

# EL ALCOHOL, LOS ACCIDENTES VIALES Y LAS LEGISLACIONES

OPINIONES DE UN JURISTA Y DE UN INGENIERO

*Por Carlos Tabasso Cammi y  
Manuel Mateos de Vicente*



# **EL ALCOHOL, LOS ACCIDENTES VIALES Y LAS LEGVISLACIONES**

**Opiniones de un Jurista y de un Ingeniero**

**Por Carlos Tabasso Cammi y Manuel Mateos de Vicente**

**Diciembre de 1999**

## **INDICE:**

**El alcohol y la Conducción**

**Significado de las Tasas egales de Alcholemla**

**Influencia del Alcohol y Otras Drogas en el Derecho Vial Comparado**

**Colofón**

## EL ALCOHOL Y LA CONDUCCION

por Manuel Mateos de Vicente

En España se puede conducir legalmente (en 1999) teniendo hasta un 0.5 por 100 de alcohol en la sangre. Sin embargo debemos tener en cuenta que para tal cantidad no todos los cerebros funcionan igual. Cada persona es un mundo de actuaciones distinto. **Para algunas personas el tener un 0.8 por 100 de alcohol puede suponer que está propenso a tener diez veces más posibilidades de tener accidentes que estando sobrio; para otras no.** Para conducir una moto, la tasa de alcohol debería estar más baja que para conducir coches, lo mismo que se hace con los conductores de autobuses. Hay que tener en cuenta que en la moto aparte de estar atentos a la conducción, hay que conservar el equilibrio sobre dos ruedas, y mejor es no haber bebido nada en absoluto. Yo recomiendo a los motoristas que no tomen ni un vaso de cerveza. Ni aún cerveza "sin", que tiene menos de un uno por ciento de alcohol.

Si por una casualidad, conducimos con una tasa de alcohol doble que la permitida en España en 1997, 0'8 por 100, digamos con 1'6 por 100 las posibilidades de tener un accidente aumentan exponencialmente. Es difícil dar figuras concretas; una estimación es que aumentan 380 veces<sup>1</sup>. Dicho de otro modo, al tener doble alcohol del permitido hace un par de años las posibilidades de tener un accidente aumentarían 380 veces.

Todos los países que han investigado los posibles efectos del alcohol en los accidentes coinciden en que es peligroso haber ingerido alcohol. No hace falta que lo investiguen más en España, pues nosotros mismo nos damos cuenta que al haber bebido somos mucho más imprudentes.

No nos extendemos en este aspecto, que es bien conocido de los conductores. Cabe mencionar que aquellos países que ponen mucho esfuerzo en rebajar los accidentes de la circulación son muy estrictos en el límite de alcohol autorizado. En algunos países se puede ir a la cárcel estando bebido. Como anécdotas referimos dos a continuación.

---

<sup>1</sup> "A needless tragedy" (Una tragedia innecesaria), por C. Dickey y M. Hosenball, Newsweek, Pág. 22, 22 de Septiembre de 1997.

Me contaron en Suecia, que en una ocasión un parroquiano de un bar tenía el coche mal aparcado. Le llamaron por megafonía para retirar el coche; salió el propietario del coche y lo estaba mudando de sitio cuando la policía le paró y le encontró con una buena dosis de alcohol. Fue condenado, aunque alegara que sólo lo estaba cambiando el coche de lugar. Esta noticia no gustó, como es natural, pero causó mucho impacto en la actitud de los conductores ante las bebidas alcohólicas. En Noruega, a mis preguntas a varios conductores, sobre el máximo de alcohol para conducir no me lo supieron decir; únicamente me dijeron que cuando se conduce no se debe beber absolutamente nada. Así, estos países tienen una tasa de accidentes tan baja.

Se mencionan estos casos como anécdotas de como se castiga en otros países. Tal vez extremadamente. Pero aunque **los países que tienen menos accidentes son los que castigan más duramente**, no se puede achacar al control del alcohol, pues hay centenares de factores que influyen en los accidentes, y tales países tienen una actuación muy completa para disminuir los accidentes.

En España va a ser difícil aceptar la tasa de alcohol a niveles más bajos de los existentes en 1998. Ello puede traer consecuencias lamentables. Hay que tratar al hombre antropológicamente, como una unidad, no como miembro de un grupo, es decir no sociológicamente. Estamos acostumbrados a beber en reuniones sociales, no como en algún país donde se bebe hasta aisladamente, con propósito de emborracharse. Más que haber bajado la tasa de alcohol en España, lo que había que haber hecho es un mayor número de controles. En una reunión de 20 personas, que conducen con frecuencia, se preguntó que a cuantos les habían hecho la prueba del alcohol en carretera en los últimos tres años, y solamente lo habían hecho a dos personas en ese tiempo. El lector también puede comprobar esto preguntando a personas al azar. El autor ha conducido 200.000 km con el coche actual y nunca le han parado para comprobar si conducía bajo los efectos del alcohol. Hay que hacer las leyes normales, para cumplirlas, y no llegar a extremos poco realistas.

Nuestra opinión personal es que deberíamos hacer que disminuyan los accidentes haciendo más fácil la conducción para salvar el torpor que surge al haber bebido aún una pequeña cantidad de alcohol. Esto se consigue haciendo que los mandos de la radio, y otros artilugios sean diseñados de manera que sean más fáciles de localizar. También, y según se refleja en las más de 200 publicaciones listadas al final, puedo intuir que muchos accidentes se pueden evitar actuando en ciertos aspectos de la señalización, en general con poco gasto, aunque los conductores estén afectados por el alcohol. Aparte de otras actuaciones ajenas al coche, con la cifra de un 0'8 por 100 de alcohol y actuando con energía, lo que no se ha hecho exhaustivamente hasta ahora, se podrían bajar mucho los accidentes; habría que actuar por todos los estamentos, tanto nacionales como locales. No es conveniente publicar en la prensa los sitios donde se van a llevar a cabo pruebas del alcohol, como hemos leído en algunos periódicos.

en [www.manuelmateos.info](http://www.manuelmateos.info)

Habría que incorporar un análisis que detectara la combinación de bebidas con la toma de drogas. En fin, esto es un problema que va más allá de bajar sistemáticamente el máximo permitido de alcohol en el conductor. Soplar para ver la tasa de alcohol, tiene una relación poco exacta si consideramos a todos los individuos; hay quien soporta mejor el alcohol que otros. Conozco a personas que aunque beban en abundancia no reflejan pérdida de coordinación o del estado de conciencia; misterios del cuerpo humano. Por eso favorecemos el método usado en Estados Unidos, donde se requiere al conductor andar en línea recta, y otros ciertos equilibrios que sí reflejan la influencia del alcohol en la coordinación y estado de alerta. Por este método se podrá también saber si el conductor ha tomado otras drogas. Nos han referido que algunas personas en estado de embriaguez han dado nulo en la prueba del alcohol, lo cual quiere decir que hay formas de engañar a los aparatos de medida. Sin embargo un análisis del equilibrio siempre lo detecta, y es más barato que usar el alcoholímetro.

Es aconsejable que nosotros sepamos nuestro estado de embriaguez cuando hemos bebido. Hay aparatos que miden la concentración de alcohol en el aliento, que se suelen encontrar en tiendas de accesorios de automóviles y no son caros. Podemos llevarlo en nuestro coche, pues generalmente es difícil reconocer que se ha bebido más de la cuenta, y un aparato de estos nos puede hacer ver la realidad.

Como España es diferente, ahora resulta que personas tan serias como el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Madrid "duda que conducir bajo los efectos del alcohol sea un delito" (ABC, 7-6-1998, Pág. 70). No todos los fiscales opinan lo mismo, pues a un fiscal de Lérida le he mandado mucha información sobre los efectos del alcohol, procedente de otros países, ya que él trataba de que se sepa la verdad sobre este asunto.

Sobre el panorama en el mundo el mejor análisis que he leído es el del Jurista Carlos Tabasso, de Uruguay, titulado "Significación de las Tasas Legales de Alcoholemia", presentado en las Jornadas de Accidentes de Tránsito del M.S.P., Uruguay, en Septiembre de 1999. Cabe decir que en Suecia tienen una tasa más baja que en España (2 por 1000). Tienen la misma tasa, o más baja, en otros países: Polonia, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Rusia y Rumania. Pero yo no me fio de como llevan los controles en estos países, pues en Moscú estuve un rato con unos policías que controlaban la velocidad y vi que cobraban en el acto a base de racateo y sin recibo ni nota alguna y sin molestarse porque estuviera yo delante charlando sobre su trabajo. En Suecia (2 por 1000) y Noruega (5 por 1000) he visto que se bebe desafortunadamente y sin control. Puedo referir que durante mi estancia como investigador en Oslo salí un día con otras tres personas a tener algo de diversión. Al final los otros tres acabaron borrachos perdidos y los tuve que empuntar a su casa ... lo que no entiendo como diversión. Los países que en 1999, según Tabasso, conservan el 0'8 por 100 (o sea 8 por 1000) son: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Gran Bretaña, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Uruguay y Venezuela. Sabiendo que algunos de estos países están más adelantados en las técnicas de la

circulación que España y tienen menos accidentes por kilómetros recorridos. se me ocurre que en España la Dirección General de Tráfico se ha pasado al bajar la tasa del 8 al 5 por 1000, sobre todo teniendo en cuenta nuestra idiosincrasia y el aspecto social de tomar un trago.

Para aquellos juristas que estén interesados en el grave problema de la influencia del alcohol en la conducción de vehículos, se presentan a continuación dos informes del Jurista Don Carlos Tabasso Cammi

## “SIGNIFICACIONES DE LAS TASAS LEGALES DE ALCOHOLEMIA”

Trabajo presentado en las Jornadas de Accidentes de Tránsito del M.S.P. en setiembre/99

por Carlos Tabasso Cammi

---

### Un universo peligroso

Sin incurrir en metáfora, sintéticamente podría conceptuarse el tránsito como el microcosmos cerrado del hombre, la máquina, la vía y el ambiente interactuando en una dimensionalidad donde espacio, tiempo, materia y energía, como en pocas otras actividades sociales -salvo la guerra- adquieren una significación extremadamente crítica para la vida y la integridad física del primero.

Empero, la circulación no responde al modelo newtoniano estático y autoequilibrado, sino, que constituye un universo peligrosamente tendiente a lo caótico debido a que algunas de sus galaxias se encuentran -permanente o alternativamente- en curso directo de colisión, ya por causas estructurales, ya por emersión de neo-fenómenos y neo-tecnologías.

Un ejemplo dramático del conflicto estructural lo pone la ruptura del techo de seguridad de las redes viales provocada por el ininterrumpido crecimiento absoluto de la insensata relación peso-potencia-velocidad del automotor verificado desde la década de los 50; en otras palabras, infinidad de rutas ya no pueden soportar técnicamente las velocidades de los vehículos que el mercado ofrece, lo que incide proporcionalmente en la cantidad y gravedad de la siniestralidad.

Tan notorio como el anterior, es el ejemplo del fenómeno emergente de la difusión masiva del radioteléfono -o celular- que, en poco mas de 10 años ha probado su calidad de eficiente y mortal vector de calamidad, no obstante que, con su silencio normativo, los legisladores de muchos países todavía siguen dejándolo librado a la dudosa discreción del particular.

Mas, el lado humano del tránsito sigue aportando el mayor peso, y, pese a que en el pasado cercano algunos han criticado como irreal la cifra de 85 a 95 % de participación en el desequilibrio, en 1997 el Transport and Road Research Laboratory de Gran Bretaña ha comprobado que es el 65 %, pero, si interviene conjuntamente otro factor como el vial o el vehicular, alcanza al 94,75 %. Esto significa que, aún en las situaciones en que no genera la causalidad del siniestro, el hombre carece de capacidad para evitarlo cuando adviene por causas ajenas a si mismo.

Por lo demás, a fin de no caer en una interpolación errónea, debe tenerse presente que tales guarismos se extrajeron de la realidad de un mundo industrializado, donde se cuenta con ambientes viales altamente estructurados, inversiones gigantescas en dispositivos de aseguramiento, instituciones preventivo-represivas de alta eficacia y una cultura vial promovida durante un siglo y reelaborada continuamente en todos los escalones educativos formales y no formales. Esto mismo autoriza a concluir que en las naciones donde se carece de condiciones similares, los porcentuales de participación deben ser necesariamente superiores.

### La galaxia del alcohol

Existe otra inquietante cifra de manejo universal relativa al factor humano: se le imputa el 40 % de los incidentes mortales por conducción alterada por ingesta alcohólica, cifra que representa solo un eje estadístico pues, en ciertas franjas como las edades comprendidas entre la adolescencia y la primera juventud, se eleva hasta el 65 %, al menos en algunos países. ✓

Esta es, pues, una de las galaxias más conflictivas del universo hombre-vía-vehículo, pues, por su acción directa sobre el sistema nervioso central, aún a dosis ínfimas que no evidencian sintomatología, el alcohol interfiere fatalmente en los rendimientos psicossomáticos, justificando que se califique como droga total debido a su propiedad de modificar simultáneamente todos los aspectos físicos, psíquicos e incluso morales de la personalidad.

En las actividades críticas -las que están sujetas a márgenes espaciotemporales estrechos con exigencia de tomas de decisión rápidas y exactitud en la ejecución- el influjo etílico se revela inmediatamente de la ingestión a través de errores, omisión de pasos del procedimiento, lapsus, vacilaciones y rectificaciones. Si la actividad del sujeto intoxicado, además de crítica, es de riesgo, o sea, que contenga en sí misma una elevada probabilidad de causar y/o causarse daño, a la larga o a la corta la consecuencia será el siniestro. La guía de automotores es, por antonomasia, una conducta críticamente riesgosa, al punto que todos los reglamentos viales del mundo, por diversas vías, exigen al sujeto la acreditación clínica del estado disposicional de capacidad psicofísica completa y específica para otorgarle la licencia y mantenerla, tanto como manifestarla efectivamente en cada acto de tránsito concreto, conforme a la fórmula del art. 8 de la Convención de Circulación de Viena de 1968 que expresa: "Todo conductor debe poseer las cualidades físicas y psíquicas necesarias y estar en estado físico y mental de conducir". La ingesta alcohólica, como de otras drogas, es la enemiga jurada de la capacidad, y, por ende, de la seguridad vial.

