

LA FALTA DE DISYUNTIVA JUVENIL EN EL BINOMIO BOTELLÓN Y CONDUCCIÓN

THE LACK OF JUVENILE DILEMMA IN THE BINOMIAL LARGE BOTTLE AND CONDUCTION

FERNANDO CERMEÑO GUILMAÍN

Alumno de Doctorado de la Unión Europea (UNED).

Resumen: En la actualidad nos encontramos ante un binomio que buena parte de la juventud española considera indisoluble: el alcohol y la conducción de vehículos. De un tiempo a esta parte, el fenómeno del botellón entre la juventud se ha convertido en la forma de vida de varias generaciones. Esto, unido a la posibilidad actual de comprar un automóvil poco tiempo después de obtener el permiso de conducción y a la tradicional costumbre española del consumo de alcohol durante los fines de semana y en la mayoría de eventos sociales está haciendo aumentar la siniestralidad vial en la que un amplio porcentaje de los accidentados había consumido alcohol o drogas antes de la conducción.

El problema es que la legislación y la tradición alcohólica española van por distintos caminos. La legislación intenta ser restrictiva aplicando incluso la legislación penal para erradicar la conducción embriagada, mientras que la sociedad es más tolerante con el consumo de alcohol al volante. La mayoría de la población opina que se debe sancionar administrativamente a los conductores que circulen bajo los efectos del alcohol o drogas, pero solo se deben condenar penalmente las situaciones viales más extremas.

En esta situación el legislador sitúa a la sociedad ante una disyuntiva: beber alcohol y consumir drogas en fines de semana y en eventos sociales sin conducir automóviles o potenciar los controles preventi-

vos y erradicar el botellón mediante su prohibición para detectar conductores embriagados y proceder a su sanción incluso en el ámbito penal.

Abstract: Today we are faced with a binomial that much of Spanish youth considered indissoluble: alcohol and driving. For a while now, the phenomenon of the «botellón» among youth has become the way of life of many generations. This, coupled with the current possibility of buying a car soon after obtaining the driving licence and the traditional Spanish custom of drinking alcohol during the weekends and in the majority of social events is doing to increase the road accidents in which a large percentage of the injured had consumed alcohol or drugs before driving.

The problem is that law and the Spanish alcoholic tradition going by different paths. The legislation tries to be restrictive by applying even the criminal law to eradicate drunk driving, while the society is more tolerant with the consumption of alcohol at the wheel. The majority of the population believes that you must administratively punish drivers moving under the influence of alcohol or drugs, but only should criminally condemn the most extreme road situations.

In this situation the legislature puts society faced a dilemma: drinking alcohol and using drugs on weekends and at social events without driving automobiles or strengthen preventive controls and eradicate the bottle through its prohibition to detect drunk driving and proceed to its sanction even in criminal matters.

Palabras clave: alcohol y drogas, conducción de vehículos, accidentes de tráfico, derecho sancionador.

Keywords: alcohol and drugs, driving vehicles, road traffic, disciplinary law.

Recepción original; 04/10/2016.

Aceptación original: 10/10/2016.

Sumario: I. Introducción. II. Visión del legislador sobre el alcohol y las drogas en la conducción: 1. Derecho Administrativo sancionador: perspectiva histórica. 2. Regulación administrativa actual. 3. Derecho Penal: perspectiva histórica. 4. Regulación penal actual. III. Visión de la sociedad española sobre el alcohol y las drogas: 1. La masificación del parque automovilístico español. El boom del automóvil en los años 60. 2. Los movimientos inconformistas juveniles. Los años 80: A. La aceptación política y su intento de apropiación.

ción. B. El canto al alcohol y a las drogas. IV. Conclusiones. V. Bibliografía.

I. INTRODUCCIÓN

A fecha de hoy, es sabido por casi todo el mundo que la práctica de la conducción de vehículos a motor y ciclomotores es incompatible con el consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicotrópicas o estupefacientes.

Sin embargo es notorio comprobar que en la realización aleatoria de controles de alcoholemia en nuestras vías públicas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del tráfico que se pueden producir durante cualquier fin de semana en horario nocturno, se está detectando que un importante número de personas conducen superando los límites, tanto administrativos, como penales poniendo en riesgo al resto de los usuarios de la vía.

Esa disociación puede venir dada por los diferentes caminos que han tomado las dos partes en conflicto que no encuentran un equilibrio que conjugue ambas situaciones: a un lado de la balanza, se encuentra el legislador que, dentro de la normativa europea está obligado a legislar en el sentido de erradicar totalmente el consumo de alcohol y de estupefacientes durante la conducción de vehículos a motor y ciclomotores con el objetivo de alcanzar la cifra de cero muertos en accidentes de circulación para el año 2050. Pero la otra parte que busca el equilibrio en la balanza es el conjunto de la sociedad española, que por tradición cultural, identidad propia y posibilidades agrarias se manifiesta ampliamente consumidora, principalmente de bebidas alcohólicas y en menor medida, de sustancias estupefacientes, sobre todo en el tramo de población más joven y ese es el objeto de este estudio, tratar de proporcionar datos y alternativas que permitan concienciar a la juventud de que la diversión no pasa única y exclusivamente por el consumo de sustancias que alteren momentáneamente la percepción y lo innecesario de conducir vehículos bajo esos efectos cuando se han consumido tales sustancias.

Para profundizar en lo anterior se dividirá este estudio en dos partes: una que estudiará la preocupación y la evolución que el legislador ha realizado sobre la conducción embriagada o bajo los efectos de las drogas y otra parte en la que se abordará el consumo de alcohol y drogas entre la población, cada vez desde edades más tempranas.

II. VISIÓN DEL LEGISLADOR SOBRE EL ALCOHOL Y LAS DROGAS EN LA CONDUCCIÓN

El mundo de la circulación de vehículos a motor, aunque actualmente sea considerada como una de las actividades que las personas realizan con más asiduidad y que alcanza una de las mayores cifras de siniestralidad y de mortalidad, es relativamente reciente en el conjunto de la sociedad mundial y nuestro país no escapa a ello.

Por ello, desde los albores del automóvil, el legislador ha manifestado una seria preocupación por regular y ordenar la circulación de vehículos y los requisitos de los conductores desde una perspectiva reguladora inicial a manos del Derecho Administrativo; con el avance del tiempo y con la aparición de conductas viales desordenadas, se ha debido incluir la comisión de determinadas actitudes realizadas durante la conducción como ilícitos perseguibles a través del Derecho Penal.

1 Derecho Administrativo sancionador: perspectiva histórica

En este estudio, inicialmente trataremos la perspectiva de la regulación y ordenación de vehículos y conductores desde la rama del Derecho Administrativo y recordando un poco nuestra historia, parece ser que el primer coche con motor de gasolina que llegó a España fue en 1881, importado de Francia, un Panhard Levassor; desde ese primer automóvil, los restantes que se fueron añadiendo a la circulación por nuestras carreteras lo hacían sin que existiera normativa alguna que regulara su uso y sin que portaran siquiera una placa identificativa de matrícula que pudiera mantener un control sobre su procedencia o propietario. Llegó el año 1900 y aun no se había matriculado ningún vehículo en nuestro país, ya que hasta entonces no existía legislación alguna para ello aunque ello no impedía que existieran diversos automóviles a motor circulando por las carreteras españolas. La primera matrícula española de la que se tiene constancia data del 31 de Octubre de 1900 y corresponde a un «Clément» (esta marca con el tiempo daría lugar a la empresa automovilística Talbot), propiedad de José Sureda, del barrio de Santa Catalina en Palma de Mallorca. Ese mismo año se matricularon otros tres coches, uno también en Mallorca y dos más en Cáceres y Salamanca. Desde entonces el parque automovilístico español comenzó a crecer de modo desmesurado lo que lo ha llevado a sucesivos cambios en cuanto a la normativa aplicable en cada momento. En un principio y hasta 1907 cada

vehículo disponía de una doble numeración identificativa: la que otorgaba el Ayuntamiento donde residía el propietario del automóvil, con la que podía circular por el municipio y otro distintivo que concedía el Gobierno Civil y que ampliaba los límites de la circulación del vehículo hasta la provincia de residencia del propietario. Mientras que en el año 1900 ya se comenzaron a matricular vehículos en algunas provincias españolas, en otras el sistema de identificación tardó algunos años. La más tardía en la península fue la provincia de Huelva, cuya primera matriculación data del año 1912. Fue a partir del día 24 de Mayo de 1907 cuando se unificó el sistema de matrículas, anulándose las placas identificativas municipales y designándose para las modernas dos o tres letras según la provincia. En ese año de 1907, el parque automovilístico ya se situaba en algo más de 1000 vehículos matriculados circulando por España y sobre el año 1926 ya circulaban por las carreteras españolas cerca de 115.000 vehículos.

Ante este preocupante aumento de vehículos circulando por nuestras carreteras y caminos, la preocupación del legislador por el mundo del automóvil, tanto en lo relativo a las características técnicas que los vehículos a motor debían reunir para poder circular por las vías públicas, como a las condiciones y requisitos que debían cumplir las personas que pretendieran conducir un automóvil, se plasmó en un principio en el Reglamento para Servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado, de 17 de septiembre de 1900¹, primera norma general española dictada para regular el fenómeno del tráfico que se desarrollaba en 24 artículos y que se ocupaba, desde el punto de vista exclusivamente administrativo, de regular la circulación de los automóviles aunque más por las vías urbanas que por las carreteras nacionales interurbanas. Una de sus características principales, concretada en el artículo 5, radicaba en la obligación de obtener un permiso de conducción expedido por el Gobernador de la provincia en la que tuviera su domicilio a nombre de la persona que pretendiera conducir un automóvil por las carreteras; con tal objeto, dicha Autoridad debía comisionar a la persona o personas facultativas que estimase oportunas, a fin de que examinaran los antecedentes y documentos relativos a la aptitud del interesado, haciéndole las preguntas y sometiéndole a las pruebas que considerasen necesarias.

