

**PARA UNA POLÍTICA INTEGRAL DE LUCHA CONTRA EL  
BINOMIO ALCOHOL/CONDUCCIÓN**

**Análisis y propuestas del RACC**

**Septiembre 2013**

**I. Evolución reciente de la accidentalidad bajo los efectos del alcohol**

**II. Recomendaciones del RACC**

## I. Evolución reciente de la accidentalidad bajo los efectos del alcohol

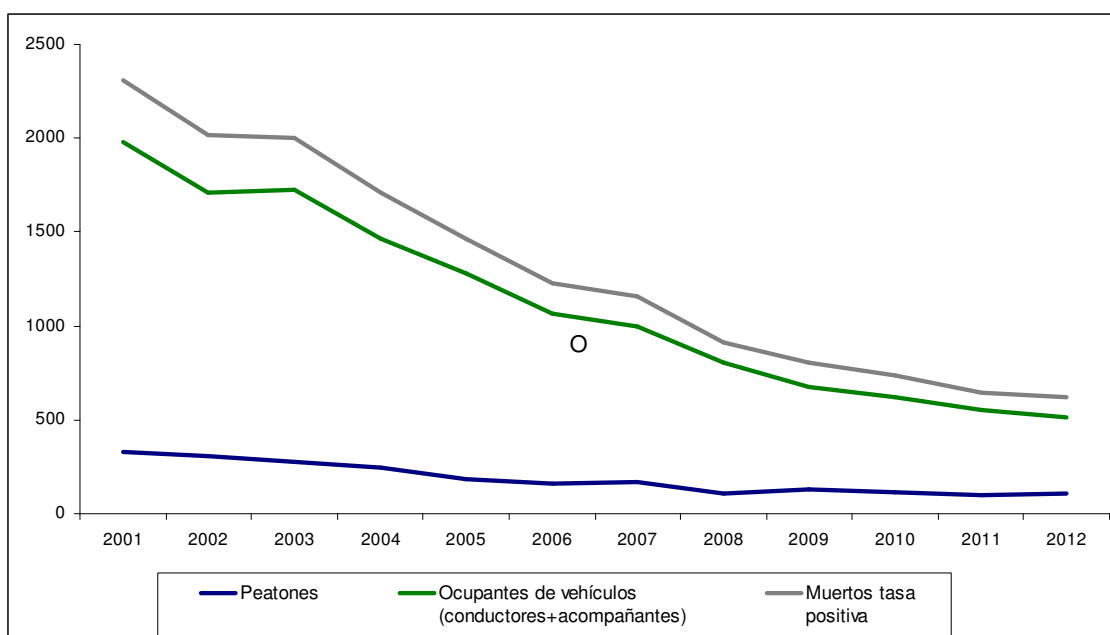
La evolución reciente del accidentado bajo los efectos del alcohol en España se puede caracterizar, de forma estilizada, por los siguientes hechos:

### 1. Mejora muy significativa a lo largo de la última década, pero estancamiento preocupante en los últimos años

1. A lo largo de la última década se ha producido una reducción muy importante de los muertos por accidentalidad de tráfico con tasa de alcoholemia positiva, tanto entre peatones como entre ocupantes de vehículos (conductores y acompañantes). Como puede observarse en la tabla y en el gráfico adjuntos, se ha pasado de casi 2.300 muertes con tasa de alcoholemia positiva en 2001 a poco más de 600 muertes en 2012.

De forma agregada la evolución ha sido, por lo tanto, muy positiva.

Muertos debido al alcohol por situación			
	Peatones	Ocupantes de vehículos (conductores+acompañantes)	Muertos tasa positiva
2001	326	1.982	2.308
2002	305	1.713	2.018
2003	277	1.724	2.002
2004	243	1.465	1.708
2005	184	1.284	1.468
2006	163	1.063	1.226
2007	166	996	1.162
2008	110	805	915
2009	131	673	805
2010	114	622	736
2011	97	550	647
2012	108	511	619



Fuente: INTCF (2001-12) y elaboración propia.