### Microhistoria de las tasas legales de alcoholemia

Al término de la 1ª Guerra Mundial, apenas iniciado el fenómeno planetario de la motorización, quedó en evidencia el resultado mortífero de la ecuación etanol-conducción por lo que, encabezándose por la Ley danesa de 1925, dio comienzo un proceso mundial de regulación jurídica del estado alterado, lo cual planteó el problema de los límites de tóxico compatibles con el manejo seguro.

El conocimiento clínico limitado y la ausencia de técnicas de análisis que imperaban, llevaron a la aplicación de criterios puramente empíricos y vagos que desembocaron en que las leyes de esa primera época no contemplaran parámetros numéricos de tolerancia, sino, p. ej., la mención a "ebriedad manifiesta" o a "evidente estado de intoxicación etílica". Como muestra real de este perimido método legal, el Reglamento Nacional de Tránsito del Uruguay, en 1964 -como única referencia- aludía al motorista que se encontrara: "notoriamente alcoholizado". (art. 103), lo que pervivió igual bajo el Reglamento Nacional de Circulación Vial de 1984 (vigente), viniendo recién a corregirse por la Ley N° 16.585 de 1994.

Posteriormente, aunque el desarrollo científico, especialmente a través de las investigaciones de Widmark, Nicloux y Arango, permitió crear tecnologías confiables para establecer la cantidad exacta de alcohol en sangre o alcoholemia, o, en la cultura anglosajona, BAC, "blood alcohol concentration". Empero, por no haberse estudiado a fondo el efecto de las dosis subclínicas, el empirismo condujo a la fijación de tasas legales que hoy resultan inconcebibles, p. ej. 1,2 gr/lit y hasta 1,5 gr/lit, correspondientes a una ebriedad sintomatológicamente ya bien definida. <

Los amplios estudios llevados a cabo con posterioridad a la 2ª Guerra Mundial influyeron decisivamente, tanto en la reducción como en la tendencia a la uniformización mundial de los parámetros alcoholémicos, si bien hasta la década de los 70, eran reconocibles cuatro grandes grupos de legislaciones:

el inspirado por la Asociación Médica Británica y la Asociación Médica

Norteamericana, instituciones que siempre recomendaron 0,50 gr/lt;

el de la Organización Mundial de la Salud, partidario de 0,80 gr/lt., en el cual se inscribieron tradicionalmente los países europeo-occidentales fuertes productores de alcoholes potables. V. gr., Francia, Italia, España y Alemania.

el de las naciones orientales de Europa que, contradictoriamente con el elevado consumo per cápita de sus poblaciones, adoptaron un criterio ultra-restrictivo, como lo ejemplificaron Rusia, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría y Rumania con 0,00 gr/lt, una tasa científicamente imposible que quiere expresar el criterio denominado "Tolerancia 0", y Polonia con 0,20 gr/lt.

el cuarto y lamentable grupo, constituido por los ordenamientos de países que no se establecían tasa alguna, entre los que se contaban Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, aferrados al tipo de fórmulas vagas como: "estado de ebriedad notorio".

Hacia fines de la década de los 80, la ampliación de las investigaciones, y, especialmente, los estudios post-mortem de siniestralidad, provocaron un profundo cambio de la orientación al determinarse que la tasa de 0,80 gr/lt no solo no ofrecía garantía alguna, sino que, positivamente desataba efectos funestos, por lo cual los organismos técnicos comunitarios de la CEE comenzaron a recomendar a los miembros la modificación de sus legislaciones. Ello culminó El 9 de octubre de 1997, cuando la Comisión de la Unión Europea de Bruselas comunicó al Consejo Europeo de Ministros de Transporte su propuesta de limitar a 0,50 gr/lt el tenor de alcohol en sangre para los 15 países de la organización. Al parecer, Alemania consentiría en aceptar la tasa de 0,50 que siempre había rechazado sistemáticamente. Esta decisión habrá de repercutir sobre todo el continente, en la medida que 12 países de Europa oriental y meridional, candidatos a la Unión, adoptarían las disposiciones de la comunidad.

Sin embargo, anticipándose, en 1994, España en junio y Francia en julio, abatieron sus tasas armonizándolas con la recomendada para no colidir con el concierto continental. En la actualidad, el panorama puede resumirse con el siguiente cuadro:

-0,00 gr/lt - Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Rusia, Rumania,

-0,20 gr/lt - Polonia, Suecia

-0,30 gr/lt - España (novatos, vehículos de transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kg., de transporte de viajeros de mas de nueve plazas, o de servicio público, al escolar o de menores, de mercancías peligrosas o de urgencia o transportes especiales)

-0,50 gr/lt - España (tasa general) EE.UU. (mayoría de sus estados) Finlandia, Francia (superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l retiro de 3 puntos del permiso de conducir y multa de 900 F. A partir de 0,8 g/l, se comete un delito pasible de pena de suspensión del permiso, retiro de 6 puntos del permiso), Holanda, Islandia, Noruega, Portugal, Yugoslavia,

-0,60 gr/lt - Brasil, Grecia 0,80 gr/lt - Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Gran Bretaña, Irlanda, Italia, Luxemburgo, México, Suiza, Uruguay (0,00 gr/lt para conductores de vehículos de transporte de pasajeros), Venezuela Sin tasa legal establecida - Chile, Argentina

### La importancia del trago demás

En la percepción del hombre medio, uno o dos tragos de alcohol suplementarios no cuentan; por el contrario, parecen aumentar la percepción sensorial, el equilibrio emocional, la claridad de juicio y la habilidad motriz.

Nada mas lejos de la realidad pues, en el tránsito, el gran problema lo representan las dosis subclínicas, las que no producen mas síntomas que brillo en la mirada, alguna risa extemporánea, yerros intrascendentes y ligeras somnolencias. Con el primer trago comienzan las alteraciones visuales, reflexológicas, motrices y psicológicas, las cuales se traducen ipso facto en actos conductivos equivocados, negligentes, innecesariamente arriesgados, emulativos, desprolijos o extemporáneos lo cual, en el dinamismo del ambiente peatonal-vehicular, incrementa exponencialmente el riesgo.

Lo peor reside en el efecto de engaño que el alcohol induce en el sujeto, pues, hasta un cierto punto de la curva de ingesta, se siente interiormente mejor en la misma medida que su rendimiento empeora, al punto que es un aberrante lugar común afirmar: "cuanto mas tomo, mejor manejo", lo cual representa lo exactamente opuesto a lo que sucede en la realidad. P. ej., se

ha demostrado experimentalmente que, con la ingestión de una copa de licor destilado, a 100 Km/h el individuo detiene el vehículo en el punto X, mientras que, con tres, emplea X + 30 metros aproximadamente, diferencia que responde al descenso del nivel de umbral reflexológico, lo cual no es percibido en absoluto por el intoxicado, y, menos, por el peatón que se encuentra cruzando en el espacio suplementario correlativo a los dos "inocuos tragos".

La siguiente tabla ilustra por si misma el crescendo del riesgo:

Alcoholemia Gramos de alcohol	Incremento del riesgo de siniestro por litro de sangre
0,00 a 0,50 gr/lit	1 a 2
0,50 a 0,80 gr/lit	2 a 9,5
0,80 a 1,20 gr/lit	9,5 a 35
2,00 gr/lit	35 a 80

Fuente: "Guión de Alcoholemia" - Guardia Civil Española, Dirección General de Tráfico

### Significaciones de las tasas legales

Lo anterior explica la relevancia crítica que asumen las tasas legales de alcoholemia, pues de su quantum depende que se tolere o no la presencia de un vector de siniestralidad operando libre en la vía pública. P. ej., en cuanto el legislador uruguayo de 1994 se decidió por 0,80 gr/lit, sometió a sus ciudadanos a un riesgo vial casi 8 veces mayor que si hubiera optado por 0,50 gr/lit, lo que demuestra que el trago demás puede ser mortal, literalmente hablando

Además, el guarismo que se determine puede constituirse en un verdadero gatillo, por cuanto se ha demostrado experimentalmente que, transpuestos los 0,50 gr/lit, los mismos efectos subjetivos de la ingesta alcohólica retroalimentan la continuación de la misma al disipar los temores por sus consecuencias, al tiempo de provocar la necesidad inconsciente de prolongarla y acentuar la sensación de falso bienestar que produce en los primeros estadios. En otros términos, cuanto mas pueda ingerir lícitamente el individuo, mas se lo aproximará al grado de pérdida del control.

Finalmente, la tasa legal de alcoholemia expresa un valor político y moral de primera magnitud: el grado de tolerancia social, institucional y jurídica ante el atentado virtual que significa un individuo bebido conduciendo un objeto eventualmente mortífero en el ámbito vial, que es el patrimonio de todos y donde se realiza la libertad de todos. Dicho de otro modo, es la última frontera de lo lícito; mas allá está la ilicitud, la represión, el castigo y la pérdida de la dignidad personal autorizadas, como en pocos casos, por el derecho de autodefensa de la colectividad amenazada.

## INFLUENCIA DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN EL DERECHO VIAL COMPARADO

por Carlos Tabasso Cammi

(Publicado en la "Revista de Responsabilidad y Seguros", N° 3, Montevideo, Uruguay, Diciembre de 1998.

### 1. El método comparatista en el Derecho Vial

La comparación de distintos sistemas de derecho resulta ser una herramienta fundamental, en especial cuando se trata de ramas jurídicas nuevas, como les el Derecho Vial, surgido hace menos de un siglo para regular un fenómeno históricamente nuevo: la motorización.

Lo mas fecundo del método comparatista no radica en señalar las diferencias con que cada sociedad estructura sus propias soluciones normativas, sino, reconocer las similitudes, las identidades jurídicas correlativas a la identidad de la problemática subyacente, pues siempre se tratará de cuestiones atinentes al hombre, cuya naturaleza es y ha sido igual a si misma trascendiendo el tiempo y el espacio. ✕

El enunciado anterior es especialmente evidente cuando se trata de normas jurídicas reguladoras de fenómenos -que sin perjuicio de la ineliminable protagonización humana- tienen una naturaleza física o biológica pues estos, en sí mismos, se rigen por la normativa absolutamente intransgredible de las leyes naturales, las cuales solo pueden ser controladas o manejadas mediante reglas técnicas, esto es, aquellas que indican un medio para lograr un fin. ✕  
En este contexto, la conducta subjetiva es instrumental en el sentido que su papel consiste en operar dichas reglas técnicas -revestidas de una forma jurídica- para dominar, controlar, dirigir e incluso, evitar, las fuerzas físicas que desata la acción. Este postulado explica dos cosas:

- la gran limitación del legislador en dicho tipo de cuestiones, pues no puede sino adaptar su voluntad a las leyes propias de la naturaleza del fenómeno regulado, lo cual deja un margen casi nulo a los criterios propiamente políticos, como lo ejemplifica el absurdo pedagógico clásico de una ley que ordenara una duración de 12 meses a la gestación humana.

- la similitud virtualmente planetaria de las legislaciones nacionales en tales materias, la cual emerge de la universalidad del fenómeno de fondo; un ejemplo clarísimo lo constituyen las tasas-tope de alcoholemia las cuales, mundialmente, oscilan entre 0,5 y 0,8 gr/lt. (sin dejar de anotar que, debido a las investigaciones científicas, la tendencia insinuada es a la reducción); esto mismo da cuenta de principios e instituciones que, a esta altura, parecen llegar a integrar una auténtica tábula universal, como sucede con el axioma de conducción dirigida, los requisitos de capacidad psicofísica para conducir y el régimen de preferencias.

Dentro de la perspectiva explicada, el Derecho Vial es paradigmático en cuanto, en su ser jurídico esencial, no es otra cosa que un cúmulo orgánico, coherente y completo de reglas técnicas revestidas de valor jurídico encaminadas a gobernar un hecho físico crítico y riesgoso que, como tal, es sustancialmente igual en todas las sociedades actuales y pasadas, lo cual, por ende, determina la simetría de los postulados normativos. De aquí la singular significación del estudio comparatista, pues, lejos de matices políticos, culturales o nacionalistas, las soluciones particulares son, en lo básico, transferibles, trasladables, comunicables y armonizables entre sí, constituyendo un repositorio jurídico, técnico y científico que, si no alcanza el valor obligatorio estricto de la ley, representa una verdadera doctrina de consulta insoslayable para orientar la investigación, la elaboración teórica, el dictado de la norma positiva, e incluso, el fallo del juez en el caso individual.

La necesidad teórico-práctica de esclarecimiento se manifiesta claramente en el tema de la conducción alterada por el factor químico pues la materia resulta extremadamente compleja y delicada en virtud de sus connotaciones de seguridad vial rodeadas de un cuantioso entrecruzamiento de derechos e intereses públicos y privados. Por lo mismo, esta sensible zona resulta una de las mas aptas para probar la fecundidad del estudio por el método de la comparación.

## 2. Efecto de las sustancias psicodisreguladoras en la conducción de automotores

Incluyendo los episodios de la insólita "Epidemia de la Ginebra" desatada en Inglaterra en el S. XVIII y la enmienda constitucional que dispuso en los EE.UU. la célebre "Ley Seca", desde los tiempos bíblicos del Patriarca Noé el abuso alcohólico y el alcoholismo-enfermedad-despojados de sus connotaciones míticas, religiosas, literarias y folklóricas- han significado para las sociedades occidentales una endémica plaga social.