En vista del examen, el Gobernador podría otorgar o no el permiso solicitado, entendiéndose, en caso afirmativo, que este permiso no eximía al examinado de la responsabilidad personal o de la subsidia-

¹ Publicado en la Gaceta de Madrid núm. 236, de 20 de septiembre de 1900.

ria de la Empresa de quien dependiera, respecto de los daños que pudiera causar en la circulación por las vías públicas.

Para evitar conductas viales desordenadas, el artículo 20 de dicho Reglamento disponía que el conductor que en el transcurso de un año infringiera dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia a sus deberes, pudiera ser privado de su permiso para conducir automóviles.

Como se puede ver, la normativa aplicable a los requisitos para conducir vehículos era francamente laxa pues las exigencias que los conductores debían cumplir para no perder su permiso de conducción se reducían a no exceder la velocidad de 28 kilómetros por hora en vías interurbanas y la de 12 kilómetros por hora en travesías y vías urbanas para vehículos privados estando limitada la velocidad de los vehículos públicos a 25 kilómetros por hora en vías interurbanas y a 10 kilómetros por hora en vías interurbanas y travesías, llegando incluso a detenerse si hubiera alguna dificultad circulatoria o riesgo de accidente.

Otros requisitos obligatorios para los conductores de vehículos venían a ser la señalización de la presencia del vehículo mientras se mantuviera en circulación mediante el uso de una campanilla o bocina, la comprobación frecuente del estado de frenos del automóvil y su correcta inmovilización cuando el conductor debía abandonarlo.

En cuanto a la imposición de multas por hechos de circulación y en lo no dispuesto en este, el Reglamento para Servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado se remitía al Reglamento para la Conservación y Policía de las carreteras de 19 de enero de 1867².

Pocos años después, se publicó la Real Orden de 24 de mayo de 1907 que aprueba la Instrucción para el cumplimiento del Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras (Gaceta de Madrid n.º 160, de 09 de junio), que vino a subsanar algunas anomalías creadas durante los primeros seis años de vigencia de aquel primer Reglamento y de la vida administrativa de los automóviles y sus conductores ante la falta de un criterio uniforme en la regulación de las inscripciones, registros y certificaciones de los vehículos y de los permisos de conducción tanto de los Ayuntamientos como de los Gobiernos Civiles. Con esa Real Orden, se dota a las placas de matrícula de un criterio uniforme respecto a la numeración combinada de la contraseña de la provincia respectiva y sepa-

² Publicado en la Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo de 1867.

rado por un guion, el número de orden de la licencia, normativa que ha regido hasta el año 2000.

Como anécdota, cabe destacar que era tal el desconcierto que la intrusión del automóvil supuso tanto en el mundo urbano, como en el rural, que en el año 1914 hubo de publicarse por la Dirección General de Obras Públicas, perteneciente al Ministerio de Fomento, la Real Orden³ que daba potestad como Guarda Jurado y Agente de la Autoridad a los peones camineros encargados de la vigilancia y conservación de las carreteras en cuanto a la facultad de denunciar ante el juzgado correspondiente a aquellas personas que arrojasen piedras ante el paso de los automóviles por las carreteras o travesías urbanas o agredieran a sus conductores.

Del estudio de las normas destinadas a regular la circulación de vehículos y las condiciones y requisitos para poder conducir automóviles en España, desde que se matriculó el primer vehículo en 1881, ninguna de las normas promulgadas relativas a la utilización de vehículos a motor hacía mención a la conducción embriagada, ni tan siquiera el Real Decreto de 23 de julio de 1918 por el que se aprobó el Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España⁴. Habrá que esperar hasta la promulgación del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de junio de 1926, publicado en la Gaceta de Madrid núm. 170 el día 19 de junio de 1926, para encontrar entre los requisitos para poder conducir un automóvil algún tipo de penalización ante la conducción bajo los efectos del alcohol, aunque limitado a determinados conductores.

Así, la citada norma establecía en su artículo 5 a) la obligatoriedad de poseer un permiso de conducción expedido por una Jefatura de Obras Públicas para todos aquellos que quisieran conducir un automóvil por las vías públicas de España previa certificación de un Ingeniero inspector de automóviles, afecto a una inspección industrial provincial.

Esta norma establecía dos categorías para el permiso de conducción: el de segunda clase que autorizaba a conducir vehículos de servicio particular y el de primera clase que autorizaba la conducción de toda clase de vehículos de la categoría a que se refiriera el permiso. Entre los requisitos de su obtención, el artículo 5.c) apartado 1.º, exigía la ausencia de alcoholismo y de otras toxicomanías y una vez ob-

³ Gaceta de Madrid núm. 275, de 2 de octubre de 1914.

⁴ Publicado en la Gaceta de Madrid núm. 205, de 24 de julio de 1918.

tenido este permiso de primera clase, se sancionaba con su retirada por un periodo de un mes cuando el conductor fuera sorprendido en estado de embriaguez conduciendo su vehículo, con la retirada por un periodo de tres meses si reincidía en la falta y a la segunda reincidencia se le retiraba de modo definitivo el permiso de conducir sin posibilidad de volver a expedirse al infractor otro permiso nuevo [Artículo 7.e)].

La promulgación las anteriores normas citadas junto con la del Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1928 (Gaceta de Madrid, n.º 218, de 05 de agosto) modificado por Real Decreto de 30 de octubre de 1929 (Gaceta del día 1 de noviembre) que incluía el Reglamento de 1926 con modificaciones y actualizaciones, dieron pie al nacimiento del primer Código de la Circulación en 1934, aprobado por Decreto de 26 de septiembre (Gaceta de Madrid, n.º 269, 270 y 271, de fechas 26, 27 y 28 de septiembre), siendo esta la primera norma que desarrollaba íntegramente todos los supuestos referentes a la circulación de vehículos por todas las vías públicas de España, tanto urbanas como interurbanas y los requerimientos exigibles a los conductores de dichos automóviles para realizar la conducción. Tuvo una dilatada vigencia en nuestro ordenamiento ya que los últimos once artículos de ese cuerpo legal que se mantenían en vigor fueron derogados el día 8 de diciembre de 2009 a pesar de estar en plena vigencia desde hacía ya seis años el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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, publicado en Boletín Oficial del Estado núm. 306 de 23 de diciembre de 2003.

En esa norma de 1934 ya se daba plena importancia a determinados requisitos que debía cumplir la persona que pretendiese obtener un permiso de conducción; así, el apartado 17 del artículo 274, relativo a intoxicaciones determinaba que serían eliminados de las pruebas de obtención del permiso de conducir los que presentasen síntomas de alcoholismo, morfínismo u otra intoxicación exógena y en cuanto a la conducción embriagada, endurecía las sanciones propuestas en el anterior Reglamento de 1926 ya que según el artículo 296 del Código de Circulación de 1934, la retirada definitiva del permiso de conducción debía ser propuesta siempre que se comprobase que el titular conducía en estado de alcoholismo agudo.

En fechas más recientes, el legislador se dio cuenta de que la normativa sobre tráfico había quedado desfasada y que una cuestión de tanta trascendencia social no debía ser regulada en un reglamento independiente que no tenía conexión con Ley alguna, lo que no se adecuaba debidamente a las exigencias derivadas de la Constitución de 1978.

El fenómeno de la circulación de vehículos debía tratarse no solo desde la perspectiva policial sino desde un punto de vista más amplio orientado a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas. Era necesario adecuar la normativa vial al mundo automovilístico del momento y para ello se precisaba una modernización de las normas reguladoras de la circulación vial. Como resultado, se promulgó la Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE, n.º 178, de 27 de julio).

Relativa al tema que nos ocupa, la base n.º 4 de esa Ley determinaba en su apartado 3 que *«En particular, los conductores quedarán especialmente obligados a circular de manera diligente, (...) absteniéndose de ingerir cualquier sustancia que disminuya o perturbe sus facultades, así como a someterse a las pruebas que para su detección se determinen pudiéndose realizar, a este efecto, controles preventivos de carácter general, de acuerdo con los programas que establezca la Administración»*.

Y para garantizar el cumplimiento de esta norma, la Base n.º 8 establecía un cuadro de infracciones y sanciones que en el caso de la ingestión de sustancias que perturbasen o disminuyeran las facultades psicofísicas del conductor se calificaban como graves o muy graves, siendo sancionadas las primeras con multa de hasta 50.000 pesetas (300,51 €) y las segundas con multa de hasta 100.000 pesetas (601,01 €) pudiendo imponerse además, la sanción de suspensión del permiso de conducir hasta tres meses.

2. Regulación administrativa actual

En desarrollo de la Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, nació el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE de 14 de marzo de 1990), de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la citada Ley de Bases y

concretamente, en lo relativo a la conducción embriagada o bajo los efectos de drogas, su artículo 12 dispone que *«1. No podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan.*

Tampoco podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9.

2. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente, quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta Ley.

3. Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados y, para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados.

4. El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol o de drogas se establecerán reglamentariamente.

5. A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes.»

Esta Ley sobre circulación de vehículos ha sufrido diversas modificaciones desde su entrada en vigor, siendo las más importantes las que tratan sobre

- La posibilidad de cumplir fraccionadamente la suspensión del permiso de conducir y de obtener la sustitución por otras medidas reeducadoras de las sanciones. Ley 19/2001, de 19 de diciembre.
- El establecimiento del sistema denominado «permiso y licencia de conducción por puntos» el cual, incidiendo sobre las autorizaciones administrativas para conducir, supuso la combinación de dos elementos esenciales: un carácter reeducador para modificar los comportamientos infractores mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes y un efecto punitivo para esos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Ley 17/2005, de 19 de julio.
- La fijación de la cuantía de las infracciones leves, sancionadas con multa de hasta 100 euros, las graves con multa de 200 euros y las muy graves con multa de 500 euros, excepto las infracciones referidas a no respetar los límites de velocidad, que conllevarán como sanción la cuantía prevista en el anexo IV de la Ley modificadora. Además se crea el Procedimiento abreviado que ofrece al infractor la posibilidad de cumplir rápidamente la sanción impuesta a cambio de una reducción importante en esta. Si el conductor se quiere acoger al procedimiento abreviado dispone de un plazo de veinte días naturales, desde el día siguiente a la notificación de la infracción, para pagar la sanción, obteniendo un 50 % de reducción en el importe de la misma, dando por concluido el proceso sancionador. Los infractores que decidan recurrir, no podrán acogerse al descuento del 50 % del importe de la sanción y seguirán el procedimiento ordinario, donde dispondrán de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones. Ley 18/2009, de 23 de noviembre.
- Se prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, castigándose esta infracción administrativa con una sanción de 1.000 euros y la detracción de 6 puntos y se mantiene en 500 euros y la detracción de 4 a 6 puntos la infracción por conducir con tasas de alcohol superiores a las

establecidas, Además, se sanciona con 1.000 euros de multa a aquellos conductores reincidentes, es decir, que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por el mismo motivo; así como para aquellos conductores que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida. Además, se establece la obligación que tienen no sólo los conductores, sino todos los usuarios de la vía de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción. Ley 6/2014 de 7 de abril.

De igual modo, para completar el desarrollo de las Bases contenidas en la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se dictaron entre otros los siguientes Reglamentos:

- Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (BOE núm. 95, de 21 de abril).
- Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. (BOE núm. 275, de 17 de noviembre).
- Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (BOE núm. 189, de 9 de agosto de 1995).
- Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE núm. 238, de 4 de octubre).
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. (BOE n.º 22, de 26 de enero de 1999; corrección de errores en BOE n.º 38, de 13 de febrero de 1999).
- Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (BOE núm. 80, de 3 de abril).
- Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre; corrección de errores en BOE núm. 302, de 18 de diciembre).

- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003).
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 15 de septiembre de 2008).
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE núm. 138 de 08 de junio de 2009).
- Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores (BOE núm. 54, de 3 de marzo; corrección de errores en BOE núm. 169, de 13 de julio de 2010).

3. Derecho Penal: perspectiva histórica

Desde la aparición del automóvil, el legislador ha tratado de conducir los comportamientos infractores viales relativos a la conducción de vehículos a través del Derecho Administrativo sancionador; sin embargo, con el devenir de determinadas conductas anómalas realizadas durante la conducción de automóviles y que el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa no era capaz de corregir, hubo que recurrir al castigo de esas conductas por medio del Derecho Penal. Centrándonos en la conducción embriagada, a partir de los años 50 del siglo pasado, el legislador español comenzó a tratar el binomio formado por un lado por la conducción de vehículos a motor y ciclomotores y por otro lado por la ingesta de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes durante dicha conducción como una actividad peligrosa y desde entonces ha ido tratando con desigual rigor la conducción de vehículos bajo los efectos de bebidas alcohólicas y de drogas tóxicas.

Para castigar la conducción bajo los efectos del alcohol, se promulgó por primera vez en nuestra legislación una norma que introducía como delitos contra la seguridad del tráfico algunos hechos que se consideraban gravemente atentatorios para la seguridad de los intervinientes (personas y cosas) en el tráfico de vehículos de motor. Esta norma fue la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de

vehículos a motor⁵, ley penal especial, a la que algunos autores denominaron Ley Penal del Automóvil⁶ y desde entonces, toda la legislación penal ha castigado con desigual rigor la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.

En esta Ley de 1950 se regularon delitos que ahora consideramos como clásicos de este tipo de infracciones penales, como por ejemplo la conducción bajo la influencia del alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, la conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o salud de las personas o los bienes, la obstaculización o no restablecimiento de la seguridad del tráfico y otros tipos penales que ya han desaparecido o bien se han convertido en delitos autónomos independientes de este tipo de delitos, como el entonces denominado delito de fuga, hoy llamado de omisión del deber de socorro. Se contemplaba también en esta primera regulación el delito de conducción de un vehículo de motor sin haber obtenido la habilitación administrativa para ello; además la ley recogía también otros delitos relacionados directamente con los vehículos de motor, aunque no con el tráfico de los mismos o la puesta en riesgo de la seguridad de la circulación, como eran la utilización ilegítima del vehículo de motor o la falsificación de las placas de matrícula, hechos que han alcanzado su propia autonomía porque no afectan a la seguridad vial.

Ya desde este primer momento la comisión de estos delitos llevó aparejada la pena de privación del permiso para conducir vehículos de motor, junto con las penas de multa y privativas de libertad. En relación con estas últimas, se propugnó por la doctrina la supresión y su sustitución por penas pecuniarias y por la privativa del permiso como penas más adecuadas, ya que se consideraba que en estos hechos, las penas privativas de libertad debían ser necesariamente de corta duración en función del principio de proporcionalidad y su efecto, desde el punto de vista tanto preventivo general como especial, era mínimo.

En esta primera ley penal del automóvil, la técnica legislativa empleada fue similar a la actual; por un lado delitos de peligro abstracto y por otro, delitos de peligro concreto, aunque la exigencia de proximidad del riesgo fuera mayor en esa primera ley, ya que se requería constatar la efectiva situación de incapacidad para conducir con seguridad para que se cumpliera el tipo de conducción bajo la influen-

⁵ BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950

⁶ Vid. CUELLO CALÓN, E, *Ley penal del automóvil. Texto y comentario de la ley de 9 de mayo sobre uso y circulación de los vehículos a motor*. Bosch, Casa Editorial. Barcelona 1950

cia del alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes. De peligro concreto era el denominado delito de conducción de modo peligroso para el público, hoy temerario, que al igual que en la regulación actual protegía tanto la vida y salud de las personas, como los bienes, a diferencia del actual artículo 380 del Código Penal que solo protege a las personas excluyendo los bienes.

En cuanto al instrumento típico, en la Ley de 9 de mayo de 1950, se excluía el ciclomotor, ya que en sentido estricto no podía considerarse automóvil; esta polémica no se zanjó hasta la inclusión del ciclomotor en el actual Código Penal.

En nuestros siguientes Códigos Penales se continúa manteniendo la penalización de los delitos, entonces denominados contra la seguridad del tráfico; así con la entrada en vigor del Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre, (BOE núm. 297, de 12 de diciembre de 1973) los artículos 340 bis a), conducir un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o con temeridad manifiesta, 340 bis b), colocar obstáculos en las vías no restablecer la seguridad de la vía y 340 bis c), conducir sin haber obtenido el permiso de conducción mantienen penas de prisión o multa y de retirada del permiso de conducción para aquellos conductores que realizaran las conductas descritas. En el caso que estudiamos, la conducción embriagada se castigaba en 1973 con la pena de multa de 5.000 a 50.000 pesetas y privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años.

Con la reforma operada en el Código Penal por Ley Orgánica 3/1989 de 21 de junio, de actualización del Código Penal (BOE núm. 148 de 22 de junio) se castigaba con las penas de arresto mayor (de un mes y un día a seis meses).o multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas y privación, en todo caso, del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años al que condujera un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, aumentando las penas con relación a la regulación anterior de 1973 que no contemplaba la pena de prisión para la conducción etílica.

4. Regulación penal actual

En la actualidad los delitos contra la Seguridad Vial vienen contemplados en el Código Penal vigente aprobado por Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre (BOE núm. 281 de 24 de noviembre de 1995) en su reforma dada por Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 152 de 23 de junio de 2010) en los siguientes artículos y con las siguientes penas:

Artículo 379. 1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

En el caso que nos ocupa de la conducción embriagada o bajo drogas, a tenor de este artículo, la conducta típica se puede cometer, bien porque se acredite la influencia en la conducción por hechos o actitudes del conductor sometido a la prueba aunque no haya superado el mínimo exigido para el tipo penal o bien porque al ser sometido el conductor a la prueba, aunque exteriormente no manifieste signos de haber ingerido alcohol o drogas, el resultado de la misma supere la cantidad exigida por el tipo.

Artículo 380. 1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 381. 1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

Artículo 382. Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Artículo 383. El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Artículo 384. El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Artículo 385. Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Artículo 385 bis. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Artículo 385 ter. En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

En cuanto al enjuiciamiento por los delitos contra la seguridad vial, atendiendo a la modalidad procesal recogida en la Ley de Enjuiciamiento Criminal en los artículos 795 a 803 bajo el título «Del enjuiciamiento rápido de determinados delitos», se enjuician los delitos contra la seguridad del tráfico que requieren una especial coordinación entre los distintos sujetos que intervienen: la policía, el Fiscal, el Juez, personal al servicio de la Administración de Justicia y demás sujetos intervinientes.

Los requisitos que el empleo del Juicio Rápido necesita, son que se cumpla alguna de las siguientes premisas:

1. Que el delito esté castigado con pena de prisión que no exceda de cinco años de duración.

2. Que estando castigado con otra pena (multa, privación del permiso de conducción de vehículos a motor y ciclomotores, etc.), su duración no exceda de diez años, que se impongan como pena única, o bien conjunta o alternativamente.

Además, para poder aplicar esta modalidad procesal es condición indispensable que el procedimiento se haya iniciado mediante un atestado policial, habiéndose procedido a la detención de la persona que se considera culpable y que haya sido puesta a disposición del Juzgado de Guardia, aunque también, es posible la aplicación de esta modalidad procesal aun cuando la persona imputada no haya sido detenida y haya sido citada ante el Juzgado de Guardia en la condición de denunciado.

Mediante el endurecimiento de las penas en las últimas reformas penales, se puede apreciar el evidente interés del legislador en conseguir los propósitos firmados en el Plan de acción sobre seguridad

vial 2011-2020 de la Comisión Europea que pretende reducir el número de muertes en carretera al 50% para 2020 y que con la firma del Libro Blanco de Transportes se aspira a conseguir las cero muertes para 2050.

III. VISIÓN DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA SOBRE EL ALCOHOL Y LAS DROGAS

Podemos asegurar que la sociedad española, incardinada en un país de profunda raigambre como productor de vinos y cervezas se ha mostrado bastante tolerante desde antiguo con el consumo de alcohol, y desde un tiempo menor, con el de drogas. Si bien el consumo de alcohol y drogas al volante, se ha intentado controlar legislativamente mediante la aplicación del Derecho Administrativo sancionador desde los años 20 del siglo pasado, la sociedad española sigue manteniendo, aunque afortunadamente va siendo una práctica en descenso, una cierta permisividad en el consumo de alcohol y de drogas, sobre todo en salidas juveniles nocturnas hacia zonas de ocio en las que el desplazamiento no se realiza en transportes públicos o en acontecimientos sociales familiares, tales como bodas o comuniones, donde es frecuente encontrar a alguno de los asistentes con «unas copas de más» a sabiendas de que después de finalizar el convite, el retorno al domicilio se suele llevar a cabo mediante el uso del propio automóvil.

En España dos importantes momentos nos conducen a la situación actual:

1. La masificación del parque automovilístico español. El boom del automóvil en los años 60

A finales de los años 50, se produce en nuestro país lo que se dio en llamar el milagro económico español, nombre que definía un importante crecimiento económico iniciado en 1959 y finalizado en 1973 con la llegada de la crisis internacional del petróleo de la década de los 70. Este milagro fue iniciado por las reformas impulsadas por los llamados tecnócratas, una nueva clase de políticos que, con la aprobación de Franco, establecieron políticas en forma de planes de desarrollo para impulsar el crecimiento en España bajo la dirección del Fondo Monetario Internacional. Así, durante ese periodo, nuestro país disfrutó de la segunda mayor tasa de crecimiento en el mundo,

sólo por detrás de Japón, uniéndose a los países industrializados y dejando atrás la pobreza y el subdesarrollo endémico que había experimentado España desde la pérdida de la mayoría de su imperio en el siglo XIX. El problema de este descuidado y desmesurado crecimiento vino con la crisis de los años 70, cuando se evidenció que se habían producido graves daños ecológicos, una gran corrupción a nivel político y una focalización industrial desigual que dejó a muchas regiones en la más absoluta pobreza.

Precisamente, la industria del automóvil fue uno de los motores más potentes del milagro español: entre 1958 y 1972 creció a una tasa compuesta anual del 21,7 %. Como ejemplo, en 1946 solo había 72.000 vehículos privados en España, mientras que en el año 1966 ya se había superado la cifra del millón de automóviles. El símbolo de ese importante desarrollo fue el automóvil Seat 600, una versión ampliada y mejorada del Fiat 600 italiano, producido por la empresa española Seat. Entre 1957 y 1973 se construyeron más de 794.000 de estos Seat 600, constituyendo por excelencia el modelo del despegue de la economía española con el que muchas familias de nuestro país comenzaron a viajar impulsando con ello el turismo interior.

Con la crisis del petróleo de los años 70, el crecimiento automovilístico español comenzó a decelerar, llegando a alcanzar la cantidad de 2.500.000 vehículos en 1989 y superando los 22.000.000 en el año 2010, situándose la edad media del parque automovilístico español en 9,7 años en el año 2011⁷.

Precisamente ese envejecimiento del parque automovilístico se está convirtiendo en un factor de riesgo añadido a la siniestralidad vial, sobre todo entre la juventud, la cual por falta de medios económicos suficientes ha tenido que recurrir, desde hace tiempo, a la adquisición de vehículos de segunda mano con una cierta edad al ser los más económicos para adquirir, aunque los gastos de mantenimiento sean superiores. Desde el inicio de la crisis económica actual, se ha podido comprobar que el 53 % del parque automovilístico tiene más de 11 años, según los datos de la consultora especializada MSI para el *Balance del Sector de la Automoción 2014* realizado por TNS. Un 29 % del total del parque tienen entre 11 y 15 años y otro 24 % tienen más de 15 años. En 2014, los vehículos de más de 11 años representaban exactamente la mitad del parque y de ellos, el 21% eran vehículos de más de 15 años. La presencia de los automóviles más viejos en el conjunto del parque se ha incrementado en tres puntos porcentuales en sólo un año.

⁷ Fuente: *Revista Tráfico y Seguridad Vial* núm. 211 editada por la DGT. 2011.

Desde Anfac⁸ recuerdan la cifra de siniestralidad como llamada de atención sobre este problema. La antigüedad media de los vehículos que han intervenido en un siniestro con víctimas mortales en 2014 fue de 14 años. Según un estudio de Race y Bosch⁹, la posibilidad de fallecer en un accidente de tráfico se triplica en los coches de más de 10 años. Además, un vehículo nuevo consume un 30% menos de combustible y emite un 95% menos de partículas que uno antiguo, pero la expectativa es que este envejecimiento no se detenga. Las cifras de la consultora Audatex, por su parte, estiman que en 2017, España tendrá más de 16 millones de vehículos de más de 10 años circulando por las carreteras. Mientras que en 2007, el porcentaje de coches de más de 10 años en el total del parque era del 33 %, en 2014 ya ha subido al 53 % y se espera que en 2020, esta tasa de participación en el mercado total de los coches de más de 10 años habrá crecido hasta representar el 66 % del total.

2. Los movimientos inconformistas juveniles. Los años 80

Se puede afirmar que la máxima permisividad social en España en el consumo de alcohol y drogas, incluso en la conducción de vehículos se observa desde que se inició la última etapa democrática española tras la muerte del general Franco, cuando apareció un movimiento contracultural juvenil surgido durante los primeros años de la Transición de la España posfranquista, sobre todo en el ámbito musical que se generalizaría más tarde a otras provincias y se prolongó hasta mediados de los años ochenta como fenómeno sociocultural no programado que fue conocido como la Movida madrileña.

Sus comienzos se sitúan entre 1977-1978 alrededor de los grupos musicales de la Nueva Ola Madrileña, primera hornada punk en Madrid a imitación de lo que sucedía en varias ciudades anglosajonas (Londres, Nueva York, Los Ángeles) en esos mismos días, siendo el detonante de su inicio el «Concierto homenaje a Canito» organizado desde los micrófonos de Onda 2 Radio y celebrado el 9 de febrero de 1980 en la Escuela de Caminos de Madrid en memoria de José Enrique Cano Leal, difunto batería del grupo Tos (futuros Los Secretos), que había muerto a consecuencia de un accidente de tráfico ocurrido

⁸ Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, creada en 1977 con el objeto de defender y representar los intereses de todos los fabricantes establecidos en España, dentro de los intereses generales del país.

⁹ Informe RACE-Bosch sobre sistemas de seguridad y antigüedad del vehículo, y su relación con la accidentalidad vial en España. Real Automóvil Club de España. 2013.

en la Nochevieja de 1979; aunque se considera unánimemente que el momento cumbre de la Movida madrileña fue el 23 de mayo de 1981, cuando los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid de la Universidad Politécnica de Madrid organizaron «El Concierto de Primavera» ante más de 15.000 personas, en un festival que duró más de ocho horas.

Los mecanismos más populares de transmisión de dicho movimiento fueron los programas musicales de Radio España, Radio Popular, Radio Juventud y literariamente se utilizaron los denominados fanzines, (revistas temáticas realizadas por y para aficionados, con un coste mínimo para pagar los gastos de producción debido a la falta de revistas que reflejaran el fenómeno). Poco después el movimiento tomó una envergadura mucho mayor a nivel sociológico y nacional, extendiéndose miméticamente a otras capitales españolas, con el apoyo de algunos políticos, principalmente socialistas, entre los que destacaría el entonces alcalde de Madrid, Enrique Tierno Galván, que había estudiado sociológicamente la cultura marginal juvenil y que fue el autor de aquella mítica frase: «¡Rockeros: el que no esté colocado, que se coloque... y al loro!». El apoyo político pretendía mostrar una España abierta a la modernidad para combatir la imagen negativa que el país había adquirido a lo largo de cuatro décadas de dictadura. Por ello, el Ayuntamiento de Madrid financió algunas revistas cuando esta corriente se extendió por todo el país y con posterioridad fueron apareciendo algunos programas televisivos como Musical Expres, Popgrama o La bola de cristal.

La Movida, sobre todo, fue un momento de expresión de música pop y underground, comics, fotonovelas, marketing descarado, películas y diseños extravagantes. Todo el mundo se cubría con purpurina, maquillajes exagerados, chaquetas de cuero y peinados multicolores. Era el tiempo de los punks, glams, rockers, abuso del alcohol, drogas, experimentos sexuales y otros excesos. En respuesta al aburrido panorama musical pop en España, que parecía una burda copia de la escena angloamericana del momento o bien se orientaba a los cantautores, surgieron grupos que pronto alcanzaron la fama, tales como Mecano, Alaska, Radio Futura, Paraíso, Kaka de luxe, Burning, Gabinete Caligari, Nacha Pop y Hombres G.

Ahora bien, esta corriente contracultural musical que tan amplio calado tuvo sobre la juventud madrileña y española por extensión trajo consigo una serie de problemas añadidos que con el devenir de

los años facilitarían la aparición del fenómeno conocido como botellón.

A LA ACEPTACIÓN POLÍTICA Y SU INTENTO DE APROPIACIÓN

En esa época, una buena parte de los políticos de entonces trataron de apuntarse al carro de la modernidad e intentando ganarse electoralmente a la juventud, dedicaron su apoyo incondicional a la causa de la Movida alabando el consumo de alcohol o de drogas, aunque ello fuera en contra de la más estricta lógica, sobre todo teniendo en cuenta que el mensaje emitido desde un cargo político y público se amplificaba de tal manera que llegaba hasta el último rincón de la sociedad española.

Fue en esa época en la que destacadas figuras políticas del momento, tales como Juan M.^a Bandrés, Esteban Díaz-Maroto, Juan Francisco Pla, Ramón Tamames, Enrique Tierno Galván, entre otros, comenzaron a manifestarse públicamente en favor de despenalizar el consumo del cannabis y de sus derivados¹⁰. Se intentaba dar entidad legal con encubiertos fines electoralistas a un fenómeno social juvenil que ya existía y que se encontraba en un progresivo auge. A principios de 1981, el ministro de Justicia de la Unión de Centro Democrático, Francisco Fernández Ordóñez, reconocía en público haber fumado *porros* durante su época de estudiante en la Universidad de Harvard. Estando todavía el Partido Socialista Obrero Español en la oposición, alguno de sus principales dirigentes, como Felipe González, Alfonso Guerra y Javier Solana admitieron haber consumido cannabis o sus derivados, mientras Emilio Lamo de Espinosa, por aquel entonces director general de Universidades, publicaba varios artículos abogando por una total despenalización de las que se dio en llamar *drogas blandas*. Y, poco después, ostentando ya la presidencia del país, en 1983 Felipe González habría asegurado –según *Renovación*, órgano de las Juventudes Socialistas, y el periódico francés *Liberation*– que fumar *porros* le parecía bastante sano.

Desgraciadamente, con esa permisividad y fomento del fenómeno del cannabis con móviles electoralistas políticos, el hachís junto con el alcohol y el tabaco se convirtió en la droga social por excelencia para una juventud disconforme con el convencionalismo de la época que les había tocado vivir admitiéndose tácitamente el consu-

¹⁰ Vid. Usó, J.C., en *Claves de Razón Práctica*, núm. 76, octubre de 1997, págs. 59-64.

mo durante la conducción de vehículos. Y como apoyo a esa permisividad, se produjo en 1983 una reforma en el Código Penal que despenalizaba expresamente el consumo de drogas, estableciendo diferencias entre el tráfico de drogas que «causen grave daño a la salud» y las que no, legalizando implícitamente la distinción entre drogas duras y blandas.

Desde su aprobación, esas reformas legislativas fueron valoradas positivamente en medios jurídicos y universitarios, pero en muy poco tiempo se invirtieron las tornas: el considerable incremento de los delitos contra la propiedad y los robos con violencia e intimidación cuyo fin principal era la obtención de drogas duras, sobre todo heroína y en menor medida cocaína, para su aplicación por vía intravenosa, provocó un espectacular aumento del pánico colectivo en la sociedad que originó el término conocido como inseguridad ciudadana, situación que provocó un aluvión de críticas hacia los dirigentes políticos y que motivó otra nueva reforma del Código Penal endureciendo de nuevo las penas del artículo 344 y que muchos alcaldes publicaran bandos prohibiendo el consumo de drogas en lugares públicos, siendo el primero del que se tiene constancia el del alcalde de Toledo en 1988. Así, en la primavera de 1990, el ministro de Sanidad, Julián García Vargas, declaró que consideraba «razonable» sancionar el consumo de drogas en público y en vísperas de las elecciones municipales y autonómicas de mayo de 1991, era el mismo presidente González quien declaraba de manera tajante: «Hay que sancionar el consumo público de drogas»

B. EL CANTO AL ALCOHOL Y A LAS DROGAS.

Buena parte o al menos una parte muy importante de las letras de las canciones de los grupos de la Movida trataban de los beneficios del consumo masivo del alcohol y de las drogas, haciéndose un homenaje de dichas sustancias en canciones que cantaba la mayoría de la juventud española, público al que iban dirigidas esas canciones y cuyo consumo, tanto el de alcohol, como el de drogas, estaba bien visto socialmente si se pretendía ser un joven moderno y participante en la Movida.

Con este tipo de letras musicales se introdujo en la conciencia social juvenil española que consumir alcohol o drogas facilitaba la convivencia con los demás y llevaba a la persona a conseguir todas sus metas y sobre todo, se modificó la forma de consumir, pasando del consumo muy frecuente, sobre todo de alcohol, en pequeñas do-

sis (uno o dos botellines diarios a la salida del trabajo) al consumo feroz durante el fin de semana emulando el modelo americano del «sábado noche» donde los amigos se reunían en un lugar común, generalmente el bar o la sala de moda y allí se consumía hasta el límite de la capacidad física, olvidando casi siempre que el retorno al domicilio se practicaba por los propios medios de cada uno, a menudo en su vehículo particular.

Como ejemplo de canciones-homenaje a las pretendidas «virtudes» del alcohol y las drogas que se convirtieron en éxitos musicales de nuestra juventud en esa época, se presenta la siguiente selección de grupos musicales, títulos de sus canciones y párrafos de las mismas indicadores de ello:

Tequila (1979-1982). De su álbum «Matrícula de honor» (1977):

- Necesito un trago.. *Lo que necesito es un trago para poderme estabilizar.*
- Rock and roll en la plaza del pueblo. *Un poco más de rollo no vendría mal. Si no estoy colocado, no puedo tocar.*

Leño (1978-1983). De su disco «Leño» (1979):

- El tren. *Sube a mi tren azul, su dulce chimenea te puede dar algo que hace tiempo buscas tú. Si controlas tu viaje, serás feliz (himno al LSD, refiriéndose a unos ácidos conocidos como «tren azul»)*

Ramoncín. De su álbum «Arañando la ciudad» (1981):

- Hormigón, mujeres y alcohol. *Litros de alcohol, corren por mis venas, mujer, no tengo problemas de amor, lo que me pasa es que estoy loco por «privar».*

Mecano. De sus dos primeros discos sencillos previos a su primer LP:

- Hoy no me puedo levantar (1981). *El fin de semana me dejó fatal, toda la noche sin dormir, bebiendo, fumando y sin parar de reír.*
- Perdido en mi habitación (1981). *Enciendo el televisor me pongo a fumar bebo una cerveza para merendar y me voy a emborrachar de tanto beber no paro de hablar con esa pared. Perdido en mi habitación busco en el cajón alguna pastilla que me pueda relajar me pueda quitar un poco de angustia.*

Miguel Ríos. de su álbum «Los viejos rockeros nunca mueren (1979):

— Un caballo llamado muerte. *No montes ese caballo, «pa» pasar de la verdad, mira que su nombre es muerte, y que te enganchará. Es imposible domarlo, desconoce la amistad, es un caballo en la sangre, que te reventará. Por el camino del caballo, tendrás un espejismo, cuando te creas más libre, es cuando más cogido estás.*

Los Secretos (primera época 1980-1985). de su álbum «El primer cruce»:

— Quiero beber hasta perder el control. *Dame otro vaso, aún estoy sereno, quiero beber hasta perder el control.*

Danza invisible. de su sencillo publicado en 1987:

— El club del alcohol. *En el alcohol se expresa la verdad, ven a recogerla ya, decides nada, o cuando oyes líquido fluir, líquido sobre cristal, tu sangre pide más. Las lágrimas se ahogan en alcohol, las risas flotarán. El hielo funde cualquier inquietud. ¡Degenera o muere! Confía tus problemas al alcohol, te protegerá, inunda en él tu cuerpo y siéntelo y siéntelo fluir, siéntelo fluir.*

Con toda una generación, la de la Movida madrileña, cuya forma de vivir plasmó en una descriptiva frase Tono Martínez en un ensayo publicado en la Revista de Occidente en el año 2006 que decía refiriéndose a la Movida «*si viviste los ochenta y te acuerdas, es que no los viviste*», no es de extrañar que dicha forma de vida se transmitiera a las generaciones posteriores a ese fenómeno, incluido el consumo de alcohol y drogas desde la adolescencia dando lugar al posterior fenómeno del botellón, aunque acertadamente, el rumbo social actual está variando de sentido, con desigual fortuna, intentando reducir la ingesta de bebidas alcohólicas y estupefacientes entre la población más joven y modificando los mensajes publicitarios dirigidos tanto a jóvenes como a adultos para reducir y concienciar a los receptores de las consecuencias del consumo de sustancias y de los peligros que conlleva el realizarlo durante la conducción de vehículos.

Cierto es que en la actualidad el consumo de alcohol y otras drogas en la adolescencia está suscitando una gran preocupación social, sobre todo porque una gran parte de los adolescentes y jóvenes asocian el disfrute del ocio y de las relaciones sociales con el uso de alcohol y de sustancias tóxicas: el fin último de la diversión es emborracharse, alcanzar la plena borrachera no siendo la bebida el medio para conseguir divertirse. El abuso de alcohol, unido a drogas de síntesis, durante los

fin de semana, en la vía pública, ha motivado que la administración adopte medidas legales para responder a las quejas sobre el denominado «botellón», término que describe la costumbre extendida en España desde finales del siglo XX, sobre todo entre los jóvenes, de reunirse para consumir grandes cantidades de bebidas alcohólicas en la vía pública; sociológicamente se define como la reunión masiva de jóvenes de entre 13 y 24 años fundamentalmente, para consumir grandes cantidades de bebida alcohólica que han adquirido previamente en comercios, escuchar música, y hablar¹¹.

Esta actividad se suele realizar en parques públicos o en zonas amplias de la vía pública donde los jóvenes acuden generalmente en sus vehículos y disfrutan bebiendo mientras están con los amigos. Habitualmente la compra del alcohol se realiza en sistema de colecta, donde cada uno de los consumidores aporta una cantidad para la compra con el fin de abaratar el coste de la bebida. También se suelen consumir las bebidas antes de dirigirse a los establecimientos de moda: pubs, discotecas o salas de conciertos, donde el precio de las bebidas suele ser considerablemente más caro.

La masificación del fenómeno del botellón unido a la pérdida de control inducida por la intoxicación etílica que suelen desembocar con frecuencia en actos de vandalismo, rotura de mobiliario urbano y peleas, además de frecuentes restos de micciones en espacios públicos dio lugar a que diversas Comunidades Autónomas (Madrid, Castilla y León, Canarias, Comunidad Valenciana y el País Vasco) aprobaran normas limitativas de horarios de venta de alcohol en comercios y de prohibición de su consumo en lugares públicos bajo sanción económica. Sin embargo, en otras Comunidades Autónomas (Extremadura y Andalucía), se han puesto en marcha estrategias centradas en limitar las molestias a los vecinos en vez de en reducir el consumo bajo el lema «que beban y se emborrachen pero que no molesten»; no se persigue la práctica del botellón sino que se regula dónde puede y dónde no puede hacerse para evitar conflictos vecinales.

En cuanto al consumo, según la Encuesta sobre alcohol y drogas en España EDADES 2013/2014 publicada el día 3 de marzo de 2015 e incluida en el Plan Nacional sobre Drogas, la prevalencia de borracheras muestra una tendencia estable con relación a la última encuesta: 2 de cada 10 personas se han emborrachado en el último año; el 15,5 % de la población de 15 a 64 años ha consumido alcohol en atracción en el último mes, encontrándose las mayores prevalencias en el

¹¹ BAIGORRI, A. y FERNÁNDEZ, R. en *Botellón: un conflicto postmoderno*, Barcelona 2003

grupo de los adultos jóvenes de 15 a 29 años, mientras que el botellón se concentra en el grupo de los adultos jóvenes de 15 a 24 años. También se ha comprobado que en el consumo de drogas, las de inicio más temprano corresponden al cannabis con una edad media de inicio de 18,6 años, las bebidas alcohólicas con una edad media de inicio de 16,7 años y el tabaco con una edad media de inicio de 16,4 años.

Como se apuntaba antes, en nuestro país es muy significativo el cambio que se ha producido en las últimas décadas respecto al consumo de alcohol¹². Tradicionalmente en España era característico el consumo de alcohol de tipo mediterráneo, consistente en pequeños consumos diarios de alcohol. Pero, en la actualidad, el consumo de tipo anglosajón es el que realizan los más jóvenes esto es, grandes cantidades de alcohol en un corto periodo de tiempo, principalmente durante los fines de semana, según se desprende de los estudios realizados por Calafat, Fernández, Juan y Becoña, 2005; Cortés, Espejo y Giménez, 2008; Cortés, Espejo, Martín y Gómez, 2010). El consumo excesivo de alcohol es uno de los problemas más importantes que tenemos en la actualidad entre la población más joven. Los datos de la encuesta ESTUDES del Observatorio Español sobre Drogas, realizada en 2009 para el Plan Nacional sobre Drogas, sobre la prevalencia de borracheras en jóvenes españoles de 14 a 18 años, apuntan que el 49,6 % de los estudiantes de secundaria se han emborrachado en alguna ocasión, mientras que en el año 1998 este porcentaje era del 24,2 %. La embriaguez es uno de los aspectos clave dentro de los hábitos de salir de marcha en la actualidad. Ha pasado de ser un hecho ocasional y fortuito a ser la meta en sí misma: el joven busca emborracharse, se percibe como un hecho normal y es aceptado con normalidad por los jóvenes, siendo frecuente la utilización de vehículos durante la noche para desplazarse a los lugares de marcha. En el estudio de Calafat¹³ del año 2000 se recogía que el 38 % de los jóvenes utilizaba su coche para desplazarse cuando salían de marcha, el 51,5 % utilizaba el de sus amigos y un alto porcentaje había conducido bajo los efectos del alcohol (50,7 %) o de otras drogas (36,8 %). En el año 2009, era el 45,8 % de jóvenes que utilizaban su propio vehículo para salidas de

¹² Vid. BECOÑA IGLESIAS, E.; LÓPEZ-DURÁN, A.; FERNÁNDEZ DEL RÍO, E. y otros en *Borracheras, conducción de vehículos y relaciones sexuales en jóvenes consumidores de cocaína y éxtasis* en Adicciones, 2011, vol. 23 núm. 3 · págs. 205-218.

¹³ Vid. CALAFAT, A.; JUAN, M.; BECOÑA, E.; FERNÁNDEZ, C.; GIL, E.; PALMER, A.; TORRES, M. A., en *Salir de marcha y consumo de drogas*. Madrid: Plan Nacional sobre Drogas, 2000.

ocio, lo que da idea del importante incremento del uso del vehículo propio que se ha dado en pocos años entre los jóvenes para acudir a las zonas de copas y de ocio¹⁴.

Es de todos conocido que el alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad¹⁵. Según las encuestas, un 42% de los conductores españoles beben y conducen alguna vez, estando el alcohol implicado entre el 30 y el 50% de los accidentes mortales, lo que lo convierte en uno de los principales factores de riesgo en la conducción; con los datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses en la mano, en el año 2014, el 29% de los conductores y el 21% de los peatones fallecidos superaron los límites de alcohol en sangre.

Está demostrado que un conductor bajo los efectos del alcohol habitualmente infravalora la influencia que esta sustancia tiene sobre su organismo, suele asumir mayores riesgos en la conducción, es menos prudente, más irresponsable y comete más infracciones. Generalmente los errores e infracciones más comunes bajo los efectos del alcohol son detenerse en el carril por el que se circula sin causa justificada, no guardar la distancia de seguridad entre vehículos, realizar giros con excesiva amplitud, circular por el carril Incorrecto o invadiendo el carril contrario. Además se suele responder tarde ante la señalización vial, se conduce de forma errática, se efectúan adelantamientos antirreglamentarios señalizando de manera incorrecta las maniobras o no se utilizan de forma adecuada las luces del vehículo.

Bajo los efectos del alcohol un conductor percibe peor las luces, las señales, las distancias y las velocidades, además es más sensible a los deslumbramientos, puede experimentar la visión en túnel y sus ojos se fatigan con mayor facilidad. Por ello es más probable que el conductor sufra una distracción, especialmente en situaciones complejas, si la conducción se prolonga en el tiempo o si los elementos importantes se encuentran en el entorno de la vía y no en el centro de la calzada. Físicamente, bajo los efectos del alcohol el conductor sufre una descoordinación motora y psicomotora con movimientos menos precisos y alteraciones del equilibrio que provocan un aumento del tiempo de reacción ante una situación imprevista.

¹⁴ Informe del RAAC (Real Automóvil Club de Cataluña) y ANFABRA (Asociación de fabricantes de bebidas refrescantes) *Los jóvenes: Alcohol y conducción*. Madrid 2009.

¹⁵ Véase SÁNCHEZ PÉREZ, P., Coordinador de la Unidad de Intervención Educativa de la Dirección General de Tráfico en *El alcohol y la conducción*. DGT 2014.

Desgraciadamente diversos estudios¹⁶ revelan el gran desconocimiento sobre los efectos del alcohol en cuanto a cambios comportamentales, absorción, metabolización, etc. que muestran un 49% de jóvenes que ya han obtenido su permiso de conducir, lo que unido a la presencia de expectativas positivas (sociabilidad, desinhibición, etc.) hacia su consumo, facilita la ingesta de mayor cantidad de alcohol.

Entre las creencias erróneas más habituales, destacan las relacionadas con acciones o conductas que los jóvenes conductores piensan que neutralizan los efectos del alcohol al volante, concretamente el echarse una cabezadita antes de conducir (61,6 %), el beber mucha cantidad de agua para orinar más a menudo (59 %), el dejar de beber una hora antes de conducir (22,3 %), darse una ducha fría (18,7%), tomar café después de beber (10,2 %), masticar chicles mentolados (3,8 %) y beber aceite antes de consumir (2,5 %). Además se observa que las creencias irracionales se acentúan conforme se incrementa el consumo.