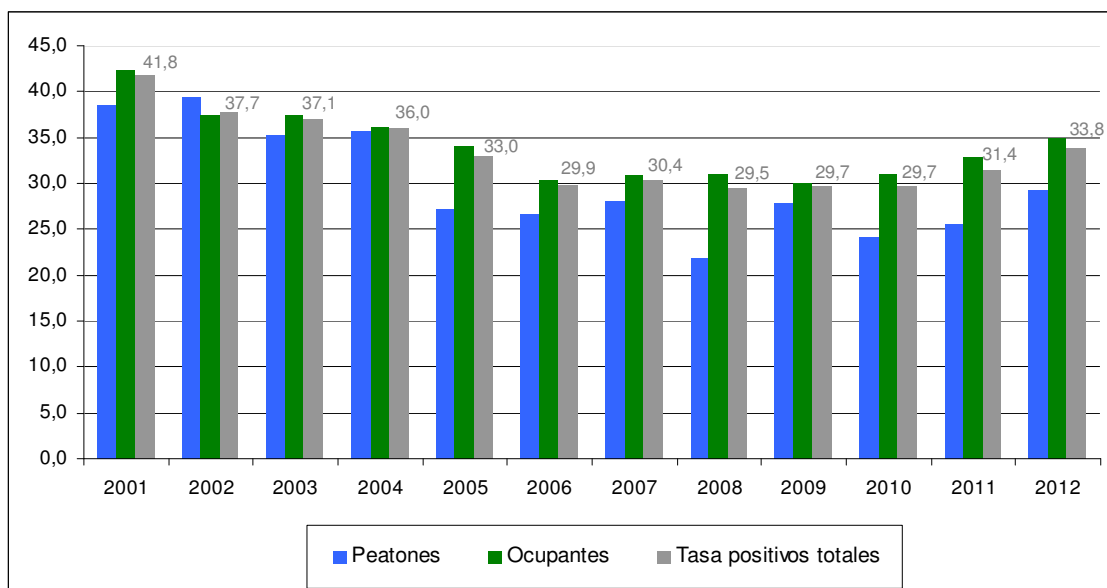
2. Cabe señalar que esta evolución no ha sido homogénea a lo largo del tiempo. Como puede verse en la tabla adjunta, en los primeros años de siglo, los muertos con alcoholemia positiva se reducen de forma mucho más rápida que los muertos que no conducían bajo los efectos del alcohol. Al contrario, los tres últimos años, aunque se mantienen reducciones significativas en ambos casos, los ritmos se han invertido y cabe decir que en el año 2012 la tasa de reducción de los muertos con alcoholemia positiva fue de sólo el 4,4%, la menor reducción desde 2002.

	<b>Conductores CON tasa de alcoholemia positiva</b>	<b>Conductores SIN tasa de alcoholemia positiva</b>
Tasa anual 01-06	-10,6	-2,2
Tasa anual 06-09	-13,4	-12,8
Tasa anual 09-12	-8,2	-14,1

Fuente: INTCF (2001-2012) y elaboración propia.

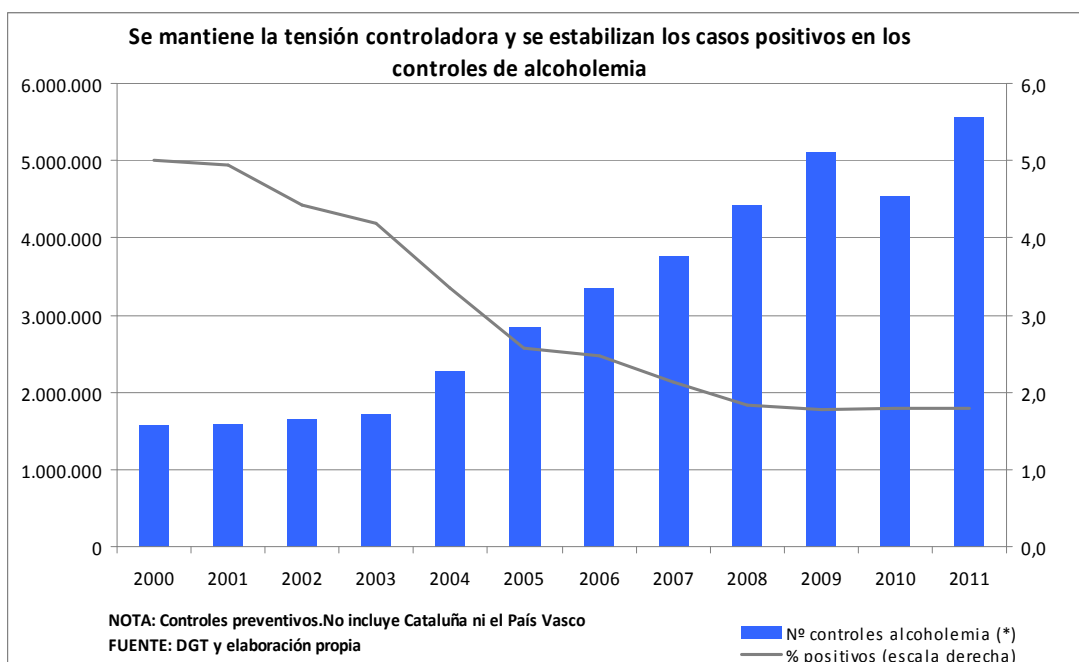
Esto provoca que la proporción de peatones y conductores y acompañantes fallecidos con tasa de alcoholemia positiva en relación al total de peatones y acompañantes muertos haya repuntado en los últimos años. Como se puede ver en la tabla y en el gráfico adjuntos, en el caso de los peatones de un mínimo del 22% en el año 2008, la proporción repuntó a un 29,3% en el año 2012. En el caso de conductores y acompañantes se ha pasado de un 30% en 2009 a un 35% en 2012. Es posible que este repunte sea en parte inevitable, pues, a medida que se reduce la tasa general de accidentalidad, las muertes por accidente de tráfico tienden a concentrarse en los conductores y peatones que presentan factores de riesgo más elevados, como es el caso de aquellos que circulan bebidos.