Ausentismo, pérdida de rendimiento y conflictualidad relacional son algunas de las consecuencias menores; las mayores radican en las patologías psicofísicas secundarias, la disociación familiar, el crimen violento, la marginación y, por encima de todo, la siniestralidad en todas sus variantes: doméstica, laboral y vial. V. gr., se afirma que los mas grandes desastres ferroviarios han sido causados por guardavías ebrios que cambiaron mal las agujas de los rieles, o no las cambiaron, y, al mismo origen se debita un alto número de electrocuciones de operarios en las líneas de alta tensión y de caídas de altura en la construcción. X

Es una ley biológica indiscutida que, por actuar directamente sobre el sistema nervioso central, y aún a dosis ínfimas carentes de sintomatología externa, el alcohol interfiere en todos los rendimientos psicósomáticos, sin excepción. En este sentido, es una droga total porque modifica simultáneamente todos los aspectos de la personalidad: físicos, psíquicos e incluso, morales, dada su característica propiedad deshinibidora.

En la vida cotidiana la intoxicación subclínica provocada por bajas cantidades etílicas en el organismo no suele evidenciarse, salvo por alguna risa extemporánea, yerros intrascendentes o ligeras somnolencias. Pero, en actividades críticas -las que están sujetas a márgenes espaciotemporales estrechos con exigencia de tomas de decisión rápidas y exactitud en la ejecución- se manifiesta inmediata y ostensiblemente a través de errores, omisión de pasos del procedimiento, lapsus, vacilaciones y rectificaciones. Si la actividad que el sujeto intoxicado cumple, además de crítica, es de riesgo, esto es, cuando implica conaturalmente una elevada probabilidad -en sentido matemático- de causar y/o causarse daño, a la larga o corta la consecuencia segura será el siniestro. Se hace notar que se emplea deliberadamente este término porque en el concepto que denota no está presente el elemento definidor de la noción de accidente, el cual consiste en el carácter fortuito, imprevisible e inesperable originado en la acción de fuerzas extrañas al sujeto. Por el contrario, quien emprende tareas crítico-riesgosas habiendo ingerido alcohol, si no sabe, debe saber -en términos jurídicos- lo que puede ocurrirle a si mismo y a los demás dado que, según el milenario caudal de experiencia histórico-vivencial, por definición, es previsible, y, por ende, no fortuito.

A dosis altas -ebriedad clínica iniciada al superarse el gramo por litro de sangre- la conducta se vuelve errática, irracional, displicente o desafiante y plagada de equivocaciones; para comprobarlo, a cualquier interesado -que pese 70/80 Kg- le bastará mecanografiar un escrito de dos hojas previa toma de 6 a 8 medidas (50 gr c/u) de cualquier bebida aguardentosa con el estómago vacío y contar posteriormente los errores; trasladado al tránsito, el resultado representa el disparo vertical de la tasa de probabilidad de siniestro -matemáticamente hablando- y, por tanto, de oportunidades absolutamente objetivas de dañar, matar y/o morir.

La cuestión adquiere dimensiones todavía mas graves cuando se trata de alcoholismo-enfermedad, exteriorizado inequívocamente por la dependencia manifestada en la compulsión, o sea, el impulso continuo a ingerir experimentado subjetivamente como una necesidad vital irresistible, y por el síndrome de abstinencia, complejo cuadro psicósomático de descompensación por ausencia de nivel de alcohol suficiente en el sistema, cuya sintomatología X

mas evidente es el temblor. Llegado el individuo a esta etapa patológica, a un tiempo: "toma para vivir y vive para tomar", lo cual significa que, en distintos grados posibles, inexorablemente siempre estará alcoholizado e incluso, cuando no haya ingerido, se encontrará bajo la insoportable presión psicofísica del síndrome desatado por la privación forzada.

Por tales condicionantes, el alcoholismo ha sido calificado por la OMS como causal obstativa absoluta para obtener o renovar licencia conductiva, lo cual, bajo el entendido que la patología no admite detección temprana, impone el diagnóstico clínico de su existencia. Esta necesidad ha tenido respuesta científica a través del reconocimiento de síntomas hepáticos, la macrocitosis globular y la alteración de los niveles séricos de la gamma-glutamyl-transferasa y las inmuno-globulinas que se ha vuelto obligatorio en varios países, al menor para la habilitación profesional.

Un factor de potenciación -que en esta región todavía no se ha percibido claramente- reside en la combinación de alcohol con otras drogas, incluyéndose especialmente las propiamente terapéuticas, que, aún a dosis ínfimas, generan la coacervación recíproca con efectos que pueden llegar a la muerte. Si se considera la amplitud del vademecum farmacológico actual, y dentro de él la multiplicidad de psicotrópicos, el panorama se vuelve inquietante porque, de hecho, no hay adulto urbano que en algún momento de su vida no esté medicado, sin perjuicio de los que lo están permanentemente, v. gr., por hipertensión, alergias, stress, ansiedad o depresión, estas últimas, verdaderos: "males del siglo".

Lo anterior, simplificado, representa la premisa mayor del problema de la interacción de la ingesta con la circulación viaria, puesto que esta es, a un tiempo, estrechamente crítica y altamente riesgosa debido a su intrínseco dinamismo, a la masividad de la coexistencia de personas y vehículos y a la complejidad de la estructura organizacional-asegurativa del tránsito que, incluso, impone el dominio internalizado y puntual de un ordenamiento jurídico y un lenguaje especiales.

Las alteraciones visuales, reflexológicas, motrices y psicológicas provocadas por la acción drogo-etílica se traducen instantáneamente en actos conductivos equivocados, negligentes, innecesariamente arriesgados, emulativos, desprolijos o extemporáneos, lo cual en el ambiente dinámico del tránsito peatonal-vehicular, incrementa exponencialmente el riesgo general.

Lo mas temible reside en el efecto de engaño que induce el alcohol en el sujeto, pues, hasta un cierto punto de la curva de ingesta, se siente interiormente mejor en la misma medida que su rendimiento empeora, al punto que es un aberrante lugar común afirmar: "cuanto mas tomo, mejor manejo", lo cual, sin dejar de ser la descripción verdadera de una sensación íntima, es lo exactamente opuesto a lo que sucede en la realidad. P. ej., se ha demostrado experimentalmente que, con la ingestión de una copa de licor destilado, a 100 Km/h el individuo detiene el vehículo en el punto X, mientras que, con tres, emplea X + 30 metros aproximadamente, diferencia que responde al descenso del nivel de umbral reflexológico, lo cual no es percibido en absoluto por quien lo padece, y, menos, por el desgraciado peatón que se encuentra cruzando en el espacio suplementario correlativo a los dos "inocuos tragos" demás..

Al milenario vector alcohólico, se adicionó en el S. XX la propagación del siniestro arsenal químico compuesto por las otras drogas psicodisreguladoras de la categoría denominada "ilícitas", como las familias de las cannabis y los opiáceos (cuyo vértice es la heroína), la cocaína, el crack y el ectasy que, a diferencia de la escala aritmética del etanol, deterioran geométricamente las capacidades subjetivas. Sin embargo, y esto es algo mas inquietante todavía, no se han logrado establecer claramente los parámetros de sus efectos, ni sus dosis peligrosas, ni métodos de detección indiscutibles, si bien clínica y empíricamente se constata su deplorable y mortal influencia distorsionante del acto conductivo.

### **3 - Fundamentos socioeconómicos y ético-políticos de cualquier sistema preventivo-disuasivo de la influencia de alcohol y drogas en el acto conductivo.**

Sintetizando debe decirse que, adicionando a los gigantescos costos materiales directos de los siniestros de tránsito - y dentro de ellos la incidencia de la ecuación alcohol-conducción- se llega a la movilización de las mismas estructuras sociales por la cantidad de núcleos familiares

afectados debido a que, estos no solo pierden a sus sostenes-víctimas por muerte o incapacidad sino, en este caso, además pasan al status de sostenedores. Ello fundamenta, mas que en un régimen pensionario de corte paternalista financiado por todos, un sistema de seguro obligatorio de responsabilidad civil centrado en el concepto de reparación integral solventado por quienes generan el riesgo, lo cual constituye la legítima contrapartida del beneficio personal que obtienen de su circulación motorizada, mecanismo que, concebido así, representa una pieza maestra del sistema general de seguridad social. ✓

Tales condicionantes determinan que la política legislativa se enuncie, en primer lugar, en función de la importancia relativa del aspecto socioeconómico, o sea, la relación entre el grado de masividad del abuso de alcohol y drogas en el acto conductivo y la entidad cuali-cuantitativa de sus nefastas consecuencias, lo cual se refleja -o debe reflejarse- en la proporcionalidad de la severidad en el tratamiento normativo. A ojos vista, en los países donde la ingesta es estadísticamente mayor, v. gr. Francia y España, la ley es correlativamente mas inmisericorde que en aquellos donde es menor, como Suiza. En este sentido es ilustrativo que, con respecto a sus ordenamientos viales anteriores, las recientes reformas de Brasil, Venezuela y México -todas en 1997- exhiben un notorio endurecimiento represivo-sancionatorio, cuya explicación obvia se encuentra en la creciente incidencia de la intoxicación drogo-etílica sobre los índices de siniestralidad viaria. ✓

También es obvio que sería posible no hacer nada cualesquiera fueran las cifras del desastre, pero es aquí es donde el factor ético adquiere relevancia fundamental, pues depende de la sensibilidad -y la responsabilidad- del legislador nacional hacerse cargo -o no- de la situación, tanto como de la administración hacer funcionar en la práctica el sistema establecido.

En tal sentido, parece claro que hay naciones donde priva el concepto de: "cuidar, proteger, tutelar a sus ciudadanos" (aún, y especialmente, a los propios transgresores), noción que, asimismo, se manifiesta en la proporcionalidad de la severidad legal ante la transgresión y en la posición mas o menos adelantada en que se ubican las barreras tuitivas. De este temperamento, España representa el ejemplo por antonomasia, pues a una represión fortísima -pero que funciona cuando ya la tragedia ha ocurrido- une la profilaxis preventiva para impedir que el hecho suceda, conforme lo ejemplifica la diagnosis de estados de abuso, dependencia y trastornos alcohólicos a título de causales obstativas del otorgamiento o renovación de la licencia de conducir previstas en el Reglamento de Conductores de 1997. Adoptando la misma noción preventivo-represiva avanzada, las barreras protectoras se han llegado a adelantar tanto como hipotetizar legalmente la prohibición estricta de la promoción publicitaria de bebidas alcohólicas en la publicidad viaria, según lo ha hecho Venezuela en su reciente reforma. ✓

Paradojal y perversamente, la actitud política omisiva implica un descomunal efecto contraproducente, pues, si bien en lo inmediato ahorra los costos del aparato policial-administrativo represor, el incremento de nivel resultante en las tasas de siniestralidad, en el plano global, afecta notablemente el producto bruto interno, contribuye al desfinanciamiento del sistema de previsión social y genera consecuencias masivas irreparables como la pérdida de empleos, el parasitismo, la ineducación, la prostitución y el delito.

La conclusión es que, sea por el lado de los tremendos efectos socioeconómicos como desde el ángulo de la concepción ético-filosófica, dejar el mega-problema librado a si mismo equivale a asumir un factor de costo irracional que gravita en todos los ámbitos, cuyas consecuencias erosivas son incalculables -incluso en lo moral- pese a que raramente sean percibidas en toda su entidad.

Desde el punto de vista de la salud psicológica comunitaria, el efecto no es menor, pues el espectáculo cotidiano de la impunidad del ebrio al volante -que termina por visualizarse como genuino status de inmunidad- induce el descreimiento generalizado sobre las nociones de responsabilidad y justicia, que constituyen valores objetivos básicos de sustento de la convivencia, la institucionalidad y el orden público.

#### 4 - Elenco de los aspectos básicos de la regulación normativa

Es evidente que la naturaleza y las implicaciones de esta gama de problemas rechazan

cualquier solución facilista pues, entre otros aspectos, aquí se entrecruzan los intereses públicos prioritarios significados en el concepto de seguridad con intereses privados absolutamente legítimos y protegidos constitucionalmente, en especial el de las garantías del ciudadano ante la eventual arbitrariedad administrativa. La muestra legislativa siguiente ejemplifica en la práctica la dificultad de encontrar el punto de equilibrio entre unos y otros e incluso, en las Resoluciones de la Conferencia de Ministros de Transporte de la CEE, puede verse como la política administrativa enfatiza sobre la ejecutividad -dejando en el camino las garantías- al recomendar otorgar a la prueba de espirometría pleno valor probatorio.

No es posible aquí extenderse sobre las complejas cuestiones, pero, si, señalar sintéticamente cuales son los aspectos básicos que debe contemplar cualquier solución legislativa:

- 1° - Establecimiento, por vía legal, de tasas-tope de alcoholemia
- 2° - Métodos científico-legales de detección de la eventual intoxicación indicando, inclusive, las bases mínimas de los protocolos de intervención clínica
- 3° - Hipótesis fácticas y oportunidad de la actuación oficial
- 4° - Ubicación de las barreras tuitivas
- 5° - Tipificación y calificación legal de las conductas posibles, sus grados y consecuencias.
- 6° - Gama de sanciones y sancionamiento progresivo correspondiente a cada conducta posible
- 7° - Garantías del particular en el plano administrativo y judicial

## 5 - Los textos de la recopilación

La muestra siguiente se compone de 10 ordenamientos jurídicos ordenados alfabéticamente. En el aspecto estructural se han transcritto las disposiciones puntuales con la reproducción textual exacta del libro, título, capítulo y sección del texto en que se ubican. Esto permitirá al lector situarlas en el contexto original, lo cual es inobviable por las implicaciones interpretativas que ello connota, en la medida que la organización sistemática constituye la expresión formal de la dogmática particular del legislados y la filosofía misma del ordenamiento; p. ej., una cosa puede significar que un precepto sea incluido bajo el nomen juris "de las faltas" y, otra muy distinta, que conste bajo el rótulo "de los delitos". La representatividad del conjunto -y, también, la universalidad implícita- está dada por el hecho de que cuatro textos son de origen europeo -España, Francia, Italia y Suiza- y los seis restantes -Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México y Venezuela- son latinoamericanos, a los que se ha agregado Uruguay para facilitar la consulta y la comparación. Cabe señalar que, salvo Chile cuya Ley de Tránsito es de 1984, la legislación de los demás países de América fue dictada en la actual década, siendo de destacarse que tres son de 1996/97, como ya se dijo, lo cual les otorga el gran interés de su novedad. Empero, es necesario reconocer que hay una gran laguna, la conformada por las normas relativas de los 50 estados de la Unión Norteamericana. Lo fundamental radica en que en la muestra propuesta se pueden encontrar virtualmente todas las posiciones político-normativas, así como una amplísima variedad de sistemas, procedimientos, tipificaciones, calificaciones, consecuencias, tipos de sanciones, matices y combinaciones, lo cual permite, hasta un cierto grado, conceptualizar que tiende a la exhaustividad.

Respecto a las Resoluciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte que se incluyen, cabe decir que se trata de genuinos documentos políticos -en el sentido de política legislativa- cuyo singular valor radica en representar el "espíritu" mismo de los ordenamientos positivos de los países que integran la CEE, puesto que, bajo distintas fórmulas y procedimientos, estos han recogido y articulado positivamente sus directivas principales.

En cuanto a la Declaración de la Asociación Médica Mundial, se trata de un documento técnico pero, a pesar de esta naturaleza, no pudo evitarse que sus corolarios se tradujeran finalmente en directivas propiamente políticas, esto es, en la proposición de líneas de acción concretas destinadas a amortiguar, al menos, los devastadores efectos de una pandemia cercana a lo apocalíptico.

-----  
ARGENTINA

LEY DE TRÁNSITO

Ley Nº 24.449 del 6 de febrero de 1995

**Art. 48.- Prohibiciones.**

Está prohibido en la vía pública:

a) Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir; (...)

**Art. 72.-Retención preventiva.**

La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1. Sean sorprendidos in-fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas; (...)

**Art. 73.-Control preventivo.**

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del Artículo 48. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación. Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

**Art. 86.-Arresto.**

El arresto procede sólo en los siguientes casos:

a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes; (...)

-----  
BRASIL

CODIGO NACIONAL DE TRANSITO

Ley Nº 9.503, de 23 de setiembre de 1997

(traducción del portugués del autor)

## CAPÍTULO XV: DE LAS INFRACCIONES

Art. 165. Conducir bajo la influencia de alcohol, en nivel superior a seis decigramos por litro de sangre o de cualquier sustancia entorpecedora o que determine dependencia física o psíquica. Infracción - gravísima; Penalidad - multa (cinco veces) y suspensión del derecho de conducir; Medida administrativa - retención del vehículo hasta la presentación de conductor habilitado e incautación del documento de habilitación. Parágrafo único. la embriaguez también deberá ser comprobada en la forma del Art. 277.

Art. 166. Confiar o entregar la conducción del vehículo a persona que, aún habilitada, por su estado físico o psíquico, no estuviera en condiciones de conducirlo con seguridad. Infracción - gravísima; Penalidad - multa.

## CAPITULO XVII: DE LAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. La autoridad de tránsito y sus agentes, en la esfera de las competencias establecidas en este Código y dentro de su circunscripción, deberá adoptar las siguientes medidas administrativas: (...) IX - realización de test de dosaje de alcoholemia o pericia de sustancia entorpecedora o que determine dependencia física o psíquica; (...)

Art. 276. La concentración de seis decigramos de alcohol por litro de sangre comprueba que el conductor se halla impedido de conducir vehículo automotor. Parágrafo único. El CONTRAN estipulará los índices equivalentes para los demás tests de alcoholemia.

Art. 277. Todo conductor de vehículo automotor involucrado en accidente de tránsito o que fuera sometido a fiscalización de tránsito, bajo sospecha de haber excedido los límites previstos en el artículo anterior, será sometido a tests de alcoholemia, exámenes clínicos, pericia u otro examen que por medios técnico-científicos, con aparatos homologados por el CONTRAN, permitan certificar su estado. Parágrafo único. Medida similar se aplicará en el caso de sospecha de uso de sustancia entorpecedora, tóxica o de efectos análogos.

## CAPÍTULO XIX: DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO

### Sección II -De los Delitos en Especie

Art. 306. Conducir vehículo automotor, en la vía pública, bajo la influencia de alcohol o sustancia de efectos análogos, exponiendo a daño potencial la incolumidad de otros: Penas - detención, de seis meses a tres años, multa y suspensión o prohibición de obtener el permiso o la habilitación para conducir vehículo automotor.

-----ç

CHILE

LEY DE TRÁNSITO

Ley Nº 18.290 del 7 de febrero de 1984

## TITULO I: DE LOS CONDUCTORES Y DE LAS LICENCIAS

Art. 15.- Para calificar la idoneidad moral de los interesados a que se refiere el artículo 13, se considerarán las condenas que hayan sufrido por las siguientes causas:

1.- Por infracciones a la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres y a la ley N° 19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas; (...)

## TITULO II : DE LA ENSEÑANZA DE LAS NORMAS DE TRANSITO Y DE LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES

Art. 31 a).- (...) Las Escuelas de Conductores Profesionales determinarán libremente los planes y programas de estudios que consideren adecuados para el cumplimiento de los siguientes objetivos básicos: (...). b) Conocer materias tales como: legislación sobre transporte remunerado de escolares, transporte de carga y de pasajeros; responsabilidad civil y penal como conductor; leyes laborales, de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, de alcoholes, de salud, medio ambiente; sanidad vegetal, y disposiciones aduaneras, en lo que concierne a la actividad respectiva.

## TITULO IX: DE LA CONDUCCION

Art. 115.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes.

## TITULO XV: DE LA RESPONSABILIDAD POR LOS ACCIDENTES

Art. 172.- En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos: (...) 3.- Conducir en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas;

Art. 176.- Se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce la calzada en lugar prohibido; del que pase por delante de un vehículo detenido habiendo tránsito libre en la vía respectiva; del que transite bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes y, en general, del que infringiere lo dispuesto en el artículo 167.

## TITULO XVI: DE LOS PROCEDIMIENTOS POLICIALES Y ADMINISTRATIVOS

Art. 189.- Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia del alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. Carabineros, asimismo, podrá practicar estos exámenes a toda persona que se apreste a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello. Si la prueba resulta positiva e indica que la persona se encuentra bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, Carabineros podrá prohibirle la conducción por el tiempo que estime necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de 3 horas a partir de la hora del examen. Durante este período, el afectado deberá permanecer bajo la vigilancia policial, para cuyo efecto podrá ser conducido a la Comisaría o Retén respectivo, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo fijado o señale a otra persona que, bajo su responsabilidad, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo. Si el conductor condujere el vehículo durante el tiempo de la prohibición se considerará que incurre en infracción a la Ley de Alcoholes o al número 1 del artículo 197, según sea el caso y el resultado del examen.

Art. 190.- El conductor y el peatón que hayan tenido participación en un accidente de tránsito del que resulte lesiones o muerte serán sometidos a examen estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su cuerpo. En estos casos, los funcionarios de Carabineros deberán practicar al conductor y peatón los exámenes respectivos y, de carecer en el lugar de los elementos técnicos necesarios para ello, los llevarán de inmediato al más próximo servicio de asistencia pública, hospital o posta de primeros auxilios de los servicios de salud, para tales fines. El resultado de los exámenes o comprobaciones hechas por medios idóneos, tendrá el mérito probatorio de informe pericial y el funcionario que lo practique estará exento de la obligación de prestar

juramento y no requerirá de nombramiento especial. El informe contendrá la individualización del funcionario que lo haya efectuado, la fecha, hora y lugar de su realización, el medio utilizado para obtener dicho resultado, el visto bueno del jefe del respectivo servicio y la firma de ambos funcionarios. La negativa injustificada a someterse a los exámenes establecidos en el artículo 189 e inciso primero de este artículo, o la circunstancia de huir del lugar donde hubiese ocurrido el accidente, será considerada como presunción legal del estado de ebriedad o de intoxicación por estupefacientes o sustancias sicotrópicas, según el caso.

## **TITULO XVII: DE LOS DELITOS, CUASIDELITOS Y CONTRAVENCIONES**

### **De los delitos y cuasidelitos**

Art. 196 B., inc. 2.- Los jueces podrán siempre, aunque no medie condena por concurrir alguna circunstancia eximente de responsabilidad penal, decretar la inhabilidad temporal o perpetua para conducir vehículos motorizados, si las condiciones psíquicas y morales del autor lo aconsejan.

### **De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad**

Art. 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas; (...)

### **De la suspensión y cancelación de la licencia de conductor**

Art. 209.- Sin perjuicio de las multas que sean procedentes, el Juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor, en los siguientes casos:

a) ser responsable por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces en el lapso de los 48 meses anteriores, de conducir un vehículo bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o de alcohol, sin estar ebrio;

## **TITULO XVIII: DEL REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE VEHICULOS MOTORIZADOS**

Art. 211.- El Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados deberá: (...)

3.- Anotar las condenas por delito de conducir en estado de ebriedad que establece la Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres;

Art. 215.- Los Tribunales de Justicia y los Juzgados de Policía Local y cualquier otro Tribunal de la República, deberá comunicar al Registro toda sentencia ejecutoriada que condene a una persona como autor de delitos e infracciones a la ley N°17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres, y a la ley N°19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, o que cancele o suspenda la licencia de conductor o que condene a una persona por delitos, cuasidelitos, infracciones gravísimas o graves tipificadas en esta ley. Asimismo, se hará igual comunicación a la Municipalidad que hubiere otorgado la licencia respectiva para que se agregue a la carpeta de antecedentes del afectado; y, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en caso que la sentencia ejecutoriada afecte a un operador de transporte remunerado de escolares.

## LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

(No se ha podido determinar número ni fecha)

### LIBRO SEGUNDO

#### TÍTULO I: DE LAS INFRACCIONES Y DE LAS PENAS

##### Capítulo II: De las circunstancias de las infracciones de tránsito

Art. 70.- Sin perjuicios de las contempladas en el Código Penal, son circunstancias agravantes, cuando no son constitutivas o modificatorias de infracción.

a) Cometer la infracción de tránsito en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas, o de baja acción de estupefacientes a drogas psicotrópicas; (...)

##### Capítulo IV: De los delitos de tránsito

Art. 74.- Serán reprimidos con reclusión menor extraordinaria de seis a nueve años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, o bajo la acción de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, del que resulten muertas una o más personas.

##### Capítulo V: De las contravenciones de tránsito. Contravenciones graves

Art. 90.- Serán sancionados con prisión de treinta a ciento ochenta días y multas equivalentes de cinco a diez salarios mínimos vitales generales, quienes incurrieren en contravención grave, sin perjuicio de su detención inmediata para ser puesto a órdenes del juez de tránsito respectivo, en los siguientes casos: (...)

b) Quien condujere en estado de embriaguez o intoxicado bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias estupefacientes;

### LIBRO TERCERO

#### TÍTULO I: DE LA JURISDICCIÓN Y DEL PROCEDIMIENTO

##### Capítulo II: De las pruebas y de su valoración

Art. 98.- Cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez, se procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholemia. Para el efecto, los agentes encargados del control de tránsito en las vías públicas, necesariamente portarán un alcohótex o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, así mismo, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes. Si se sospecha que el causante del accidente de tránsito se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se utilizará también el correspondientes examen pericial por medio del narcotex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntas. El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de drogas estupefacientes o psicotrópicas. Los efectos alcohólicos o de intoxicación por el uso de drogas estupefacientes o psicotrópicas, también podrán probarse por otros medios aceptados en la Ley. /

## CÓDIGO PENAL

### SEGURIDAD COLECTIVA

#### CAPÍTULO IV: DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO

Art. 379. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por un tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Art. 380. El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código.

\*\*\*\*\*

### LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

Real Decreto N° 339/1990 del 1° de marzo de 1990

Art. 12. Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares.

1. No podrá circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de vehículos con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

2. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Dichas pruebas que se establecerán reglamentariamente y consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. A petición del interesado o por orden de la Autoridad judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realicen a la Autoridad judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

3. Reglamentariamente podrán establecerse pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, siendo obligatorio el sometimiento a las mismas de las personas a que se refiere el apartado anterior.

\*\*\*\*\*

### REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION, PARA LA APLICACION Y DESARROLLO DEL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

Real Decreto 13/1992, del 17 de enero de 1992

#### TITULO I: NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACION

#### CAPITULO IV: NORMAS SOBRE BEBIDAS ALCOHOLICAS

##### Art. 20. Tasas de alcohol en sangre.

1. No podrá circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, el conductor de vehículos con tasas de alcohol en sangre superior a 0,8 gramos por mil centímetros cúbicos. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, sus conductores no deberán conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos; y si se trata de vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de vehículos de servicio de urgencia o transportes especiales, sus conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por mil centímetros cúbicos. Nota: Modificado por el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio de 1994 que estableció:

1. Ningún conductor de vehículo podrá circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,8 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,4 miligramos por litro. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, sus conductores no deberán conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro, y si se trata de vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de vehículos en servicio de urgencia o transportes especiales, sus conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. X

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

##### Art. 21. Investigación de la alcoholemia.

###### Personas obligadas:

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12, num. 2, primer párrafo, del texto articulado). Los agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, podrán someter a dichas pruebas a:

1. Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo, implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

2. Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

3. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en el presente Reglamento.

4. Los que con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la Autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha Autoridad.

##### Art. 22. Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado.

1. Las pruebas para la detección de la posible intoxicación por alcohol consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros oficialmente autorizados que determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica y se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

Nota: Modificado por el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio de 1994 que estableció:

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del

aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados. A petición del interesado o por orden de la Autoridad judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12, num. 2, segundo párrafo, "in fine", del texto articulado).