Sobre los conocimientos legales del alcohol y la normativa específica para la conducción de vehículos, se pudo comprobar que el 44 % de los conductores desconocía cual era el límite legal para conductores en general y un 45 % el específico para los conductores noveles. Respecto de las sanciones correspondientes a estas faltas, el mayor desconocimiento aparecía referido a la cantidad de puntos del permiso de circulación que podían perder (72,3 %), seguido de la creencia de que no existía suspensión del permiso (56,2 %) y sólo un 38,8 % de conductores no sabían cuál era la sanción económica por alcoholemia positiva.

En el estudio de referencia, cerca de un 61 % señaló que el consumo de alcohol no les afectaba en la percepción de los colores; aproximadamente un 10 % de los conductores noveles señalaron que el consumo de alcohol mejoraba la concentración y la percepción de la velocidad y casi un 20 % indicó que el consumo de alcohol les ayudaba a tener mayor lucidez y a disminuir la fatiga.

Por último el estudio concluía con la necesidad de potenciar la información sobre el alcohol en la conducción en las escuelas de formación de conductores para evitar la perpetuación de falsos mitos y en orientar la formación en la conducción de manera que no se trate solo de superar un examen para obtener el permiso sino que se incida más en que la formación dada sea más rigurosa y amplia.

¹⁶ Véase por todos: GIMÉNEZ, J. A.; MOTOS, P., y CORTÉS-TOMÁS, M. T., en *Factores asociados en la relación alcohol-conducción en jóvenes conductores* en *Health and Addictions* 2014 Vol. 14, No.1, págs. 15-26.

IV. CONCLUSIONES

Como colofón del presente artículo podemos establecer las siguientes conclusiones:

1. El consumo de alcohol en nuestro país, incluso en cantidades excesivas, está bien visto por la sociedad; es más, es socialmente aceptado como medio de diversión y por ello es frecuente en muchos lugares de ocio encontrar bebedores solitarios o en grupo que han superado con creces la cantidad máxima que pueden ingerir y mientras no molesten al resto de las personas que se encuentran a su alrededor, se les sigue dispensando la bebida que consuman y sean capaces de pagar. Esta tolerancia con el alcohol se observa en todas las edades y en ambos sexos y alcanza su máximo esplendor entre la juventud durante los fines de semana y entre personas de más edad en pequeños consumos diarios a la salida del trabajo y con menor moderación en celebraciones sociales tales como bodas, comuniones o bautizos.

2. El consumo de alcohol y drogas en España está íntimamente ligado a la conducción de vehículos. Es muy frecuente escuchar la frase «yo controlo» entre jóvenes que han consumido drogas o alcohol y pretenden retornar a sus domicilios en sus vehículos particulares para demostrar a los oyentes que el consumo no les afecta para conducir. Es igualmente aceptado, sobre todo entre personas jóvenes y habitualmente en trayectos cortos, el viajar en un vehículo cuyo conductor ha estado ingiriendo bebidas alcohólicas o ha consumido estupefacientes. Estas circunstancias suelen darse entre personas que aún no han alcanzado la mayoría de edad o que habiéndola alcanzado no disponen de permiso de conducir o de vehículo propio y dependen de un amigo mayor de edad titular de un permiso de conducir que es el que se encarga de transportarles en su vehículo.

3. Ambas situaciones, la permisividad con el consumo de alcohol y la frecuencia en el uso de automóviles tras la ingesta de alcohol o drogas son aceptadas incluso por el conjunto de la sociedad, por el legislador, por los fiscales y por los jueces, que a veces también son consumidores, como poco, de alcohol en situaciones sociales y que han convertido los delitos contra la seguridad vial en delitos «light»: el legislador entiende que tales conductas étlicas deben ser castigadas económicamente por el Derecho Administrativo sancionador y solo a las conductas antisociales más graves se les aplica el Derecho Penal. Todos somos conocedores, incluso a través de los medios de comunicación de la conducta de algún político que ha dado positivo en algún control de alcoholemia o de alguna persona pública que ha

sido imputada por conducir a una velocidad excesiva. Toda la sociedad está de acuerdo en que no se debe conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas y por ello está igualmente de acuerdo en castigar esas conductas; ahora bien, esa misma sociedad está de acuerdo en que el castigo sea de contenido económico, como si el sujeto denunciado hubiera estacionado mal su vehículo o hubiera rebasado un semáforo en fase roja. Pero cuando actúa el Derecho Penal, la sociedad se revuelve: «el conductor detenido por conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas no es un delincuente. Solo se ha tomado unas copas». Incluso el propio sometido a la prueba, al serle incoado un atestado policial que desemboca en un juicio rápido, no tiene conciencia de haber cometido un delito: «solo se ha tomado unas copas».

En los supuestos en los que entra en juego el Derecho Penal y ante unos hechos que han podido poner en grave riesgo a un número indeterminado de usuarios de la vía, el conductor durante su declaración en dependencias policiales no está detenido, solo se le imputan los hechos; en el juicio rápido se le aplica la conformidad premiada, que en la mayoría de los casos se ha convertido en una pena estándar: 1.000 euros de sanción y retirada del permiso de conducir por un periodo máximo de un año. No suele haber condena de prisión porque la pena no supera los dos años y el conductor no suele cometer habitualmente otro tipo de delitos. No suele condenarse a trabajos en beneficio de la comunidad por falta de medios entre las administraciones públicas que deben participar en ello y tan solo queda la pena de multa con privación del permiso de conducir. El resultado es que el investigado, juzgado y condenado por un delito contra la seguridad vial no tiene conciencia de ser un delincuente, solo ha dado positivo en alcoholemia o drogas mientras conducía un vehículo pero no es un delincuente y abonando la sanción económica cree haber cumplido ante la sociedad, lo que aumenta aún más entre esa misma sociedad la sensación de impunidad para los que cometen este tipo de delitos retroalimentando el sentir popular de que no son conductas delictivas sino únicamente reprochables.

4. En mi opinión, el Derecho Penal no se está aplicando correctamente cuando se condena a sujetos por conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, sustancias tóxicas o drogas por imprudencia grave o leve. No existe en estos casos la falta del deber de cuidado objetivo ni la falta de pericia en la conducción con infracción de *la lex artis*. La persona bebe por voluntad propia sin que nadie le obligue a ello, sabe que si tiene que conducir no debería beber, incluso sabe que si conduce, le someten a las pruebas de determinación del grado de

impregnación alcohólica o de drogas y supera determinados índices, puede ser un delito, pero a pesar de todo ello lo asume, continúa bebiendo y después utiliza su coche a sabiendas de que ha bebido en la creencia de que con el abono de la multa ya se ha reparado el daño social causado. Eso no es imprudencia, como poco será dolo eventual. No en vano nuestro refranero popular dice que *«el borracho pierde la vergüenza, pero no el sentido»* para demostrar que el que bebe lo hace por plena voluntad propia o dicho en argot popular *«porque se le ha calentado la boca»*.

Entiendo además que en el supuesto de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas no cabe hablar siquiera de culpa consciente porque el sujeto que comete el hecho hace uso del elemento volitivo en dos ocasiones al menos: la primera cuando decide ponerse a beber; nadie le obliga y llegado un momento durante el consumo, es el propio cuerpo humano el que avisa, el momento que coloquialmente se conoce como «el puntito», cuando la persona sabe que ha consumido suficiente sustancia y rebasado ese punto, ya es capaz de consumir hasta el límite que ponga su propio cuerpo; pues bien al llegar a ese punto, todavía es consciente de que puede seguir consumiendo o parar siendo voluntad del sujeto decidir por cual de ambos supuestos opta.

El segundo uso del elemento volitivo que hace entrar en juego al menos al dolo eventual lo representa el momento de iniciar la conducción: la persona sabe que ha superado el límite legal y a veces el corporal y a sabiendas del estado en el que se encuentra intenta demostrarse que es capaz de conducir engañándose a sí mismo con un pretendido control de la situación. En el momento de utilizar el automóvil sabe que si le someten a las pruebas de detección y supera los límites puede que en el peor de los casos le imputen la comisión de un delito, pero lo asume y con plena voluntad hace uso del automóvil sin que nadie le obligue a ello. Es pues un acto de pura voluntad con pleno conocimiento de la ilicitud del hecho que descarta la culpa consciente.

5. Si de los estudios consultados se ha comprobado que en el año 2014, el 29 % de los conductores y el 21 % de los peatones fallecidos superaron los límites de alcohol en sangre y se desconoce el número de conductores y peatones que habiendo consumido alcohol o drogas han tenido accidentes leves o han salido ilesos de alguno de ellos, esto viene a demostrar que el Derecho aplicable a la conducción de vehículos bajo la influencia de alcohol o drogas no está cumpliendo adecuadamente su función resocializadora: ni el administrativo san-

cionador sobre la capacidad económica del infractor ni el penal sobre la conciencia social del condenado.

Habría que preguntarse dónde está fallando la aplicación del Derecho: por un lado la sociedad, con unos automóviles tecnológicamente avanzados y con una infraestructura viaria adecuada reclama una cosa y por otro lado el legislador con normas anticuadas y parcheadas en innumerables ocasiones y con unos procedimientos sancionadores restrictivos desfasados y no adecuados al momento tecnológico actual transmite a esa sociedad un desmedido afán recaudatorio sin que le preocupen los avances técnicos para adecuar las leyes al momento real social.