<b>Tasa positiva de alcoholemia</b>			
	<b>Peatones</b>	<b>Ocupantes</b>	<b>Tasa positivos totales</b>
<b>2001</b>	38,5	42,4	41,8
<b>2002</b>	39,3	37,5	37,7
<b>2003</b>	35,3	37,4	37,1
<b>2004</b>	35,6	36,1	36,0
<b>2005</b>	27,1	34,1	33,0
<b>2006</b>	26,6	30,4	29,9
<b>2007</b>	28,0	30,8	30,4
<b>2008</b>	21,9	31,0	29,5
<b>2009</b>	28,0	30,0	29,7
<b>2010</b>	24,2	31,0	29,7
<b>2011</b>	25,5	32,8	31,4
<b>2012</b>	29,3	35,0	33,8



Fuente: INTCF (2001-12) y elaboración propia.

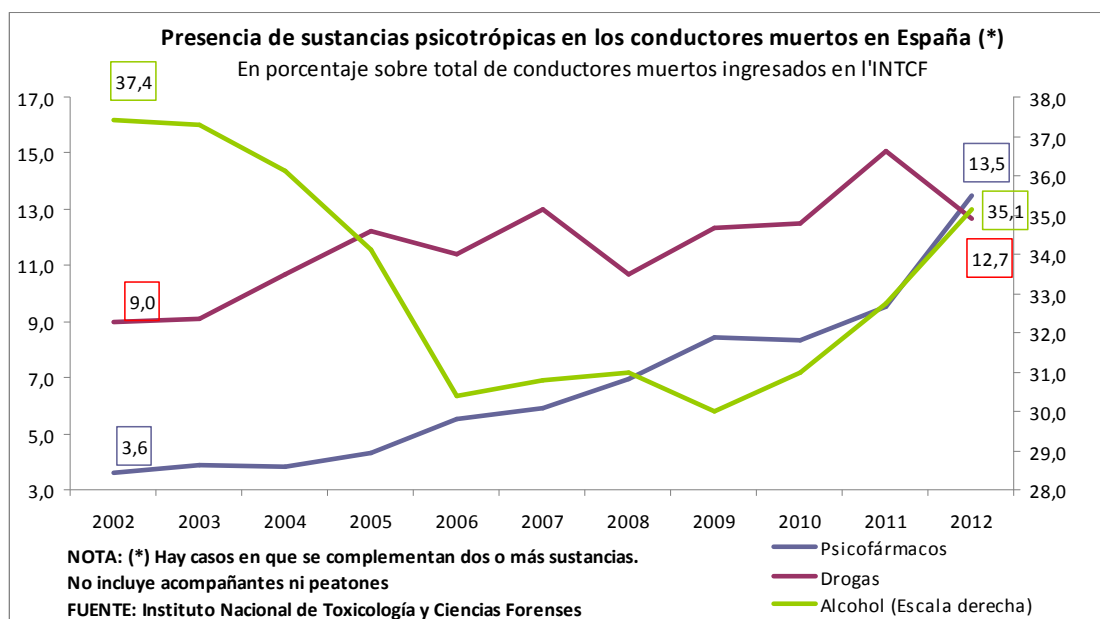
3. Otro indicador que muestra el estancamiento en los avances de las políticas anti-alcohol es la evolución del número y del resultado de los controles de alcoholemia. Como puede observarse en el gráfico adjunto, a lo largo de la última década han aumentado mucho los controles de alcoholemia (se han multiplicado prácticamente por 4), lo que llevó inicialmente a una reducción muy pronunciada del porcentaje de casos positivos, que disminuyó más de la mitad. Pero como muestra el gráfico, ya a partir de 2005 y principalmente a partir de 2008 se produce una estabilización de esta reducción, estancándose el porcentaje de casos positivos alrededor del 1,8%.



## 2. El alcohol es, de lejos, el primer problema entre los agentes psicotrópicos y es elevado en comparación con países de nuestro entorno

Cabe preguntarse si la proporción de conductores y peatones muertos con tasa de alcoholemia positiva en España es todavía excesivamente elevada y si puede haber margen para reducirla. Aquí debemos tener en cuenta tres consideraciones:

- En primer lugar, hay que decir que la conducción bajo los efectos del alcohol representa un problema mucho más grave que la conducción bajo los efectos de las drogas o sustancias psicotrópicas. Como se observa en el gráfico adjunto, los conductores muertos con tasa de alcoholemia positiva son casi tres veces más que los conductores muertos habiendo ingerido drogas o fármacos.



El gráfico también muestra que las evoluciones han sido divergentes en los últimos años. Mientras los conductores muertos con alcoholemia positiva o habiendo consumido fármacos han aumentado claramente, los que habían consumido drogas han mostrado cierta estabilidad, aunque con oscilaciones.

- Otra forma de poder saber si la proporción de víctimas con tasas de alcoholemia positiva en España es todavía excesivamente elevada consiste en comparar la situación que se encuentra en los países de nuestro entorno. En este sentido las cifras que muestra la tabla son suficientemente concluyentes. La proporción de víctimas de accidentes de tráfico con tasas de alcoholemia positivas en España es, conjuntamente con Francia, la más alta de cualquiera de los países europeos de los que se dispone de datos, i en algunos casos esta proporción es hasta 4 veces superior a la de algunos países europeos. Todo ello sugiere que existe un gran margen para la mejora.

	2001	2005	2010
Francia	32,4	28,8	30,8
Alemania	13,0	11,2	8,4
Suecia	24,7	25,0	16,1
Suiza	19,7	19,3	19,3
Gran Bretaña	15,4	17,2	13,5
España	41,8	33,0	29,7

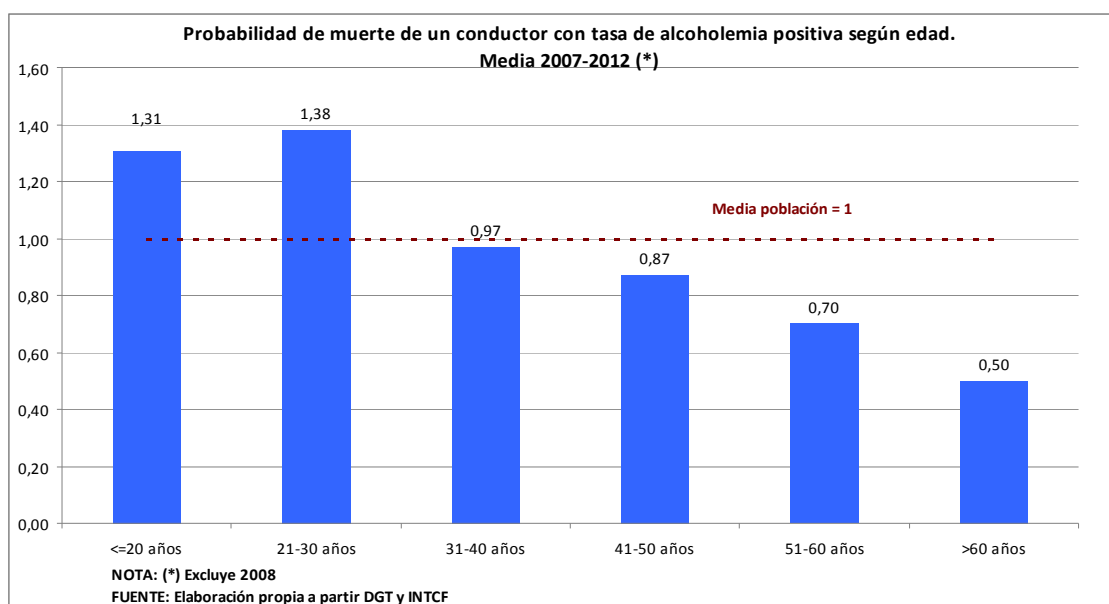
Fuente: ETSC (2012), INTCF y elaboración propia.