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del Centro Médico al que fueren evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

#### Art. 23. Práctica de las pruebas.

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación superior a 0,8 gramos de alcohol por mil centímetros cúbicos de sangre o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 del presente Reglamento, o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el Agente informará al interesado que para una mayor garantía le va a someter, a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba. X

Nota: Modificado por el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio de 1994 que estableció el siguiente texto:

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación de alcohol en aire espirado superior a las tasas previstas en el artículo 20 del presente Reglamento, o la persona examinada, aun sin alcanzar esos límites, presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente informará al interesado que, para una mayor garantía, le va a someter a una segunda prueba de detección alcohólica por aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba. X

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de diez minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor si lo tuviere, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del Centro Médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el Agente de la Autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al Centro sanitario más próximo al lugar de los hechos y si el personal facultativo del mismo apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará dicho personal las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26 del presente Reglamento. El importe de dichos análisis correrá a cargo del interesado cuando el resultado sea positivo y de los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales competentes, cuando sea negativo.

#### Art. 24. Diligencias del Agente de la Autoridad.

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el Agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujere un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el Agente de la Autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

1. Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de alcoholemia, haciendo constar, en su caso, los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

Nota: Modificado por el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio de 1994 que estableció el siguiente texto:

1. Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

2. Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, acreditándose en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el Centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

3. Conducir al sometido a examen, o al que se negare a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres defictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al Juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

#### Art. 25. Inmovilización del vehículo.

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el Agente podrá proceder además a la inmediata inmovilización del vehículo a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, a ser posible, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, proveyendo cuanto fuere necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (artículo 70, "in fine", del texto articulado).

3. Salvo en los casos en que la Autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha Autoridad, la inmovilización del vehículo será dejada sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la Autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

#### Art. 26. Obligaciones del personal sanitario.

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente y a dar cuenta del resultado de las pruebas que se realicen a la Autoridad judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (artículo 12, num. 2, tercer párrafo, del texto articulado). Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presenta el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este Capítulo, en cuanto relativas a la ingestión de bebidas alcohólicas, tendrán la consideración de graves.

### CAPITULO V: NORMAS SOBRE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTROPICAS

#### Art. 27. Estupefacentes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. No podrá circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de

vehículos a motor y seguridad vial, el conductor que haya ingerido o incorporado a su organismo drogas tóxicas o estupefacientes, o se encuentre bajo los efectos de medicamentos u otras sustancias que alteren el estado físico o mental apropiado para hacerlo sin peligro.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves.

Art. 28. Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes y similares.

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su sometimiento, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

1. Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del Centro sanitario o Instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados. A petición del interesado o por orden de la Autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

2. Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21 del presente Reglamento, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior.

Nota: Modificado por el Real decreto 116/1998 de 30 de enero que estableció:

Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21 del presente Reglamento, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el Agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25 del Reglamento.

3. El Agente de la Autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el apartado anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la Autoridad judicial, debiendo ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en el presente Reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

4. La Autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto, en cuanto relativas a la ingestión de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, tendrán la consideración de graves.

-----  
REGLAMENTO DE CONDUCTORES

Real Decreto N° 772/1997 del 30 de mayo de 1997

TÍTULO II DE LAS PRUEBAS DE APTITUD A REALIZAR PARA OBTENER  
AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR

CAPÍTULO III: De los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para conducir  
vehículos de motor y ciclomotores y de las pruebas a realizar para su comprobación.

Sección 1. De los conocimientos, aptitudes y comportamientos

Art. 48. Conocimientos.

Todo solicitante de permiso de conducción, cualquiera que sea su clase, deberá poseer y demostrar que posee un conocimiento razonado y una buenacomprensión de, al menos, las materias que a continuación se indican: (...).

2.ª - Las funciones de percepción, de evaluación y de toma de decisiones, principalmente el tiempo de reacción y las modificaciones de los comportamientos del conductor vinculados a los efectos del alcohol, drogas, medicamentos, enfermedades, estados emocionales, fatiga, sueño y otros factores.

ANEXO IV: APTITUDES PSICOFÍSICAS REQUERIDAS PARA OBTENER O PRORROGAR EL PERMISO O LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción (...).

TRANSTORNOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS

(...)

Criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios:

(fragmentos extraídos de la tabla contenida en el texto)

No se admite la existencia de abuso de alcohol ni cualquier patrón de uso en el que el sujeto no pueda dissociar conducción y consumo de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de abuso en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada. En los casos de existir antecedentes de abuso con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo

No se admite la existencia de dependencia de alcohol. Tampoco se admiten casos de antecedentes de dependencia en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada. En los casos de existir antecedentes de dependencia con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo.

No se admite la existencia de trastornos inducidos por alcohol, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que supongan riesgo para la seguridad vial. Tampoco se admiten casos de antecedentes de trastornos inducidos por alcohol en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada. En los casos de existir antecedentes de trastornos inducidos por alcohol con informe favorable a la obtención o prórroga, se podrá reducir el período de vigencia del permiso o licencia según criterio facultativo. X

-----  
FRANCIA

CODE DE LA ROUTE

Decreto Nº 58-1217 del 15 de diciembre de 1958  
(traducción del francés del autor)

PARTE LEGISLATIVA

LIBRO I: INFRACCIONES A LAS REGLAS CONCERNIENTES A LA CONDUCTA DE LOS VEHÍCULOS Y LOS ANIMALES

Art. L.1

I. - Toda persona que conduzca un vehículo o acompañe a un alumno conductor en las condiciones previstas en el presente código en cuanto se encuentre, aún en ausencia de todo signo de ebriedad manifiesta, bajo el influjo de un estado alcohólico caracterizado por la presencia en la sangre de una tasa de alcohol puro igual o superior a 0,80 gramos por mil o por la presencia en el aire expirado de una tasa de alcohol puro igual o superior a 0,40 miligramos por litro, será castigado con prisión de dos años y una multa de 30 000 F, o una de las dos penas solamente. Los oficiales o agentes de la policía administrativa o judicial someterán a pruebas de determinación de la impregnación alcohólica por el aire expirado al autor presunto de alguna de las infracciones enunciadas en el artículo L.14 o al conductor o acompañante del alumno conductor implicado en un accidente de circulación que haya ocasionado un daño corporal. Aquellos podrán someter a las mismas pruebas a todo conductor o todo acompañante del alumno conductor que esté implicado en un accidente cualquiera de circulación o que sea el autor presunto de infracciones a las prescripciones del presente código relativas a la velocidad de los vehículos y al cinturón de seguridad o al casco. En tanto las pruebas de determinación permitan presumir la existencia de un estado alcohólico o el conductor o acompañante del alumno conductor se haya negado a someterse a ellas, los oficiales o agentes de la policía administrativa o judicial deberán proceder a las verificaciones destinadas a establecer la prueba del estado alcohólico. Estas verificaciones serán hechas por medio de análisis y exámenes médicos, clínicos y biológicos, sea por medio de un aparato que permita determinar la tasa de alcohol por análisis del aire expirado bajo la condición de que dicho aparato sea conforme a un tipo homologado. Cuando las verificaciones hayan sido hechas por medio de análisis médicos, clínicos y biológicos, una muestra deberá ser conservada. Cuando hayan sido hechas por medio de un aparato que permita determinar la tasa de alcohol por el análisis del aire expirado, un segundo control podrá ser inmediatamente efectuado después de la verificación de buen funcionamiento del aparato; este control será de derecho cuando haya sido solicitado por el interesado. Toda persona que haya rehusado someterse a las verificaciones será castigada con las penas prevista en el inciso primero.

II. - Toda persona que conduzca un vehículo o acompañe a un alumno conductor en las condiciones previstas en el presente código hallándose en estado de ebriedad manifiesta, será castigada con prisión de dos años y una multa de 30 000 F o una de estas dos penas solamente. Las pruebas de determinación así como las verificaciones efectuadas en las condiciones previstas en el párrafo 1º siguiente, o estas últimas verificaciones solamente, serán utilizadas en el caso del autor presunto de la infracción de conducta en estado de ebriedad manifiesta o que haya acompañado en estado de ebriedad manifiesta a un alumno conductor.

III. - Cuando haya lugar a la aplicación de los artículos 221-6 y 222-19 del Código Penal en el caso del autor de una de las infracciones referidas en los párrafos I y II, las penas previstas por estos artículos serán llevadas al doble. Aquellas previstas por el artículo 320 del Código Penal serán aplicables si la incapacidad de trabajo prevista por este artículo no es superior a tres meses.

IV. - Un decreto del Consejo de Estado determinará las condiciones bajo las cuales serán efectuadas las operaciones de determinación y las verificaciones previstas en el presente artículo.

Art. L.1-1

En caso de condena por los delitos previstos en el artículo L.1, el tribunal puede prescribir, a título de pena complementaria, el cumplimiento de un trabajo de interés general según las modalidades previstas en el artículo 131-8 del Código Penal y según las condiciones previstas por los artículos 131-22 à 131-24 del mismo Código y en el artículo 20-5 de la ordenanza No 45-174 del 2 de febrero de 1945 relativa a la infancia delincuente. Las disposiciones del inciso precedente son igualmente aplicables en caso de condena por los delitos previstos en los artículos L.2, L.4, L.12 y L.19.

Art. L.1-2

En caso de condena por los delitos previstos en los artículos L.1, L.2, L.4, L.12 y L.19, el tribunal puede igualmente pronunciar, a título de pena complementaria, una multa bajo forma de días-multa en las condiciones fijadas por los artículos 131-5 y 131-25 del Código Penal.

Art. L.3

Los oficiales de policía judicial, sea bajo instrucción del Procurador de la República, sea por su iniciativa, y, bajo la orden y bajo responsabilidad de los oficiales de policía judicial, los agentes de policía judicial pueden, aún en ausencia de infracción evidente o de accidente, someter a toda persona que conduce un vehículo o que acompañe a un alumno conductor a pruebas de determinación de la impregnación alcohólica por el aire expirado. Cuando las pruebas de determinación permitan presumir la existencia de un estado alcohólico, los oficiales o agentes de policía judicial procederán a las verificaciones destinadas a establecer la prueba del estado alcohólico por medio del aparato para determinar la tasa de alcohol por el análisis del aire expirado, mencionada en el tercer y cuarto inciso del párrafo I del artículo L.1 en las condiciones previstas por estas disposiciones. En caso de imposibilidad de someterse a estas pruebas resultante de una incapacidad física atestada por el médico requerido, los oficiales o agentes de policía judicial procederán a las verificaciones destinadas a establecer la prueba del estado alcohólico por medio de análisis y exámenes médicos, clínicos y biológicos, en las condiciones previstas por los mismos incisos. Toda persona que se haya rehusado a someterse a las verificaciones previstas por el presente artículo será castigada con las penas previstas en el primer inciso del párrafo I del artículo L.1.

Art. L.17

La duración máxima de las penas complementarias previstas en los artículos L.14, L.15 y L.16 será llevada al doble en caso de reiteración, o si la decisión constata el delito de fuga o la conducta bajo la influencia de un estado alcohólico, aún en ausencia de signo manifiesto de ebriedad.

Art. L.18

Seguido de un proceso verbal constatando una de las infracciones previstas en el artículo L.14, el prefecto del departamento en el que dicha infracción fué cometida puede, si no estima proceder a la clasificación, pronunciar a título provisorio sea una advertencia, sea la suspensión del permiso de conducir o la interdicción de su expedición cuando el conductor no es titular. El prefecto puede igualmente pronunciar a título provisorio sea una advertencia, sea la suspensión del permiso de conducir al acompañante de un alumno conductor cuando existe infracción a las disposiciones del artículo L.1 del presente código. La duración de la suspensión o de la interdicción no puede exceder de seis meses. Esta duración será llevada a un año en caso de infracciones de homicidio o heridas involuntarias susceptibles de entrañar una incapacidad total de trabajo personal, de conducta en estado de ebriedad o bajo el influjo de un estado alcohólico o de delito de fuga. (...)

## PARTE REGLAMENTARIA

### LIBRO II: CONTRAVENCIONES DE POLICÍA EN MATERIA DE CIRCULACION.

#### TÍTULO 1: INFRACCIONES A LA REGLAS CONCERNIENTES A LA CONDUCTA DE LOS VEHÍCULOS Y LOS ANIMALES

Art. R.233-5

Será castigado con la multa prevista para las contravenciones de la cuarta clase toda persona que conduzca un vehículo o acompañe a un alumno conductor, aún en ausencia de todo signo de ebriedad manifiesta, bajo el influjo de un estado alcohólico caracterizado por la presencia

en sangre de una concentración de alcohol puro igual o superior a 0,50 gramos por 1000 sin acatar le límite fijado por el artículo L.1 del presente código o por la presencia en el aire expirado de una concentración de alcohol puro igual o superior a 0,25 miligramos por litro sin acatar el límite fijado por el artículo L.1 del mismo código.

### LIBRO III: CONSTATAACION DE LAS INFRACCIONES Y SANCCIONES DIVERSAS

#### TÍTULO 2: PÉRDIDA Y RECONSTITUCIÓN DEL NÚMERO DE PUNTOS AFECTADOS AL PERMISO DE CONDUCIR

##### Art. R.256

Las infracciones a los artículos enumerados mas abajo, en tanto ellas presenten los caracteres indicados en el análisis sumario que acompaña la designación de cada artículo, dan lugar a la reducción de pleno derecho del número de puntos del permiso de conducir en las condiciones siguientes:

1) Reducción de 6 puntos para los delitos enumerados en los artículos siguientes:

(...)- artículos L.1 à L.4, L.7, L.9 et L.19 del Code de la Route. (...).

3) Reducción de 3 puntos para los delitos enumerados en los artículos siguientes:

(...) - artículo R.233-5 del Code de la Route: superación de la tasa de alcoholemia.

-----

### ITALIA

#### CÓDICE DELLA STRADA

Decreto Legislativo N° 285 del 30 de abril de 1992, con las modificaciones del Decreto Legislativo N° 360 de 10 de setiembre de 1993.  
(traducción del italiano del autor)

#### TITULO V: NORMAS DE COMPORTAMIENTO

##### Art. 186. Conducción bajo la influencia del alcohol.

1. Está prohibido conducir en estado de ebriedad como consecuencia del uso de bebidas alcohólicas.

2. Quien conduzca en estado de ebriedad será castigado, en cuando el hecho no constituye un delito mas grave, con arresto de hasta un mes y con la multa de quinientos mil a dos millones de liras. La determinación del delito conlleva la sanción administrativa accesoria de la suspensión de la patente da quince días a tres meses, o de un mes a seis meses cuando el mismo sujeto comete otras violaciones en el curso de un año, en el sentido del capítulo II, sección II, del título VI. X

3. El vehículo, cuando no pueda ser conducido por otra persona idónea, puede ser remolcado hasta el lugar indicado por el interesado o hasta el mas cercano estacionamiento y dejado en depósito al propietario o gestor del mismo con las normales garantía para la custodia.

4. En caso de incidente o cuando se tenga motivo para considerar que el conductor del vehículo se encuentre en estado de alteración psicofisica derivada de la influencia del alcohol, los órganos dei policía vial referidos en el art. 12, tienen la facultad de efectuar la determinación

con los instrumentos y procedimientos determinados por el reglamento.

5. Cuando de la determinación resulte un valor correspondiente a una tasa alcoholémica superior a los límites establecidos por el reglamento, el interesado será considerado en estado de ebriedad a los fines de la aplicación de las sanciones referidas en el inciso 2.

6. En caso de negativa a la determinación referida en el inciso 4, el conductor será penado, salvo que el hecho constituya un delito mas grave, con arresto hasta de un mes y con una multa de quinientos mil a dos millones de liras.

Art. 187. Conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes.

1. Está prohibido conducir en condiciones de alteración física y psíquica resultante del uso de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

2. En caso de incidente o cuando se tiene razonablemente motivo para considerar que el conductor del vehículo se encuentre bajo el efecto consecuente del uso de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, los agentes de policía vial referidos en el art. 12, sin perjuicio de las ulteriores obligaciones previstas por las leyes, tienen la facultad de acompañar al conductor hasta las instituciones pública mencionadas en el art. 2, inciso 1, lit. b), del decreto ministerial de 12 de julio de 1990, n. 186, para la extracción de muestras de líquidos biológicos. El estado de alteración física y psíquica será determinado mediante las modalidades establecidas por decreto del Ministro de la Salud, en consenso con los Ministros del Interior y de Obras Públicas. La copia del certificado sanitario positivo debe ser transmitida, a cargo del órgano de policía que procedió a la determinación, al prefecto del lugar de la violación cometida para los eventuales procedimientos de su competencia.

3. El prefecto, sobre la base de la certificación expedidas por los centros referidos en el inciso 2, ordenará que el conductor sea sometido a visita medica según lo dispuesto por el art. 119 y podrá disponer, en vía cautelar, la suspensión de la patente de conducción hasta la conclusión del examen de revisión, que debe tener lugar en el término previsto por el reglamento.

4. Se aplicarán las disposiciones de los incisos 2 y 3 del art. 186.

5. En caso de negativa a la determinación a que refiere el inc. 2, el conductor será castigado, salvo que el delito constituya delito mas grave, con el arresto hasta de un mes y con multa de quinientos mil a dos millones de liras.

## TÍTULO VI: DE LOS ILÍCITOS PREVISTOS EN EL PRESENTE CÓDIGO Y DE LAS RELATIVAS SANCIONES

### CAPO II: DE LOS ILÍCITOS PENALES

#### Sección II: Sanciones administrativas accesorias a sanciones penales

Art. 222. Sanciones administrativas accesorias a la determinación de los delitos.

1. En los casos que de una violación a las normas el presente código deriven daños a las personas, el juez aplicará con la sentencia de condena las sanciones administrativas pecuniarias previstas, así como las sanciones administrativas accesorias de suspensión o revocación de la patente.

2. Cuando del hecho derive una lesión personal culposa la suspensión la patente será de quince días a tres meses. Cuando del hecho derive una lesión personal culposa, grave, o gravísima la suspensión de la patente será de uno a seis meses. En el caso de homicidio culposo la suspensión será de dos meses a un año.

3. El juez podrá aplicar la sanción administrativa accesoria de la revocación de la patente en la hipótesis de reiteración específica verificada dentro de periodo de cinco años a contar desde la fecha de la condena definitiva por la primera violación.

-----  
**MEXICO**

**REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL**

**23 de diciembre de 1997**

**TÍTULO CUARTO: DE LA VIALIDAD Y DEL TRÁNSITO**

**Capítulo V: De las normas aplicables relativas al consumo de bebidas alcohólicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas**

Art. 83.- Todos los conductores de vehículos a quienes se les encuentre flagrantemente cometiendo actos que violen las disposiciones del presente Reglamento y muestren síntomas de que conducen en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos, quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación por alcohol o de enervantes y psicotrópicos que determine el médico adscrito al juzgado cívico ante el cual sea presentado el conductor. Salvo que la autoridad judicial ordene el depósito o intervención de un vehículo, la detención del mismo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó, el conductor pueda conducirlo, o bien sea sustituido a petición del mismo por otra persona apta para ello. Los agentes podrán detener la marcha de un vehículo cuando Seguridad Pública establezca y lleve a cabo programas de control y preventivos de ingestión de alcohol para conductores de vehículos. Estos programas deberán ser publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los diarios de mayor circulación en el Distrito Federal.

Art. 84.- Ninguna persona podrá conducir vehículos por las vías públicas, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.4 miligramos por litro, cantidad que determinará el médico adscrito al juzgado cívico ante el cual sea remitido el conductor. Cuando se trate de vehículos de carga ligeros, sus conductores no deberán conducir con una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.5 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.25 miligramos por litro. Si se trata de vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de doce plazas, de transporte escolar y de menores, de sustancias peligrosas, de vehículos destinados a la prestación de servicios de emergencia médica o transporte especializado, sus conductores no podrán hacerlo con una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.3 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.15 miligramos por litro.

-----  
**SUIZA**

**LOI FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE**

**19 de diciembre de 1958**

**(estado con las modificaciones hasta el 1 de enero de 1996)**

**(traducción del francés del autor)**

**TÍTULO SEGUNDO: VEHÍCULOS Y CONDUCTORES**

## CAPÍTULO PRIMERO: LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES Y SUS CONDUCTORES

### Art. 16

Los permisos y las autorizaciones serán retirados cuando la autoridad constate que las condiciones legales de su otorgamiento no existen o no se han mantenido; aquellas podrán ser retiradas cuando las obligaciones impuestas en un caso particular, luego de su otorgamiento, no han sido observadas. (...). El permiso de alumno conductor o el permiso de conducir deber ser retirado: (...).

b) Si ha circulado en estado de ebriedad (...).

g) Si ha rehusado o eludido intencionalmente una toma de sangre que habiéndole sido ordenada o debiendo saber que lo sería, o un examen médico complementario o si ha hecho de tal modo que las medidas de este género no pudieran aplicársele.

### Art. 17

La autoridad que retira el permiso de conducir o el permiso de alumno conductor fijará según las circunstancias la duración del retiro; no obstante, ella será (..).

c. De dos meses al menos si el conductor circuló estando ebrio. (...).

d. De un año al menos si, en los cinco años posteriores a la expiración de un retiro de permiso sancionando al conductor ebrio, el mismo ha circulado nuevamente en estado de ebriedad. El permiso de alumno conductor o el permiso de conducir serán retirados por tiempo indeterminado si el conductor no es apto para conducir un vehículo automóvil, sea por causa de alcoholismo u otras formas de toxicomanía, sea por razones de orden caracterial, sea por otros motivos. Le retiro será precedido de un plazo de prueba de al menos de un año. Si ha sido ordenado por razones médicas, no será fijado plazo de prueba. El permiso será retirado definitivamente al conductor incorregible (...).

-----  
**URUGUAY**

**LEY N° 16.585**

**22 de Setiembre 1994**

## TÍTULO VII: DE LA PRUEBA DE ALCOHOL EN LA SANGRE

Art. 24. Se considerará que se encuentra inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol en la sangre al momento de conducir el vehículo sea superior a ocho decigramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Art. 25. A partir de la vigencia de la presente ley los funcionarios del Ministerio del Interior, especialmente habilitados después de ser debidamente capacitados, podrán investigar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas en su organismo a través de procedimiento de espirometría. Al conductor que fuere hallado conduciendo en transgresión de los límites indicados en el artículo 24 se le retendrá la libreta de conductor y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir entre seis meses y un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, podrá cancelarse la libreta de conductor. Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos se le retendrá la libreta de conductor y se le advertirá:

A) Que la negativa supone presunción de culpabilidad.

B) Que la autoridad competente podrá aplicar oportunamente una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de constituida la primera infracción y, en el supuesto caso de reincidencia, la misma podrá extenderse hasta un máximo de dos años. La inspección a que refiere este artículo sólo podrá efectuarse en las áreas y dentro de los horarios en que el Ministerio de Salud Pública garantice poder realizar el análisis a que refiere el artículo 30 de la presente ley.

Art. 26. El conductor de un vehículo destinado al transporte colectivo de pasajeros, que sea sometido a los exámenes precedentemente establecidos, incurrirá en transgresión si de los mismos surge la presencia de alcohol en la sangre en cualquier proporción, por mínima que ella fuere.

Art. 27. Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas - accidentados o fallecidos- se someterá a los conductores de los vehículos involucrados a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual embriaguez alcohólica de los mismos. A tales efectos, podrá recurrirse, de ser posible, a la prueba de espirometría y en su defecto a la sangre y orina.

Art. 28. Cuando un conductor deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por el Ministerio de Salud Pública.

Art. 29. A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en la disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Art. 30. La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos efectúe otros exámenes que permitan revisar los resultados de aquellos.

Art. 31. Los resultados de las pruebas efectuadas en los términos indicados en las disposiciones precedentes, constituirán pruebas idóneas en juicios de carácter civil o penal. En los casos en que la persona afectada por la ejecución de los exámenes a que refiere el presente Título considere que se han violado sus derechos y garantías, podrá ocurrir que la sede jurisdiccional competente para que resuelva si el procedimiento utilizado ha sido o no ajustado a derecho.

---

## VENEZUELA

### LEY DE TRÁNSITO TERRESTRE

23 de julio de 1996 (en vigor desde el 2 de marzo de 1997)

#### TÍTULO II : DE LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD EN LAS VÍAS

Art. 45.- El Reglamento de esta ley especificará lo relativo a distancias, densidad, tamaño de los signos de la escritura y los colores y sus combinaciones, de toda la publicidad institucional y comercial que se autorice para colocarlas en las inmediaciones de carreteras y autopistas. Queda prohibida la colocación de vallas, anuncios, carteles o demás medios publicitarios que induzcan al consumo de bebidas alcohólicas, en las inmediaciones de carreteras y autopistas. Asimismo, ningún medio publicitario a los que se refiere este artículo podrá colocarse en los separadores de autopistas y carreteras.

Capítulo II: De la Responsabilidad por Accidentes de Tránsito

Art. 55.- Se presume, salvo prueba en contrario, que es culpable de un accidente de tránsito, el conductor que en el momento del accidente se encontrase bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o que condujese a exceso de velocidad. A dicho conductor se le practicará el examen toxicológico correspondiente, el cual podrá ser omitido en caso de utilización de pruebas e instrumentos científicos por parte de la autoridad competente, al momento de levantar el accidente. Dichas pruebas e instrumentos serán determinados en el Reglamento de esta ley.

Art. 61.- En ningún caso le podrán ser opuesta a la víctima o a sus causahabientes, las excepciones que pudiera tener el asegurador contra el asegurado. El asegurador podrá repetir contra el asegurado cuando: (...)

g) Haya causado el daño conduciendo el vehículo a exceso de velocidad, bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

TÍTULO IV: DE LOS PROCEDIMIENTOS

Capítulo III: Del Procedimiento Penal

Art. 89.- Las autoridades administrativas del tránsito terrestre son auxiliares de la justicia penal y en consecuencia, deberán iniciar la averiguación sumarial cuando de los accidentes que conozcan deriven presuntos hechos punibles, enjuiciables de oficio, debiendo remitir lo actuado al juez competente dentro de los cuatro (4) días hábiles siguientes al inicio de la averiguación. Cuando se trate de accidentes donde tenga lugar el fallecimiento de personas, detendrán al presunto indiciado y lo pondrán a disposición del tribunal junto con lo actuado, pero se abstendrán de la detención en caso de que aparezca evidente la ausencia de culpabilidad del mismo. Parágrafo Unico: La detención procederá en todo caso, siempre que aparezca evidente la ingestión de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, por exceso de velocidad, o que el presunto indiciado se haya dado a la fuga. ✕

TÍTULO V : DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 94.- Serán sancionadas con multa equivalente al ciento por ciento (100 %) del salario mínimo urbano mensual, los propietarios o conductores que incurran en las siguientes infracciones.(...)

7. Conduzcan vehículos bajo influencia de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o a exceso de velocidad;

Art. 102.- Serán sancionadas con suspensión de la licencia: (...)

3. Por el término de doce (12) meses: (...)

b) Los conductores que en caso de accidentes hayan producido lesiones culposas a las personas, de las tipificadas en los artículos 416 y 417 del Código Penal y hayan sido declarados responsables por dicho accidente. No obstante, en este último caso, cuando la negligencia del conductor sea agravada por ingestión de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o por exceso de velocidad, la suspensión podrá dictarse hasta por tres (3) años; ✕

4. Por el término de dieciocho (18) meses, los conductores que en caso de accidentes donde tenga lugar el fallecimiento de personas, hayan sido declarados responsables por dicho accidente. No obstante, en este último caso, cuando la negligencia del conductor sea agravada por ingestión de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o por exceso de velocidad, le será revocada la licencia y quedará inhabilitado por diez (10) años para obtener nueva licencia. (...).

27 de mayo de 1998

#### TÍTULO IV: DE LOS PROPIETARIOS, CONDUCTORES Y SUS OBLIGACIONES

##### CAPÍTULO IV: De las Obligaciones de los Conductores de Vehículos de Motor

Artículo 183: Se prohíbe a los conductores de vehículos de transporte de personas: (...).

8. Ingerir bebidas alcohólicas o fumar dentro del vehículo.

##### CAPÍTULO V: De las Licencias

Artículo 219: El Ministerio de Transporte y Comunicaciones podrá exigir la aprobación de este curso especial a los conductores que ya poseen licencia de 4\_ y 5\_ grado, que hayan sido objeto de suspensión de la misma por cualquier causa o que hayan sido sancionados por conducir bajo influencia alcohólica, de sustancias estupefacientes o psicotrópicas; por conducir a exceso de velocidad o se hayan dado a la fuga, siempre de estas infracciones hayan sido cometidas conduciendo alguno de los vehículos indicados en el artículo 34 de la Ley de Tránsito Terrestre.

#### TÍTULO V: DE LA CIRCULACIÓN

##### CAPÍTULO I: De la Circulación en General

Artículo 231: A los efectos de Ley de Tránsito Terrestre y de este Reglamento en materia de circulación, se entiende por: (...).

3. Alcoholemia: Examen o prueba para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona, indicando su porcentaje. (...).

##### CAPÍTULO VII: De la Educación y Seguridad en las Vías

Artículo 368: Queda prohibida la colocación de vallas, anuncios, carteles y demás medios publicitarios que contengan mensajes que induzcan al consumo de bebidas alcohólicas en las inmediaciones de carreteras y autopistas.

Artículo 370: A los fines de calificar la inducción al consumo de bebidas alcohólicas en los mensajes publicitarios, las autoridades administrativas del tránsito terrestre, deberán evaluar y tomar en consideración los siguientes criterios:

1. Acción directa: Personas brindando con vasos y botellas en mano o vertiendo el contenido de las bebidas en recipientes

2. Tiempo verbal: El uso del imperativo en verbos como: comprar, adquirir, celebrar, brindar, tomar, obsequiar, tener, disfrutar, servir, llevar, otros similares

3. Testimoniales: Referencias al producto en primera persona o mediante testimonios de terceros, que exalten las bondades o cualidades del producto.

4. La inducción directa al consumo deberá siempre concluirse del sentido que se desprende de las palabras en el idioma castellano y de las connotaciones o significados usuales que éstas poseen en el lenguaje diario.

5. Los mensajes publicitarios que contengan acciones, verbos o testimoniales coincidentes con estos criterios, se considerarán incluidos en la categoría de mensajes que incitan al consumo de bebidas alcohólicas

Artículo 376: Las vallas y demás medios publicitarios que induzcan al consumo de bebidas alcohólicas, existentes dentro de las áreas a las cuales se refiere el artículo 367 de este Reglamento, deberán ser reubicadas voluntariamente por sus propietarios dentro de los doce (12) meses siguientes a la publicación de este Reglamento.

TÍTULO VIII: De las Sanciones Administrativas

Artículo 416: No podrá circular por las vías objeto de este Reglamento el conductor de vehículos de uso particular con tasa de alcohol en la sangre superior 0.8 gramos por 1.000 centímetros cúbicos.

Artículo 417: Todo conductor de vehículos está obligado a someterse a las pruebas que se establezcan para detectar el nivel de alcohol en el organismo. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía implicados en algún accidente de tránsito.

Artículo 418: Las autoridades administrativas encargadas del control y vigilancia del tránsito podrán someter a pruebas de detección de alcohol:

1. A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículos implicado directamente como posible responsable de un accidente de tránsito
2. Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas
3. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en la Ley este Reglamento
4. Los que con ocasión de conducir un vehículo sean requeridos al efecto por la autoridad administrativa del tránsito dentro de los programas preventivos de Alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 419: Las pruebas a que se refiere el artículo anterior, consistirán normalmente en la verificación del aire expirado mediante alcoholímetros debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica.

Artículo 420: A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos. Cuando las personas obligadas sufrieren lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de dichas pruebas, el personal facultativo del hospital o centro médico en que fueran evacuados decidirá las que se hayan de realizar. X

Artículo 421: Si el resultado de las pruebas practicadas diera un grado de impregnación superior a 8 gramos de alcohol por 1.000 centímetros cúbicos de sangre, o aún sin alcanzar estos límites, la persona examinada presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la autoridad administrativa informará al interesado que para una mayor garantía le va a someter, a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire expirado mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba. De la misma forma advertirá a la persona sometida a exámenes el derecho que tiene a controlar por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes que entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos. Igualmente le informará del derecho que tiene a formular cuantos alegatos u observaciones tenga por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviere, los cuales se consignarán por escrito y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuado. En el caso que el interesado decida la realización de dichos análisis la autoridad administrativa adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos y si el personal facultativo del mismo apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará dicho personal las medidas tendientes X  
a cumplir lo dispuesto en el artículo 420 de este Reglamento. El importe de los análisis correrá a cargo del interesado cuando el resultado sea positivo y de las autoridades competentes cuando sea negativo.

Artículo 422: Si el resultado de la segunda prueba ejecutada por la autoridad administrativa o el de los análisis efectuados a instancias del interesado fuera positivo, o cuando el que, condujera un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, la autoridad administrativa deberá:

1. Describir con precisión en el acta policial o en las diligencias que practique, el

procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de Alcoholemia, haciendo constar en su caso, los datos necesarios para la identificación y características del instrumento o instrumentos de detección empleados

2. Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica

3. Incluir en el expediente los resultados de los análisis practicados en el centro clínico y hospitalario a que fue trasladado el interesado

4. Conducir al presunto indiciado en el supuesto que los hechos revisan carácter delictivo, a la sede o retén policial a la orden del tribunal competente.

Artículo 423: En el supuesto que el resultado de las pruebas sea positivo, la autoridad administrativa de control y vigilancia del tránsito ordenará la retención del vehículo y su traslado a un estacionamiento habilitado a tal fin, tomando las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas acompañantes, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos. También podrá retenerse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica. Los gastos que pudiera ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 424: Los hospitales, clínicas, laboratorios o centros de servicio de salud deben prestar toda la colaboración posible, en el sentido de proceder a la obtención de las muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente a fin de dar cuenta del resultado de las pruebas que se realicen a Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades, figurarán en todo caso el sistema empleado en la investigación de la Alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado. X

Artículo 425: En la circunstancia de encontrarse en presencia de un conductor que muestre evidencias de consumo de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, las autoridades administrativas encargadas del control y vigilancia del tránsito deberán preservar el estado de cosas encontrado y notificar a los órganos instructores del sumario de drogas de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Orgánica sobre Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas (LOSEP). X

-----

CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE  
RESOLUCION N° 41  
SOBRE EL ROL DEL ALCOHOLISMO EN LOS ACCIDENTES VIALES  
(traducción del francés del autor)

El Consejo de Ministros, reunido en Bonn el 20 y 21 de mayo 1980,

CONSTATANDO:

-- que el consumo de alcohol continúa, y en particular entre los jóvenes, en la mayor parte de los países;

-- que en numerosos países los datos estadísticos actualmente disponibles dan imperfectamente cuenta del número de accidentes debidos al alcohol;

-- que de los estudios hechos en ciertos países surge que los conductores bajo la influencia del alcohol son responsables de los accidentes graves y sobre todo de los accidentes mortales en el 30 al 50 por ciento de los casos;

-- que todos los países han adoptado o encaran la adopción de una legislación limitante de 0,08 ‰ al menos de las tasas de alcohol en la sangre;

-- que en varios de los países, los poderes de la policía para controlar las tasas del alcohol en la sangre de los conductores son limitados y que los controles son generalmente

demasiado poco numerosos para tener un efecto disuasivo sobre los conductores;

-- que en la mayor parte de los países, una toma de sangre es obligatoria para establecer la prueba legal de que el conductor está bajo la influencia del alcohol y que este procedimiento es a la vez lento y complicado;

-- que el consumo combinado de alcohol y de ciertos medicamentos agrava considerablemente la disminución de las capacidades del conductor y que el público está a menudo mal informado a este respecto;

#### RECOMIENDA A LOS PAÍSES MIEMBROS:

-- esforzarse para recoger los datos estadísticos mas completos a fin de determinar mejor el rol del alcohol en la circulación y en los accidentes de la vía; a este fin, proceder especialmente a realizar encuestas al borde de las rutas y obtener del cuerpo médico los resultados de las mediciones de impregnación alcohólica efectuadas en los hospitales a las personas heridas, y particularmente de los presuntos responsables de los accidentes.

-- promover, en la máxima medida posible, las modificaciones legislativas necesarias para permitir a la policía efectuar controles sorpresivos de impregnación alcohólica en todas las circunstancias, es decir, aún en ausencia de indicios que hagan suponer que el conductor está bajo la influencia de alcohol o en infracción al código vial;

-- encarecer la multiplicación de los controles y de tomar las medidas necesarias a este efecto;

-- promover, en la máxima medida posible las modificaciones legislativas necesarias para permitir el empleo por la policía de un aparato analizador de aliento suficientemente preciso y fiable cuyos resultados serían admitidos como prueba por los tribunales sin que sea necesario efectuar en todos los casos un análisis sanguíneo - proseguir activamente y encarecer los estudios y las investigaciones a fin de poner a punto nuevos aparatos de ese tipo;

-- acercar las experiencias europeas correspondientes para concretarlas en normas comunes relativas a los aparatos;

-- tomar medidas destinadas a impedir que el conductor que ha sufrido un test positivo retome el volante mientras que supere la tasa límite fijada por la legislación nacional;

-- prever, si fuera necesario, una ampliación y un refuerzo de la gama de sanciones relativas a las personas que conducen bajo la influencia de alcohol, y evaluar los efectos de las mismas sobre el comportamiento de dichos conductores;

-- promover, en la máxima medida posible, las modificaciones legislativas necesarias para obligar a las autoridades judiciales o administrativas a retirar el permiso de conducir por un periodo suficientemente largo o incluso para anularlo en caso de reincidencia;

-- encarar hacer participar a los alcohólicos crónicos en programas de reeducación antes de la restitución de sus permisos de conducir;

-- prever instancias de información para las personas que hayan sufrido una sanción por conducción bajo la influencia de alcohol;

-- proseguir las campañas de información al público, particularmente a la juventud y especialmente al momento de la preparación del permiso de conducir, explicando de manera clara y objetiva de que manera el alcohol actúa sobre las capacidades de los conductores y la incompatibilidad existente entre la conducción de un vehículo y la ingesta de alcohol;

-- velar por una mejor información de los conductores en lo que concierne a los peligros incrementados resultantes de la ingesta combinada de alcohol y ciertos medicamentos tales como los tranquilizantes y otros psicotrópicos; y esto especialmente por las acciones del cuerpo médico y las indicaciones claras sobre los envases de estos medicamentos; los países

deberán ulteriormente estimular y desarrollar las investigaciones en esta materia.

CONFIRMA:

su resolución de 14 de junio de 1967 y recomienda a los países Miembros fijar la tasa límite de alcohol en sangre a un nivel que no sobrepase la tasa máxima de 0,8 ‰.

-----

## CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE

### RESOLUCION N° 93/5: SOBRE EL ROL DEL ALCOHOL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION (traducción del francés del autor)

El Consejo de Ministros, reunido en Noordwijk el 26 y 27 de mayo de 1993:

REFIRIÉNDOSE:

al informe sobre "El rol del alcohol en los accidentes de circulación";

CONSTATANDO:

-- que la mayoría de los países considera el problema del alcohol al volante como uno de los campos de acción prioritarios en materia de seguridad vial;

-- que el consumo de alcohol, particularmente entre los jóvenes, permanece elevado en la mayoría de los países;

-- que, en ciertos países, hasta el 40 por ciento de los accidentes mortales están vinculados al consumo de alcohol y, si bien los sistemas estadísticos han mejorado, no arrojan mas que cifras generalmente infravaluadas sobre la exspiración en porcentaje en materia de alcohol al volante;

-- que, en todos los países, las personas implicadas en accidentes debidos a conducir bajo la influencia de alcohol son principalmente los jóvenes de sexo masculino;

-- que la tasa máxima autorizada de alcohol va de 0.2 g/l a 0.8 g/l para los análisis sanguíneos y de 0.1 mg/l à 0.45 mg/l para las pruebas de comprobación por el aire expirado;

-- que, en el 40 por ciento de los países, les análisis sanguíneos constituyen el único medio de prueba en el plano jurídico;

-- que el alcohol al volante es principalmente un problema estructural y social;

-- que, si bien la toma de ciertos medicamentos o drogas (combinada o no con la ingesta de alcohol), tiene efectos ostensibles sobre la aptitud de conducir, ningún estudio sistemático sobre dichos efectos ha sido emprendido a gran escala hasta ahora;

-- que, en algunos países Miembros, un símbolo de advertencia es sistemáticamente aplicado a los envases de los medicamentos susceptibles de afectar la capacidad de conducir, en particular cuando estos medicamentos son ingeridos en conjunción con alcohol y que una Recomendación en este sentido ha sido adoptada por unanimidad en el cuadro de la Comisión Económica de las Naciones Unidas en 1988;

RECONOCIENDO:

-- que a escala nacional los Ministros encargados de asuntos sociales, del interior y de la salud pública también tienen responsabilidades en la lucha general contra el abuso de alcohol;

RECOMIENDA A LOS PAÍSES MIEMBROS:

- continuar aplicando plenamente las resoluciones anteriores (Nº 12, 21 y 41) de la CEMT, especialmente en vista a lo siguiente:
  - o establecer sistemas eficaces de recolección de datos;
  - o continuar tomando medidas de ampliación del campo de las sanciones aplicables a personas que conducen bajo la influencia de alcohol ;
  - o imponer a los conductores en infracción programas de reeducación;
  - o realizar campañas de lucha contra el alcohol al volante en cooperación con las organizaciones sociales y médicas ;
  
- evaluar regularmente los resultados de las medidas tomadas en este campo;
  
- además, los países Miembros deberán:
  - o adoptar si fuera posible una tasa máxima de alcoholemia de 0.5 g/lt y determinar una tasa máxima equivalente para los tests de comprobación por aire expirado;
  - o facilitar los controles de la alcoholemia, si fuera necesario tomando medidas legislativas con el fin de que los análisis por aire expirado sean reconocidos como medios de prueba en el plano jurídico, y autorizar a cumplir los controles aún en ausencia de accidente, infracción o indicios;
  - o mejorar la información de los conductores sobre los riesgos suplementarios que entraña la toma de ciertas drogas y medicamentos, en particular en conjunción con la ingesta de alcohol;
  - o promover y desarrollar las investigaciones en este campo y velar porque la puesta en vigencia de nuevas reglas y métodos se apoyen sobre experimentaciones previas;
  - o asegurar que las medidas eficaces y coordinadas de prevención de los accidentes sean tomadas en común por los Ministerios competentes respecto al uso y la influencia combinada del alcohol y los medicamentos y drogas;
  - o encarecer la inscripción sistemática de un símbolo de advertencia sobre los envases de medicamentos para los medicamentos susceptibles de alterar la capacidad de conducir, en particular cuando estos medicamentos son tomados en conjunción con la ingesta de alcohol.