Por ello se proponen las siguientes soluciones que podrían influir en el sentir de la sociedad para corregir conductas viales no deseadas:

1. Revisar los límites de velocidad en las carreteras. Habitualmente los vehículos más potentes suelen ser adquiridos por jóvenes que asocian el factor velocidad en el vehículo con su propia libertad y que casi siempre cuentan con una adecuada formación cuando obtienen el permiso de conducir; sin embargo, los límites actuales de velocidad datan de los años 70 del siglo pasado, instaurados con motivo de la crisis económica del petróleo del año 1973 cuando un vehículo con un sistema de carburación consumía el doble de gasolina a 140 km/h que a 120 km/h. Imaginemos ahora vehículos de la época, tales como el Seat 600, el Renault 8 o el Simca 1.000, por ejemplo a una velocidad de 120 km/h, cuando su límite de velocidad por construcción casi coincidía con la velocidad legal que se impuso; añadamos a esa época la infraestructura viaria española, más cercana a carreteras terrizas que a superficies asfaltadas y decidamos cual era mayor locura: ¿viajar a 120 km/h entonces o circular a 140 km/h, por ejemplo, en vehículos actuales por las carreteras actuales?

2. Realizar políticas de concienciación social entre la juventud, bien por medio de actividades como el «Road show» u otras con el fin de que, si al menos no se puede paliar el fenómeno del botellón, que entre los jóvenes que vayan a viajar en un mismo vehículo se nombre un conductor (si son un grupo habitual que se haga el nombramiento rotativo entre los que posean permiso de conducir) que se responsabilice de conducir el vehículo esa noche y con la mentalización que durante el tiempo que dure la juerga no le está permitido consumir ni alcohol ni drogas; hay que decir que alcanzar este autoconvencimiento será muy difícil porque mientras todo el mundo se desinhibe a su alrededor, el conductor debe mantenerse sobrio viendo a los demás despreocuparse de lo que les rodea sin que él pueda participar plenamente en la fiesta.

3. Realizar una política de control del consumo de alcohol y drogas eficaz y real que no quede en las meras campañas anuales de la DGT. Es corriente encontrar en muchos municipios la prohibición más o menos encubierta que se hace a sus policías locales para que no se realicen controles habituales de alcohol y drogas en el interior de las poblaciones, basándose en unos casos en espurios motivos turísticos que harían bajar el número de turistas en la localidad y en otras ocasiones con pretendidos motivos económicos al tener algún munícipe intereses en locales de copas. Si se llevan a efecto serias políticas de prevención del consumo de alcohol en los municipios, el fenómeno del botellón puede ir diluyéndose poco a poco o al menos el uso del automóvil en zonas de botellón: si a la salida de los lugares de botellón se instauran controles de alcoholemia y drogas, la posibilidad de que los participantes en el botellón abandonen el lugar en sus propios vehículos se reducirá en un amplio porcentaje. No se erradica el consumo de alcohol en la vía pública pero, al menos, se evita que a las reuniones de amigos se acuda en vehículos conducidos por los participantes del botellón. Si unido a eso se potencia el transporte público nocturno en las zonas de botellón asiduo, los riesgos de accidentes se reducirán sensiblemente.

4. Intentar modificar el tratamiento dado a los imputados por delitos contra la seguridad vial; me explico: pensemos en una persona que comete un delito de los contemplados bajo la práctica procesal de los juicios rápidos, por ejemplo un delito de robo. Es práctica policial habitual que a la persona a la que se sorprende cometiendo un robo, en el momento de la detención se proceda a ponerle los grilletes, a efectuarle un cacheo superficial de seguridad, a la lectura de sus derechos y al traslado a un centro sanitario para efectuarle un reconocimiento médico, todo ello en uso de los derechos que le asisten en virtud del artículo 520.2 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Una vez en sede policial se le tomará manifestación en presencia de su abogado y una vez finalizadas las diligencias policiales se le pondrá a disposición judicial para ser conducido a la celebración del oportuno juicio rápido o bien tras dar cuenta al Juez y una vez tramitadas las oportunas citaciones para comparecer al juicio rápido, se le pondrá en libertad.

Sin embargo, en los delitos contra la seguridad vial, la práctica policial discurre por cauces muy breves: el investigado (pues en la mayoría de los casos no se procede a la detención aunque se trata de un delito encuadrado en la misma categoría de los que se tramitan por juicio rápido) es llevado al centro policial a realizar las oportunas pruebas de detección de alcohol o drogas y al no ser preceptiva la pre-

sencia de abogado, no suele prestar declaración por lo que se le entregan las actas de citación para comparecer al juicio rápido y el imputado abandona las dependencias policiales en un plazo de tiempo tan nimio que no tiene conciencia siquiera de haber cometido un delito.

Lo ideal, a pesar de conllevar mayor trabajo policial, sería proceder a la detención de la persona que comete el delito contra la seguridad vial con las mismas formalidades que con el resto de delitos, incluso eliminando legislativamente el punto 5 del artículo 520 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal¹⁷ para que la toma de declaración se realice ante presencia letrada; de esta forma comenzaría a calar en su subconsciente que el acto cometido es un hecho que la sociedad reprueba y que por tanto merece un castigo y así dejarían de contemplarse los delitos contra la seguridad vial como delitos socialmente «bien vistos» o delitos de segunda clase.

Igualmente ya que se ha demostrado que los trabajos en beneficio de la comunidad son difícilmente aplicables y que la pena de multa no acaba de alcanzar su plena efectividad por la dificultad de conocer en el acto de la vista oral los ingresos reales del imputado para aplicarle adecuadamente la pena de días-multa en función de su capacidad económica real, quizá debería modificarse el castigo impuesto a los que cometen delitos contra la seguridad del tráfico en el caso de la ingesta de alcohol o drogas endureciéndolo legislativamente. El consumidor de tales sustancias sabe que las ha consumido y acepta realizar conscientemente la conducción aunque sus facultades psicofísicas estén mermadas por lo que acepta el dolo eventual en la producción del hecho: bien que le sometan a las pruebas de detección en un control preventivo o en el peor de los casos, que sufra un accidente y de positivo en las pruebas, pero aun así realiza la acción típica. Tengamos en cuenta que en España hay más víctimas por accidentes de circulación que por asesinato y aunque las condenas por conducción etílica no sean equiparables a las impuestas por semejantes hechos, si deberían ser castigadas con mayor rigor si se pretende conseguir la cifra de cero muertos en carretera para el año 2050.

V. BIBLIOGRAFÍA

ALVENTOSA, L. M. (2006). «*El fenómeno del botellón desde una óptica jurídica*», *Revista Española de Drogodependencias* n.º 2.

¹⁷ 5. No obstante, el detenido o preso podrá renunciar a la preceptiva asistencia de Letrado si su detención lo fuere por hechos susceptibles de ser tipificados, exclusivamente como delitos contra la seguridad del tráfico.

- ARNAU, L., y MONTANÉ, J. (2010). *Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro*. Educar.
- ARNAU, L.; FILELLA, G.; JARIOT-GARCÍA, M., y MONTANÉ, M. (2011). *Evaluación de un programa de cambio de actitudes con preconductores para prevenir los accidentes de tráfico provocados por el alcohol en Cataluña*. Adicciones.
- BAIGORRI, A., y CHAVES, M. (2006). «Botellón; más que ruido, alcohol y drogas (La sociología en su papel)». *Revista Andaluza de Ciencias Sociales*.
- BALLESTER, R., y GIL, M. D. (2009). ¿Por qué los jóvenes se dan atracones de alcohol los fines de semana? *Revista de Psicopatología y Psicología Clínica*.
- CALAFAT, A.; ADROVER, D.; JUAN, M., y NICOLE T. BLAY, N. (2008). «Relación del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en 2007», *Revista Española de Salud Pública* n.º 3.
- CALAFAT, A.; JUAN, M.; BECOÑA, E.; FERNÁNDEZ, C.; GIL, E.; PALMER, A.; SUREDA, P., y TORRES, M. A. (2000). *Salir de marcha y consumo de drogas*. Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas.
- ETSC (Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte) (2011). *Informe europeo de evolución de la Siniestralidad Vial*. Madrid: Ministerio de Interior. Dirección General de Tráfico (DGT).
- GIMÉNEZ, J. A.; MOTOS, P., y CORTÉS-TOMÁS, M. T. (2014). «Factores asociados en la relación alcohol-conducción en jóvenes conductores». *Health and Addictions* Vol. 14, No.1.
- GIMENO SENDRA, V. (2006), *La reforma de la LECrim y la posición del Ministerio Fiscal en la investigación penal*. Instituto de Ciencia Procesal Penal.
- GONZÁLEZ-PINTADO, M. A. (2011) *La Jefatura Central de Tráfico: origen, evolución y situación actual*.
- MOTOS, P.; GIMÉNEZ, J. A., y CORTÉS, M. T. (2010). *Evaluación del nivel de conocimiento de jóvenes conductores sobre aspectos relacionados con el alcohol y la conducción*. Ponencia presentada en el III Congreso Internacional de Prevención de Riesgos en los Comportamientos Viales (Valencia).
- VV.AA. (2005). «El consumo de alcohol en la lógica del botellón». *Revista Adicciones*, Vol. 17, núm. 3.

VV. AA. (2011). *Borracheras, conducción de vehículos y relaciones sexuales en jóvenes consumidores de cocaína y éxtasis*. Universidad de Santiago de Compostela. Facultad de Psicología. Departamento de Psicología Clínica y Psicobiología.

VI. DOCUMENTOS

Departamento de Salud del Gobierno Vasco (2014). *Programa menores y alcohol*.

Informe RACE-Bosch (2013) *Sistemas de seguridad y antigüedad del vehículo y su relación con la accidentalidad vial en España*.

Subdirección General de Intervención y Políticas Viales. Unidad de Intervención Educativa de la Dirección General de Tráfico (2014). *El alcohol y la conducción*.