- Desde un punto de vista objetivo, que prácticamente un tercio de los muertos en accidente de tráfico presenten tasas de alcoholemia es muy preocupante. Que en 2012 todavía haya 619 muertos con tasas de alcoholemia positivas y que a lo largo de la década haya habido cerca de 15.000, parece del todo inaceptable, y más teniendo en cuenta que una estimación burda pero bastante aproximada del número de heridos graves vinculados a tasas de alcoholemia positivas (a razón de 5 heridos graves por cada muerte) nos llevaría a que en 2012 hubo cerca de 3.000 heridos graves por causa del alcohol y a lo largo de la década, unos 75.000.

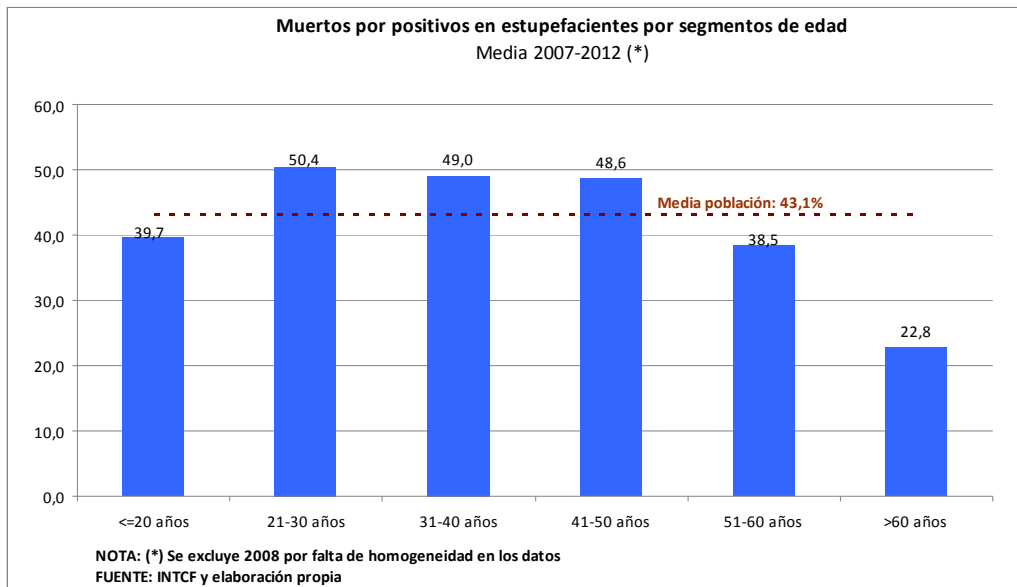
### 3. Tras esta evolución general se esconden comportamientos diferenciales importantes

Debemos remarcar que detrás de toda esta evolución general se esconden hechos diferenciales importantes. Destacaríamos tres:

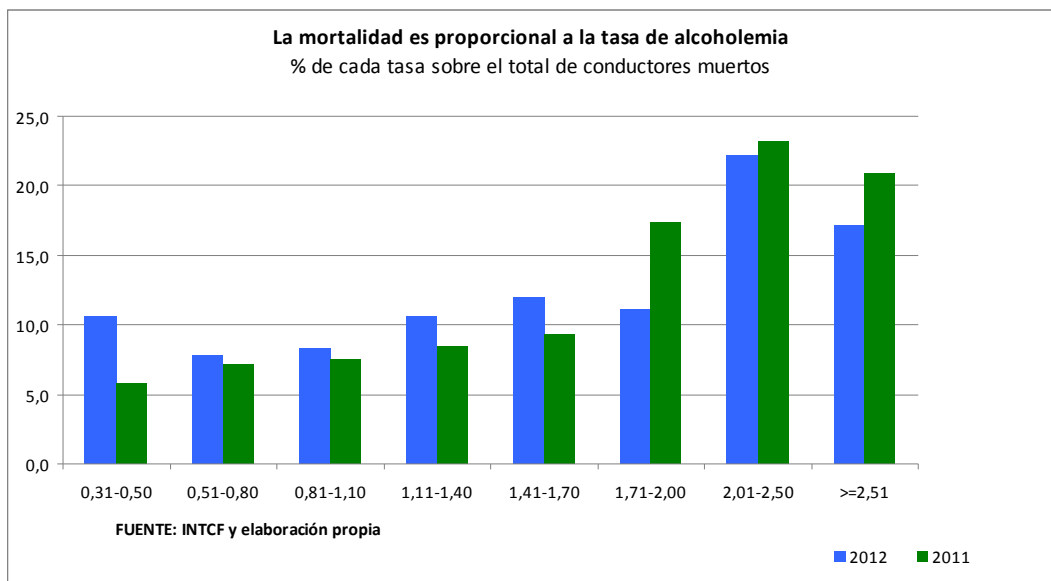
- 1) La probabilidad de muerte con tasa positiva es especialmente elevada entre los más jóvenes. Como muestra el gráfico, la probabilidad de que un conductor joven, de entre 18 y 30 años, muera en accidente de tráfico con tasa de alcoholemia positiva es cerca de un 35% más elevada que la de la media de conductores.



