒ 66% de los conductores no sabe cuál es el límite permitido
- ⇒ 94% de los conductores desconoce el límite del delito

5.2 Estudios de prevalencia

La prevalencia es otra variable de estudio con un rango de muestra más amplio que los fallecidos en los siniestros de tráfico. Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas.

Hasta el momento se han realizado cinco ediciones de estudios de prevalencia:
Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015, 2018 y 2021.



El Estudio EDAP 2021 ¹⁰ muestra que un 9,29% de los conductores españoles habían consumido recientemente alguna sustancia, un 5,1 habían consumido alguna droga y un 4,51 alcohol.

Otros datos relevantes a destacar son:

- La prevalencia de casos positivos a alguna sustancia (IC95%) es del 14,47%.
- Conducir con presencia de cannabis es lo más frecuentemente observado: 7,10%. Le siguen en orden de frecuencia la cocaína (5,70%) y el alcohol (2,02% a concentraciones 0,25 mg/L).
- El policonsumo, se asocia a un gran aumento del riesgo de implicación en colisión de tráfico: el conducir con presencia de varias drogas ocurre en el 2,73% y conducir con presencia de alcohol y droga (o drogas) en el 0,52%.
- Conducir con presencia de sustancias (solo o en sus diversas combinaciones), como tendencia general, es más frecuente en varones que en mujeres, disminuye al aumentar la edad del conductor y es más frecuente en los períodos nocturnos.
- La prevalencia de conductores con presencia de sustancias en su organismo sigue siendo alta.

¹⁰ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores de vehículos en España EDAP 2021 (Publicado en 2023). Página 9 y página 10.
<https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/edap21/>

6 RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en ese sentido, durante la última campaña de control y vigilancia sobre alcohol y drogas, **realizada del 14 al 20 de agosto de 2023**, llevaron a efecto 211.777 controles sobre alcohol y drogas, con un total de 3.841 positivos durante esas fechas, lo que supuso un 1,81 % de positivos sobre el total de pruebas realizadas.

De forma desagregada se realizaron 210.094 pruebas de alcohol con 2.314 positivos (1,10%), y se realizaron 3.661 pruebas de droga con 1.527 positivos (41,71%).

Tabla 3 Resumen resultados globales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

AÑO	Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
AGOSTO 2021	154.031	2.945	1,91 %
DICIEMBRE 2021	153.276	3.175	2,07 %
AGOSTO 2022	201.938	3.117	1,54 %
DICIEMBRE 2022	167.317	2.707	1,62 %
AGOSTO 2023	211.777	3.841	1,81%

Por su parte, desde el ámbito municipal, se adhirieron a la campaña sobre alcohol y drogas del pasado mes de agosto de 2023 un total de 231 ayuntamientos de 34 provincias.

La contribución de las policías locales de los 231 ayuntamientos participantes en la campaña ha supuesto la realización de 39.683 pruebas de alcohol y drogas, de las cuales 1.363 verificaciones resultaron objeto de sanción, un 3,43 % de positivos sobre el total de pruebas realizadas.

Tabla 4 Resumen resultados globales del trabajo de los ayuntamientos

Campaña	Pruebas realizadas	Pruebas positivas	% pruebas positivas respectos al total realizadas	Variación vehículos controlados respecto campaña previa
JUNIO-2021	Alcohol	45.841	1.377	3,00%
	Drogas	1.888	269	14,25%
AGOSTO-2021	Alcohol	40.093	1.009	2,52%
	Drogas	1.012	210	20,75%
DICIEMBRE-2021	Alcohol	42.686	1.326	3,11%
	Drogas	966	149	15,42%
AGOSTO-2022	Alcohol	37.541	1.121	2,99%
	Drogas	1.017	219	21,53%
DICIEMBRE-2022	Alcohol	48.561	1.397	2,88%
	Drogas	1.155	346	29,96%
AGOSTO-2023	Alcohol	38.225	1.049	2,74%
	Drogas	1.458	314	21,54%

7 NORMATIVA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS

La Dirección General de Tráfico apuesta por erradicar las conductas de los conductores que ponen en riesgo la seguridad vial, en particular, tras haber ingerido algún tipo de sustancia psicoactiva, motivo por el cual se ha endurecido la normativa al respecto, con atención especial a los reincidentes, tanto en la vía administrativa, como en la vía penal.

Se ha introducido también recientemente la “Tasa 0,0” para los conductores menores de edad en sangre como en aire espirado. Una infracción tipificada como muy grave con 500 euros de multa.

Vía administrativa:

La Ley de Seguridad fija las tasas máximas de alcohol permitidas para los conductores, así como la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo.

Tasas máximas del alcohol permitidas para conducir

CONDUCTORES	LÍMITE EN SANGRE	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO
(1) GENERAL	0'5 gr./l	0'25 mg/l
(2) PROFESIONALES	0'3 gr./l	0'15 mg/l
(3) NOVELES	0'3 gr./l	0'15 mg/l

Sanciones

	TASA	SANCIÓN
ALCOHOL	Entre 0,25mg/l y hasta 0,50mg/l	500 euros y 4 puntos
	Más de 0,50 mg/l	1.000 euros y 6 puntos
	Reincidentes	1.000 euros y 4 o 6 puntos (dependiendo de la tasa dada)

	SANCIÓN
DROGAS	Conducir con presencia de drogas en el organismo 1.000 euros y 6 puntos

Vía Penal:

El capítulo IV del Título XVII del Código Penal tipifica los delitos contra la seguridad del tráfico y establece las siguientes penas por conducir con exceso de alcohol o bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

DELITO		PENAS
ALCOHOL	Tasas superiores a: - 0,60 mg/l en aire. - 1,2 gr/l en sangre.	Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y privación del derecho a conducir de uno hasta cuatro años.
	Negativa a someterse a las pruebas.	Prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir de uno a cuatro años

DELITO		PENAS
DROGAS	Conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas	Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y privación del derecho a conducir de uno hasta cuatro años.
	Negativa a someterse a las pruebas	Prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir de uno a cuatro años

Además, el Código Penal, tras su última reforma, establece que, si de forma imprudente, se cometen homicidio o producen lesiones graves y se ha cometido un delito contra la seguridad vial –como son los casos de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas o a una velocidad excesiva-, o una infracción a la normativa administrativa de tráfico, dicha conducta pasará automáticamente a ser considerada imprudencia grave. Las penas serán de entre 1 y 4 años de cárcel en caso de muerte y hasta 1 año en caso de lesiones graves.

Desde el 6 de julio de 2022, los conductores de los vehículos destinados al transporte de viajeros por carretera que dispongan de interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque, estarán obligados a utilizar esos dispositivos.

La normativa europea, Reglamento (UE) 2019/2144, establece la obligación de que lleven el interfaz todos los vehículos homologados a partir de la pasada fecha del 06/07/2022 y los vehículos matriculados nuevos a partir de la fecha del 06/07/2024.

IDEAS FUERZA:

- Desde la entrada en vigor de la Ley del Permiso por Puntos, alrededor del 12% de los infractores sancionados y del 14% de los puntos detraídos han tenido su causa en el hecho de conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.
- Dos de cada tres delitos cometidos contra la seguridad vial están relacionados con el alcohol.