SE ENCARGA AL COMITÉ DE SUPLENTES:

- velar por la puesta en práctica de esta resolución y de reportar en tiempo oportuno sobre su aplicación;
  
- proseguir sus trabajos sobre la conducta bajo la influencia de los medicamentos y drogas y de presentar ulteriormente un informe sobre esta materia.

Nota: Las delegaciones de Alemania, de Dinamarca, de Irlanda, de Italia y del Reino Unido han pronunciado una reserva sobre dichas tasas.

-----

CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE

RESOLUCION Nº 41

SOBRE EL ROL DEL ALCOHOLISMO EN LOS ACCIDENTES VIALES  
(traducción del francés del autor)

El Consejo de Ministros, reunido en Bonn el 20 y 21 de mayo 1980,

CONSTATANDO:

- que el consumo de alcohol continúa, y en particular entre los jóvenes, en la mayor

parte de los países;

-- que en numerosos países los datos estadísticos actualmente disponibles dan imperfectamente cuenta del número de accidentes debidos al alcohol;

-- que de los estudios hechos en ciertos países surge que los conductores bajo la influencia del alcohol son responsables de los accidentes graves y sobre todo de los accidentes mortales en el 30 al 50 por ciento de los casos;

-- que todos los países han adoptado o encaran la adopción de una legislación limitante de 0,08 ‰ al menos de las tasas de alcohol en la sangre;

-- que en varios de los países, los poderes de la policía para controlar las tasas del alcohol en la sangre de los conductores son limitados y que los controles son generalmente demasiado poco numerosos para tener un efecto disuasivo sobre los conductores;

-- que en la mayor parte de los países, una toma de sangre es obligatoria para establecer la prueba legal de que el conductor está bajo la influencia del alcohol y que este procedimiento es a la vez lento y complicado;

-- que el consumo combinado de alcohol y de ciertos medicamentos agrava considerablemente la disminución de las capacidades del conductor y que el público está a menudo mal informado a este respecto.

#### RECOMIENDA A LOS PAÍSES MIEMBROS:

-- esforzarse para recoger los datos estadísticos mas completos a fin de determinar mejor el rol del alcohol en la circulación y en los accidentes de la vía; a este fin, proceder especialmente a realizar encuestas al borde de las rutas y obtener del cuerpo médico los resultados de las mediciones de impregnación alcohólica efectuadas en los hospitales a las personas heridas, y particularmente de los presuntos responsables de los accidentes;

-- promover, en la máxima medida posible, las modificaciones legislativas necesarias para permitir a la policía efectuar controles sorpresivos de impregnación alcohólica en todas las circunstancias, es decir, aún en ausencia de indicios que hagan suponer que el conductor está bajo la influencia de alcohol o en infracción al código vial;

-- encarecer la multiplicación de los controles y de tomar las medidas necesarias a este efecto;

-- promover, en la máxima medida posible las modificaciones legislativas necesarias para permitir el empleo por la policía de un aparato analizador de aliento suficientemente preciso y fiable cuyos resultados serían admitidos como prueba por los tribunales sin que sea necesario efectuar en todos los casos un análisis sanguíneo - proseguir activamente y encarecer los estudios y las investigaciones a fin de poner a punto nuevos aparatos de ese tipo;

-- acercar las experiencias europeas correspondientes para concretarlas en normas comunes relativas a los aparatos;

-- tomar medidas destinadas a impedir que el conductor que ha sufrido un test positivo retome el volante mientras que supere la tasa límite fijada por la legislación nacional;

-- prever, si fuera necesario, una ampliación y un refuerzo de la gama de sanciones relativas a las personas que conducen bajo la influencia de alcohol, y evaluar los efectos de las mismas sobre el comportamiento de dichos conductores;

-- promover, en la máxima medida posible, las modificaciones legislativas necesarias para obligar a las autoridades judiciales o administrativas a retirar el permiso de conducir por un período suficientemente largo o incluso para anularlo en caso de reincidencia;

-- encargar hacer participar a los alcohólicos crónicos en programas de reeducación antes

de la restitución de sus permisos de conducir;

-- prever instancias de información para las personas que hayan sufrido una sanción por conducción bajo la influencia de alcohol;

-- proseguir las campañas de información al público, particularmente a la juventud y especialmente al momento de la preparación del permiso de conducir, explicando de manera clara y objetiva de que manera el alcohol actúa sobre las capacidades de los conductores y la incompatibilidad existente entre la conducción de un vehículo y la ingesta de alcohol;

-- velar por una mejor información de los conductores en lo que concierne a los peligros incrementados resultantes de la ingesta combinada de alcohol y ciertos medicamentos tales como los tranquilizantes y otros psicotrópicos; y esto especialmente por las acciones del cuerpo médico y las indicaciones claras sobre los envases de estos medicamentos; los países deberán ulteriormente estimular y desarrollar las investigaciones en esta materia.

CONFIRMA:

-su resolución de 14 de junio de 1967 y recomienda a los países Miembros fijar la tasa límite de alcohol en sangre a un nivel que no sobrepase la tasa máxima de 0,8 ‰.

-----  
CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE

RESOLUCION N° 93/5

SOBRE EL ROL DEL ALCOHOL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION  
(traducción del francés del autor)

El Consejo de Ministros, reunido en Noordwijk el 26 y 27 de mayo de 1993:

REFIRIÉNDOSE:

-al informe sobre "El rol del alcohol en los accidentes de circulación";

CONSTATANDO:

-- que la mayoría de los países considera el problema del alcohol al volante como uno de los campos de acción prioritarios en materia de seguridad vial;

-- que el consumo de alcohol, particularmente entre los jóvenes, permanece elevado en la mayoría de los países;

-- que, en ciertos países, hasta el 40 por ciento de los accidentes mortales están relacionados con el consumo de alcohol y, si bien los sistemas estadísticos han mejorado, no arrojan mas que cifras generalmente infravaluadas sobre la expiración en porcentaje en materia de alcohol al volante;

-- que, en todos los países, las personas implicadas en accidentes debidos a conducir bajo la influencia de alcohol son principalmente los jóvenes de sexo masculino;

-- que la tasa máxima autorizada de alcohol va de 0.2 g/l a 0.8 g/l para lo análisis sanguíneos y de 0.1 mg/l à 0.45 mg/l para las pruebas de comprobación por el aire expirado;

-- que, en el 40 por ciento de los países, les análisis sanguíneos constituyen el único medio de prueba en el plano jurídico;

-- que el alcohol al volante es principalmente un problema estructural y social;

-- que, si bien la toma de ciertos medicamentos o drogas (combinada o no con la ingesta de alcohol), tiene efectos ostensibles sobre la aptitud de conducir, ningún estudio sistemático sobre dichos efectos ha sido emprendido a gran escala hasta ahora;

-- que, en algunos países Miembros, un símbolo de advertencia es sistemáticamente aplicado a los envases de los medicamentos susceptibles de afectar la capacidad de conducir, en particular cuando estos medicamentos son ingeridos en conjunción con alcohol y que una Recomendación en este sentido ha sido adoptada por unanimidad en el cuadro de la Comisión Económica de las Naciones Unidas en 1988.

#### RECONOCIENDO:

-que a escala nacional los Ministros encargados de asuntos sociales, del interior y de la salud pública también tienen responsabilidades en la lucha general contra el abuso de alcohol;

#### RECOMIENDA A LOS PAÍSES MIEMBROS:

-continuar aplicando plenamente las resoluciones anteriores (N° 12, 21 y 41) de la CEMT, especialmente en vista a lo siguiente:

- o establecer sistemas eficaces de recolección de datos;
- o continuar tomando medidas de ampliación del campo de las sanciones aplicables a personas que conducen bajo la influencia de alcohol ;
- o imponer a los conductores en infracción programas de reeducación;
- o realizar campañas de lucha contra el alcohol al volante en cooperación con las organizaciones sociales y médicas ;

-- evaluar regularmente los resultados de las medidas tomadas en este campo;

-- además, los países Miembros deberán:

o adoptar si fuera posible una tasa máxima de alcoholemia de 0.5 g/lt y determinar una tasa máxima equivalente para los tests de comprobación por aire espirado;

o facilitar los controles de la alcoholemia, si fuera necesario tomando medidas legislativas con el fin de que los análisis por aire espirado sean reconocidos como medios de prueba en el plano jurídico, y autorizar a cumplir los controles aún en ausencia de accidente, infracción o indicios;

o mejorar la información de los conductores sobre los riesgos suplementarios que entraña la toma de ciertas drogas y medicamentos, en particular en conjunción con la ingesta de alcohol;

o promover y desarrollar las investigaciones en este campo y velar porque la puesta en vigencia de nuevas reglas y métodos se apoyen sobre experimentaciones previas;

o asegurar que las medidas eficaces y coordinadas de prevención de los accidentes sean tomadas en común por los Ministerios competentes respecto al uso y la influencia combinada del alcohol y los medicamentos y drogas;

o encarecer la inscripción sistemática de un símbolo de advertencia sobre los envases de medicamentos para los medicamentos susceptibles de alterar la capacidad de conducir, en particular cuando estos medicamentos son tomados en conjunción con la ingesta de alcohol;

#### SE ENCARGA AL COMITÉ DE SUPLENTE:

-- velar por la puesta en práctica de esta resolución y de reportar en tiempo oportuno sobre su aplicación;

-- proseguir sus trabajos sobre la conducta bajo la influencia de los medicamentos y drogas y de presentar ulteriormente un informe sobre esta materia.

Nota: Las delegaciones de Alemania, de Dinamarca, de Irlanda, de Italia y del Reino Unido han pronunciado una reserva sobre dichas tasas.

## COLOFON

Por Manuel Mateos de Vicente

Como dice Carlos Tabasso: *Debemos tener un Congreso donde tratemos de entendernos los juristas y los ingenieros*, a lo cual me adhiero.

También estimo que hay pocos Congresos dedicados a la Seguridad Creativa. Creo que hay miedo a ensayar algo que se salga de las formas oficiales escritas. Como vengo diciendo: LA NORMALIZACION LLEVADA A RAJATABLA IMPIDE EL PROGRESO AL IMPEDIR QUE SE PONGAN EN PRACTICA IDEAS CREATIVAS.

La creatividad que expreso en muchas de las 250 comunicaciones mías, sobre investigación para reducir los accidentes viales, que están en Internet:

[www.ciccp.es](http://www.ciccp.es) >Servicios >Colaboradores  
[www.manuelmateos.info](http://www.manuelmateos.info)

no ha sido bien aprovechada por la Administración, según puede analizar cualquiera, pero nunca me ha importado y he seguido investigando con ilusión. Agradezco infinito al Colegio de Ingenieros de Caminos, que las hayan puesto en Internet pues ello está despertando interés en las personas de la Administración que pudieren hacer algo para disminuir los accidentes viales.

Como curiosidad he de mencionar que en el aspecto de valvulería para conducciones de agua, en algunas de cuyas soluciones hemos sido pioneros en España, nos están consultando continuamente sobre problemas variados, lo que me ha llevado a escribir varios libros sobre aspectos relacionados con el transporte del agua, y la Colección Obras Hidráulicas, que dirijo, va ya por el volumen N° 10. En cuestión de seguridad vial he de mencionar que hay muchísimo menos interés por buscar soluciones especiales.

Sin embargo agradezco a aquellos compañeros ingenieros que desafiando las normas han aceptado algunas soluciones que les he propuesto o ayudado en mi investigación, dejándome hasta 100 Km de caminos para mis pruebas y ensayos, con el resultado de haber reducido los accidentes, o eliminados completamente, siempre teniendo como objetivo un gasto insignificante.

En 2011 se informa de que los jóvenes de Estados Unidos menores de 21 años de edad y con un contenido de alcohol del 0'7 son 5 veces más expuestos a tener un accidente que los jóvenes con más de 25 años de edad para el mismo contenido de alcohol en la sangre.

Referencia: "The Young Impaired Driver Problem" TR News 273 – March – April 2011, página 3 a 8.