- 2) Paradójicamente, es en el colectivo de mediana edad, entre 30 y 50 años, donde el alcohol tiene más relevancia como factor concurrente de accidentalidad (ver gráfico). Y aunque no disponemos de datos desagregados, es muy probable que este en colectivo, que tiene una cultura muy desarrollada de consumo de alcohol, sea en el que se concentra la mayor parte de reincidentes.

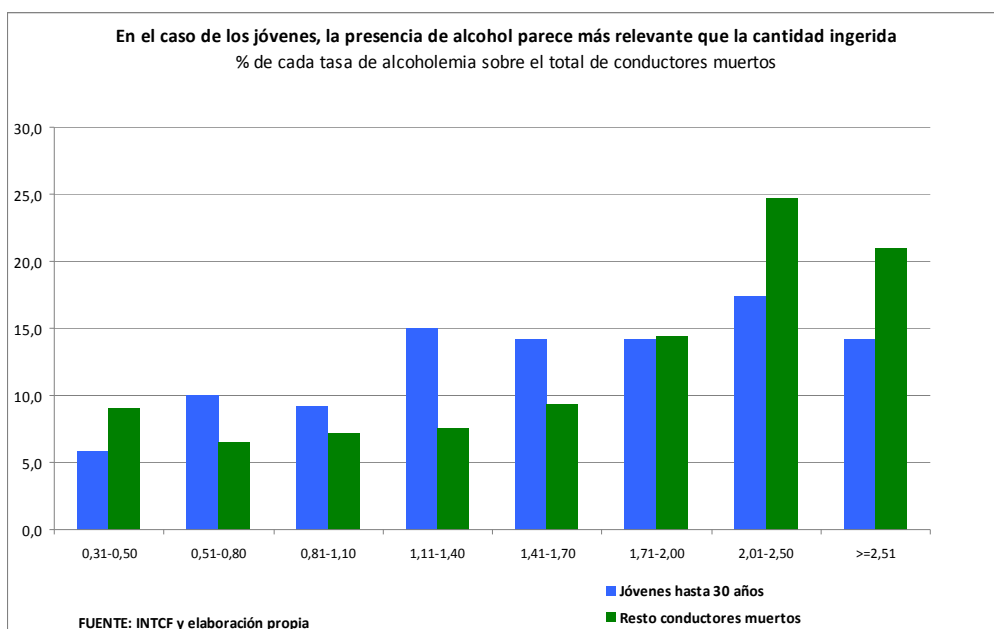


- 3) Es significativo que la mayor parte de la mortalidad se concentre en las tasas de alcoholemia más elevadas (ver gráfico). Es decir, aunque muy probablemente la mayor parte de alcoholemias positivas sean leves, las que concentran más muertos en términos absolutos son las alcoholemias más elevadas, lo que apunta a que en estos casos el riesgo de sufrir un accidente mortal es mucho más elevado.





En el caso de los jóvenes, sin embargo, la distribución de la accidentalidad es más homogénea, siendo importante aunque la tasa de alcoholemia sea baja. Esto, seguramente, está relacionado con que los efectos del alcohol sobre la tasa de riesgo de los jóvenes son mucho más elevados que sobre el conjunto de la población (ver gráfico).



## **II. Recomendaciones del RACC**

A partir del análisis realizado en apartados anteriores y teniendo en cuenta los distintos pronunciamientos de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo, se presentan a continuación posibles propuestas de acción.

Hay que tener en cuenta que, desde hace tiempo, las autoridades europeas vienen pronunciándose a favor de una política integral para hacer frente al binomio conducción y alcohol. En julio de 2010, en la comunicación “Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020”, la Comisión Europea pone especial énfasis en esta problemática, remarcando la necesidad de combinar una política sancionadora activa con medidas preventivas.

Por su parte, el Parlamento Europeo ha ido más allá y en 2011 pidió a la Comisión que elaborara medidas particularmente en tres ámbitos:

- El establecimiento de una tasa máxima de alcoholemia igual para toda la UE.
- La fijación de un límite de 0,0 g/l para los conductores noveles y los profesionales.
- La instalación obligatoria de sistemas de bloqueo en caso de alcoholemia para todos los conductores de vehículos comerciales, de pasajeros y mercancías que hayan tenido más de una condena por alcoholemia.

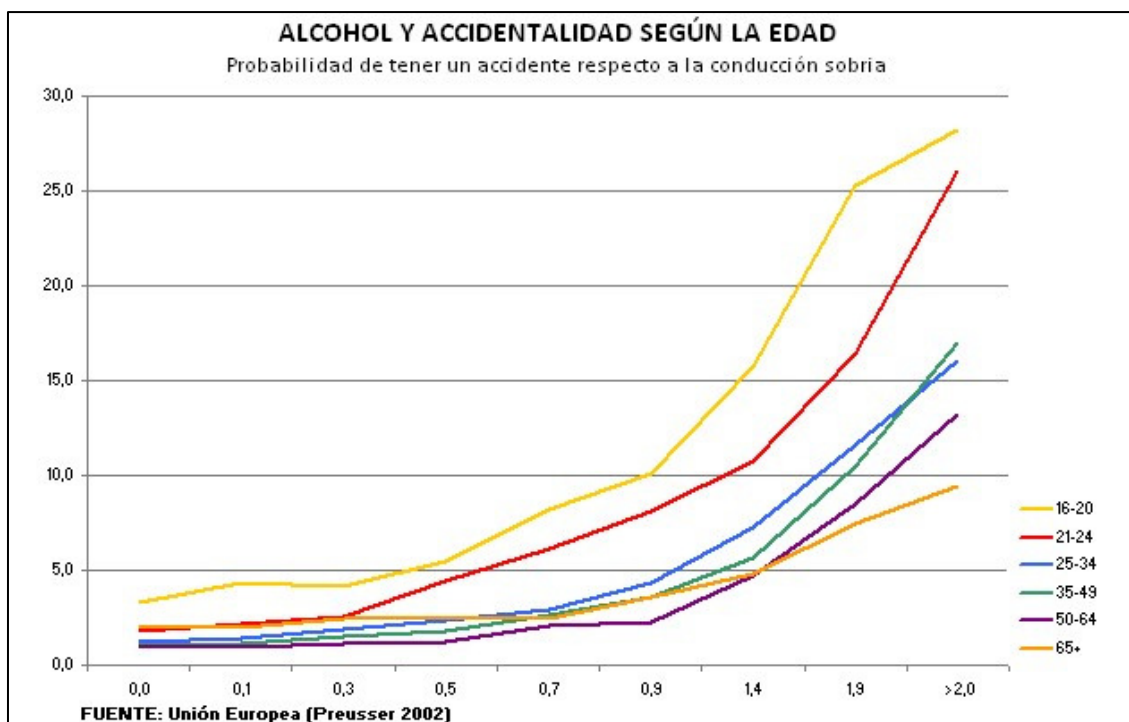
Teniendo en cuenta este contexto, las propuestas que hace el RACC son las siguientes:

## 1. Establecimiento de una tasa de alcoholemia de 0 para conductores noveles y para conductores profesionales

Como ya se ha apuntado, esta medida ha sido solicitada repetidamente por el Parlamento Europeo y por el ETSC y son varios los países que ya la aplican, como se puede ver en la tabla adjunta.

