



GRUPO
PARLAMENTARIO
SOCIALISTA

Grupo
Parlamentario
Socialista
de Cortes
Generales

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Grupo
Socialista en
el Congreso

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a la Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 124 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presentar la siguiente **Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.**

Carrera de San
Jerónimo, 40
28014, Madrid

En el Congreso de los Diputados a 31 de octubre de 2024

PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

C.DIP 46845 31/10/2024 15:29

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Desde que por primera vez en nuestro país se reguló en sede legal la normativa en materia de tráfico, a partir de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, desarrollada por el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, hasta el vigente texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, las múltiples reformas habidas en los mismos han tenido como hilo conductor la mejora de la seguridad vial.

Y en este mismo objetivo deben entenderse las dos medidas objeto de la presente modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: la reducción de la tasa máxima de alcohol en sangre o en aire espirado permitida para la conducción de vehículos y la prohibición de la difusión de información sobre controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, claramente complementarias.

Estas propuestas no tienen un enfoque represivo, sino que persiguen, como es propio de cualquier sociedad moderna y democrática, que sus ciudadanos puedan ejercer con seguridad su derecho a la libre circulación sin ver comprometidas su vida y su integridad física, todos ellos derechos fundamentales reconocidos por nuestro texto constitucional.

II

Las alteraciones debidas al alcohol o las drogas son una de las principales causas de siniestros viales en todo el mundo. El alcohol y las drogas tienen efectos negativos antes, durante y después del siniestro. Antes, porque merman las capacidades funcionales de las personas conductoras y de los peatones, alterando su percepción del riesgo y ralentizando sus tiempos de reacción; durante, porque propician comportamientos negligentes como deambular por la calzada, imposibilitar el abandono

del vehículo siniestrado o prestar auxilio a otras víctimas del siniestro; y después, porque son incompatibles, interactúan negativamente o disminuyen la eficacia de algunos fármacos, cuyo suministro puede ser vital durante el traslado al hospital o una vez ingresado en el mismo, reduciendo las posibilidades de supervivencia y comprometiendo en todo caso la recuperación de las víctimas.

En Suecia y Noruega, líderes mundiales en seguridad vial e impulsores de la Visión Cero, la tasa para todas las personas conductoras es 0,1 miligramos por litro de aire espirado ó 0,2 gramos por litro en sangre. Organizaciones internacionales, como el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (Organismo independiente y sin ánimo de lucro dedicado a reducir el número de muertos y heridos debidos al transporte en Europa), recomiendan también una tasa de 0,1 miligramos por litro de aire espirado ó 0,2 gramos por litro en sangre, entendiendo que este límite equivale a la tolerancia cero. También los informes del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, adscrito a la Comisión Europea, contienen la misma recomendación.

Las investigaciones disponibles demuestran que el consumo de alcohol, aun en cantidades relativamente pequeñas, aumenta la probabilidad de que se produzca un accidente y también empeora la gravedad del accidente. Los conductores con una tasa entre 0,05 y 0,25 miligramos por litro de aire espirado (0,1 y 0,5 gramos por litro en sangre) tienen hasta tres veces mayor riesgo de accidente mortal, cuando se les compara con conductores sobrios.

En España, según un informe del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, el 33% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico presentaban resultados positivos de alcohol en sangre y también el 29% de los peatones fallecidos. Según otro informe, en este caso de la Fiscalía General del Estado, en el año 2023 se registraron 50.071 condenas penales por conducir con altas tasas de alcohol. Por otra parte, en las pruebas de alcoholemia realizadas a conductores implicados en siniestros de tráfico en el primer semestre del 2024, el 5,61% dieron resultados positivos.

Los actuales límites de alcohol en sangre para conductores, recogidos en este momento en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se establecieron hace unos 25 años. Se determinan diferentes límites en función de si se trata de conductores de vehículos

turismos ordinarios, de conductores de vehículos destinados al transporte de personas o mercancías, o de la antigüedad del permiso o licencia de conducción.

El establecimiento de una tasa de 0,1 miligramos por litro de aire espirado ó 0,2 gramos por litro en sangre para todos los conductores, independientemente del tipo o antigüedad de su permiso, eliminaría los problemas de comunicación y confusión que supone tener normas diferenciadas para conductores noveles y profesionales. Además, es coherente con las campañas de comunicación de la Dirección General de Tráfico, que ya en el año 2007 apuntaba *“La única tasa segura es 0,0”*, y en la campaña de verano del 2024 *“Solo 0,0 tiene 0 consecuencias”*.