	Standard BAC	BAC for commercial drivers	BAC for novice drivers
Austria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.5	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Cyprus	0.5	0.5	0.5
Czech Republic	0.0	0.0	0.0
Denmark	0.5	0.5	0.5
Estonia	0.2	0.2	0.2
Finland	0.5	0.5	0.5
France	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.5
Germany	0.5	0.0	0.0
Greece	0.5	0.2	0.2
Hungary	0.0	0.0	0.0
Ireland	0.5	0.2	0.2
Italy	0.5	0.0	0.0
Latvia	0.5	0.5	0.2
Lithuania	0.4	0.2	0.2
Luxembourg	0.5	0.1	0.1
Malta	0.8	0.8	0.8
Netherlands	0.5	0.2	0.2
Poland	0.2	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.5	0.5
Romania	0.0	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Slovenia	0.2	0.0	0.0
Spain	0.5	0.3	0.3
Sweden	0.2	0.2	0.2
UK	0.8	0.8	0.8

Esta medida tendría un efecto especialmente significativo sobre los conductores jóvenes, que como ya se ha visto son los que presentan tasas elevadas de riesgo en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol. Se debe tener en cuenta, en este sentido, que la evidencia disponible muestra que el efecto del alcohol sobre el cuerpo humano es mucho más importante en los jóvenes que en los adultos, como se puede observar en el gráfico adjunto.



Más allá de esta evidencia, una medida como esta tendría un efecto pedagógico fundamental en la medida en que por primera vez fijaría una total separación entre alcohol y conducción, es decir, con esta medida se podría empezar a disponer de un “pool” de conductores que asumieran desde el principio que alcohol y conducción no deben ir juntos. Se trata de una medida de muy fácil implementación, sin costes y que, como decimos, puede tener un efecto demostración muy importante.

## 2. Aumento de las multas de 500 a 1.000 € para conductores reincidentes (y para los que tengan tasas de alcoholemia superiores a 1,20 gr/l)

Es indudable que en el contexto de crisis actual, en que ha habido una reducción muy importante de los salarios y del poder adquisitivo de las personas, la multa de 500 € vigente para los conductores que circulan con tasas de alcoholemia positivas resulta suficientemente disuasoria.

Aumentar de forma indiscriminada este importe hasta los 1.000 € podría ser interpretado por la opinión pública, no sin razón, como una medida con un claro afán recaudatorio,<sup>1</sup> lo que resultaría totalmente contraproducente dado los objetivos que se persiguen.

En cambio, tiene mucho sentido aumentar estas multas para conductores reincidentes, que claramente demuestran que no han “aprendido” y que por lo tanto precisan medidas disuasorias más potentes.

<sup>1</sup> Debemos recordar que en la actualidad cada año se detectan unas 120.000 alcoholemias positivas, lo que implica que con un aumento de las multas por alcoholemia de 500 a 1.000 €, el incremento de recaudación podría encontrarse alrededor de los 60 millones de € al año, una cifra muy considerable.

Asimismo, este aumento de 1.000 € se podría aplicar a los conductores que circulan con tasa de alcohol especialmente elevada (superior, por ejemplo, a 1,20 gr/l) pues, como se ha visto en apartados anteriores, son precisamente estos conductores quienes suponen un porcentaje más elevado de conductores muertos con tasas de alcoholemia positiva (más del 70%).

Esta medida planteada así sería de fácil aplicación desde el punto de vista técnico y podría tener un amplio nivel de aceptación y comprensión por parte de la opinión pública.

### **3. Introducción selectiva de los alcolocks en ciertos vehículos**

Siguiendo las recomendaciones del Parlamento Europeo, se propone que la DGT valore las implicaciones y la viabilidad que tendría la instalación obligatoria de sistemas de bloqueo en caso de alcoholemia en todos los vehículos comerciales, de pasajeros y mercancías, cuyos conductores hayan recibido una sanción o más por alcoholemia.

### **4. Intensificación, o como mínimo mantenimiento, de los controles de alcoholemia**

Como se desprende de algunos apartados del informe, y como demuestra la experiencia de otros países,<sup>2</sup> el aumento de los controles de alcoholemia suele provocar una reducción del porcentaje de positivos. Dada la estabilización observada en España en los últimos años, se propone aumentar el número de controles, a efectos de poder seguir bajando ese porcentaje. Y en todo caso, es fundamental que no se rebaje la presión, y evitar que los recortes que impone la crisis económica afecten al número de controles que se están realizando en los últimos años.

### **5. Intensificación de campañas de concienciación que alerten de los peligros del alcohol en la conducción**

Las políticas de prevención y formación son a largo plazo mucho más efectivas que las basadas en la sanción o la prohibición.

---

<sup>2</sup> Informe ETSC.