Se trata, por ello, de trasladar una misma tasa para todos igual y un mensaje muy claro que proscriba la extendida idea de que un consumo moderado es aceptable y está permitido, y solo los excesos están prohibidos. Los mensajes sobre el consumo de alcohol y la conducción deben ser claros y contundentes para la persona conductora (sólo 0,0 es seguro).

Así, para finalizar el análisis de esta medida es fácil entender que el esfuerzo que se pide a la ciudadanía, en un tema que conoce muy bien, así como sus trágicas consecuencias, es mínimo si lo ponemos en relación con las ventajas que de su implementación se van a obtener, tal y como demuestran los datos traídos a colación.

III

En segundo lugar, y en relación con lo anterior, la presente reforma legal tiene por objeto prohibir la difusión de información sobre controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial.

La vigilancia efectiva, el control policial y el cumplimiento de las sanciones y de las penas son el mejor instrumento para transmitir el mensaje de que el cumplimiento efectivo de la ley, para lo cual son instrumento esencial los mencionados controles, en especial de alcohol y drogas, es la garantía del ejercicio de nuestra libertad constitucional de circulación y de la tutela de otros bienes jurídicos como son la vida y la integridad física.

Por ello, una sociedad democrática avanzada como la nuestra no puede ni debe tolerar la existencia de grupos organizados que utilizan las redes sociales y las aplicaciones de mensajería instantánea para teléfonos móviles, como instrumento para proteger la impunidad de una minoría de personas conductoras peligrosas y contumaces, frecuentemente causantes de siniestros viales, mediante la difusión de avisos cuyo contenido advierte de la situación de dichos controles policiales, en especial de los de alcohol y drogas, con la finalidad de que puedan evitarlos. El ejercicio del derecho a comunicar o recibir libremente información veraz por cualquier medio de difusión no puede poner en peligro la vida, la integridad física y la libertad de circulación en condiciones de seguridad de los demás. No es baladí recordar que los derechos fundamentales deben interpretarse de forma armónica, sobre la base del principio de proporcionalidad en su ejercicio, sin que ninguno de ellos pueda imponerse sobre los demás o permita, fruto de una consideración maximalista, dar carta de naturaleza o ser pretexto para poner en riesgo los restantes.

En conclusión, la existencia de grupos organizados de usuarios, así como de aplicaciones que advierten de la ubicación de controles aleatorios, especialmente de alcohol y drogas, cuya finalidad es reducir los siniestros viales, supone una seria amenaza para la seguridad vial, y, en consecuencia, para la vida y la integridad física de las personas. Los poderes públicos deben perseguir e impedir estas conductas totalmente reprochables adoptando medidas eficaces tendentes a impedir la difusión de información que pueda restar eficacia a la labor policial en el control de conductas antijurídicas y frecuentemente delictivas.

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade el apartado 7 al artículo 13, con la siguiente redacción:

“7. Se prohíbe la difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial”.

Dos. Se añade el párrafo z4) al artículo 76, con la siguiente redacción:

“z4) Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,1 miligramos por litro de aire espirado ó 0,2 gramos por litro en sangre, hasta 0,25 miligramos por litro de aire espirado ó 0,5 gramos por litro en sangre”.

Tres. Se modifica el párrafo c) del artículo 77, que queda redactado del siguiente modo:

“c) Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,25 miligramos por litro de aire espirado ó 0,5 gramos por litro en sangre, o con presencia en el organismo de drogas”.

Cuatro. Se añade el párrafo y) al artículo 77, con la siguiente redacción:

“y) La difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial”.

Cinco. Se modifica el párrafo a) del apartado 2 del artículo 80, que queda redactado del siguiente modo:

“a) Las infracciones previstas en el artículo 77c) cuando la tasa de alcohol exceda de 0,5 miligramos por litro de aire espirado o 1 gramos por litro en sangre, y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros”.

Seis. Se añade el párrafo h) al artículo 82, con la siguiente redacción:

“h) En el supuesto de difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, el responsable de la infracción será la persona física que difunda el contenido, aunque se sirva para ello de

plataformas o servicios de la sociedad de la información, o se trate de redifusiones con origen en otros datos o informaciones de terceros.”

Siete. Se modifica el punto 1 del anexo II, que queda redactado del siguiente modo:

“

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a las siguientes:	
Valores miligramos por litro aire espirado, superior a más de 0,5, ó 1 gramos por litro en sangre.	6
Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50, ó superior a 0,5 hasta 1 gramos por litro en sangre (incluido).	4
Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,10 hasta 0,25, ó superior a 0,2 hasta 0,5 gramos por litro en sangre (incluido).	2

“

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

ANTECEDENTES

- Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre