

EL ALCOHOL Y LA CONDUCCION

RAFAEL FORCADA MAS

**Licenciado en Derecho y Jefe de Sección
de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia**

I. INTRODUCCION

A escala internacional suele estimarse que un tercio de los muertos en accidente de tráfico, tienen como causa última el alcohol. Este porcentaje hay que aceptarlo, sin embargo, con grandes reparos. Y ello es así por la razón de que las estadísticas oficiales suelen ser muy defectuosas en este sentido.

También a nivel internacional, aproximadamente un cinco por ciento de los conductores circula con una tasa de alcoholemia superior a la permitida. Esta cifra debe considerarse como más ajustada a la verdad, pero ponderándola con la consideración de que no rige la misma tasa en todos los países, y de otra parte hay que tener en cuenta que el referido porcentaje presenta fuertes variaciones según hora, día de la semana, lugar, comarca o nación.

La importante incidencia negativa que tiene el alcohol sobre la conducción, viene preocupando de un tiempo a esta parte a todas las legislaciones, como consecuencia del aumento del nivel de vida que ha propiciado un progresivo crecimiento del tráfico rodado, a la par que un mayor consumo de bebidas alcohólicas.

Los efectos de la alcoholemia abarcan, desde la simple y peligrosísima euforia del conductor en los supuestos de embriaguez ligera, hasta la progresiva pérdida de reflejos, reducción del campo visual, falseamiento del sentido de las distancias, dificultosa apreciación de la velocidad, perturbación de las reacciones motrices, etc. El coeficiente de riesgo que acompaña siempre a todo conductor, aumenta considerablemente aún en aquellos sujetos que presentan una pequeña tasa de alcoholemia.

El grave problema del alcohol y la conducción exige una estricta reglamentación legal, unida a un buen control policial y a una mejor información pública sobre los efectos que produce el alcohol en los conductores.

La reciente publicación en el "Boletín Oficial del Estado", número 173, del 21 de julio de 1981, del Real Decreto 1.467/1981, de 8 de mayo, y la constante preocupación de la Dirección General de Tráfico en esta materia, al considerar a las sucesivas campañas sobre Alcohol y Conducción, como una de las acciones divulgativas preferentes del Plan Nacional de Seguridad Vial, pretenden conseguir estos tres principales objetivos.

Sobre ellos intentaremos centrarnos en el presente trabajo, analizando las directrices principales de nuestra legislación en la materia, desarrollando los procedimientos de que disponen las fuerzas de vigilancia para el control de la alcoholemia, y, por último, destacando la importancia de las campañas sobre alcoholismo dirigidas a los conductores.

II. LEGISLACION ESPAÑOLA SOBRE ALCOHOLISMO Y CONDUCCION

a) Legislación anterior. — Como antecedentes más próximos hay que referirse a la llamada Ley Penal del Automóvil de 9 de mayo de 1950, que tipificaba entre los delitos cometidos con ocasión del uso y circulación de vehículos a motor, la conducción bajo la influencia de tóxicos y sancionaba la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes cuando colocasen al conductor en un estado de incapacidad para hacerlo con seguridad. Esta Ley fue sustituida por la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, que entró en vigor en junio de 1965, la cual simplificó la redacción, pero exigió un mayor grado de afectación, ya que se refería al que conduciera bajo la influencia "manifiesta" de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.

La reforma del Código Penal de abril de 1967, dió entrada en dicho cuerpo legal a esta figura delictiva en el artículo 340 bis a), volviendo en parte a la primitiva redacción al suprimir del texto el adjetivo "manifiesta", con lo que se evidenciaba el propósito de sancionar incluso grados ligeros de embriaguez, siempre que predispongan o favorezcan la producción de accidentes de circulación.

Pero el Código Penal, al igual que las leyes anteriores presentaba el defecto de no definir el estado de embriaguez que constituyera la infracción, dejándolo al arbitrio de los Tribunales. Esto lo corrigió el Decreto 1890/1973, de 26 de julio, que modificó los artículos 49 y 292 del Código de la Circulación, así como la Orden de 17 de enero de 1974.

Estos dos últimos preceptos, siguiendo las recomendaciones de la Conferencia de Ministros de Justicia europeos de 1968, implantaron como límite superior compatible con la conducción de vehículos de motor, una cifra de alcoholemia de 0'8 gramos por mil centímetros

cúbicos de sangre, a la vez que determinaban un conjunto de procedimientos para comprobar la alcoholemia.

En resumen, en la legislación anterior, si bien se consideraba como delito la conducción bajo influencia de alcohol, solamente se exigía la obligación de someterse a las pruebas de impregnación alcohólica a los implicados en un accidente de tráfico y a los conductores que cometieran alguna infracción de las indicadas en el artículo 289-I, es decir, aquellas infracciones que dicho cuerpo legal considera como graves y que pueden llevar a la privación del permiso de conducir. Fuera de estos dos casos, nadie quedaba obligado a someterse al alcotest, con lo que resultaba casi imposible en la práctica realizar controles preventivos para comprobar si circulaban conductores con mayor o menor impregnación etílica, a menos que éstos quisieran someterse voluntariamente a las pruebas oficiales.

De otra parte, se consideraba la posibilidad de inmovilización del vehículo en el supuesto de que el conductor alcanzara o superara la tasa de 0'8 por mil.

b) **Legislación actual.** — El artículo 340 bis a) del Código Penal determina lo siguiente:

“Será castigado con las penas de multa de 20.000 a 200.000 pesetas y privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años:

- 1.º El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. La pena de privación de permiso de conducción se impondrá como definitiva cuando el culpable hubiera sido condenado dos veces a privación temporal del mismo por delito previsto en este artículo.

Quando de los actos sancionados en este artículo resultara además del riesgo prevenido, lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada.”

El nuevo artículo 52 del Código de la Circulación, introducido por el Decreto 1.467/1981, de 8 de mayo, y bajo la mención “Alcoholemia” dice lo siguiente:

- I. Sin perjuicio de, en cumplimiento del artículo 276, estar a lo dispuesto en el Código Penal y de lo que pueda resolver la autoridad judicial, se prohíbe, en todo caso, conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a los 0'8 gramos por mil centímetros cúbicos y aún inferior a la misma cuando así esté previsto para determinados conductores en las normas que específicamente les sean de aplicación.

II. Podrán ser requeridos a someterse a las pruebas que indiquen la autoridad o sus agentes para comprobar el grado de impregnación alcohólica:

a) Cualquier usuario de la vía implicado directamente en un accidente de tráfico.

b) Todo conductor en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

1. Presentar síntomas evidentes de estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
2. Ser denunciado por la comisión de alguna de las infracciones a que se alude en el apartado I del artículo 289.
3. Haber sido requerido al efecto dentro del marco de controles preventivos ordenados por el Ministerio del Interior, que podrá delegar tal facultad en el director general de Tráfico.

III. Las pruebas obligatorias de detección alcohólica se realizarán mediante la utilización de alcoholímetros que correspondan a los modelos oficialmente autorizados.

IV. Cuando el conductor, en los casos en que esté obligado a ello se niegue a someterse a las pruebas de detección alcohólica, o se hubiera obtenido en las mismas una tasa de alcohol en sangre superior a los 0'8 gramos por mil centímetros cúbicos, o inferior si existen síntomas evidentes de intoxicación alcohólica o cuando así está previsto para determinados conductores en las normas que específicamente les sean de aplicación, se estará a lo dispuesto en el artículo 292, apartado I, inciso i)."

También en el Código de la Circulación continúa subsistente el apartado I inciso i) del artículo 292 con la redacción que le dió el Decreto 1.890/1973, de 26 de julio, y que hace referencia a la inmovilización del vehículo cuando se obtengan de los conductores tasas de alcoholemia de 0'8 gramos por mil o superiores.

Esta inmovilización, así como la forma en que deben practicarse las pruebas por los agentes de vigilancia, vienen desarrolladas ampliamente en la Orden del Ministerio del Interior de 29 de julio de 1981, publicada en el "Boletín Oficial del Estado", número 186, de 5 de agosto de 1981.

En el mismo "Boletín Oficial", y con la misma fecha, se publicó otra Orden del Ministerio del Interior delegando en el Director General de Tráfico la facultad de ordenar el marco de controles preventivos a que se refiere el artículo 52 del Código de la Circulación.

Debe resaltarse también el carácter restrictivo que el Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas aprobado por Real Decreto 1.999/1979, de 29 de junio, sustenta en materia de alcoholemia.

El artículo 7 de dicho Reglamento, prohíbe a los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, la ingestión de bebidas alcohólicas durante el tiempo de la conducción, extendiendo esta prohibición a las seis horas que precedan a la misma. Les impone además a los citados conductores la obligación de someterse a las pruebas que determinen la autoridad o sus agentes, sin que sea necesario que medie accidente ni infracción alguna. Y por último considera que el resultado de la investigación es positivo cuando sea superior a 0'5 gramos de alcohol por mil centímetros cúbicos de sangre.

La mayor rigurosidad con que son tratados esta clase de conductores resulta de todo punto comprensible, habida cuenta del transporte que realizan.

Un breve examen de la situación actual de nuestra legislación en la materia nos permite destacar las conclusiones siguientes:

La conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas, constituye en España un delito previsto en el Código Penal, cuando el conductor alcance la tasa de 0'8 gramos de alcohol por mil centímetros cúbicos de sangre, o cuando el conductor, siendo de mercancías peligrosas, rebase una tasa de 0'5 gramos por mil.

El Código de la Circulación en la nueva redacción del artículo 52, se muestra más imperativo al decir taxativamente que "se prohíbe, en todo caso", conducir con tasa superior a 0'8 por mil, declaración que anteriormente no contenía, si bien parecía deducirse de su contexto.

Las pruebas de alcoholemia no quedan reducidas a sólo los casos de accidente o cuando se cometa infracción grave, sino que a partir de ahora, quedan obligados a someterse a ellas los conductores que presenten síntomas evidentes de estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas y todos aquellos que sean requeridos al efecto dentro del marco de controles preventivos ordenados por el director general de Tráfico.

Esta es una de las novedades más importantes de la nueva legislación. De una parte, bastará que los agentes de vigilancia aprecien la evidencia de síntomas de alcoholismo, para que puedan obligar a someterse a la prueba de alcotest. Pero, independientemente de esto, al admitir plenamente la obligatoriedad de aceptar los controles preventivos se ha colocado nuestra legislación a la altura de las más avanzadas en la materia.

Estos controles preventivos servirán no sólo para descubrir delincuentes, sino que además prestarán una ayuda inestimable para poder poseer unos estudios estadísticos sobre alcoholemia y conducción lo más ajustados a la realidad, cosa que anteriormente no podía alcanzarse al quedar limitada la posibilidad de efectuar las pruebas sólo en casos de accidentes o infracción.

En cuanto a las medidas cautelares de inmovilización del vehículo y retención del conductor que rebasa la tasa legal, se conservan, en líneas generales las mismas directrices que se establecieron en el artículo 292 apartado I, inciso i) del Código de la Circulación. Actualmente la inmovilización del automóvil y la retención del conductor ebrio viene desarrollada en la Orden Ministerial de 29 de julio de 1981.

Cuando se compruebe un grado de impregnación alcohólica superior al permitido, el conductor podrá ser retenido por la fuerza actuante en lugar adecuado hasta que fundadamente se estime que han desaparecido los efectos de la intoxicación alcohólica. La inmovilización del vehículo se realizará inmediatamente, proveyéndose lo necesario para la seguridad de la circulación. Esta inmovilización podrá alzarse cuando exista otro conductor que sustituya al retenido, siempre y cuando las pruebas de impregnación alcohólica a que se hubiere sometido el sustituto dieran resultado negativo, o se tratase de conductor cualificado cuya actuación haya sido requerida por la fuerza actuante. En este último caso, sólo se retendrá al conductor ebrio cuando por su estado pueda sospecharse que pueda constituir un peligro para la conducción, incluso como simple usuario del vehículo.

III. PROCEDIMIENTO PARA COMPROBAR EL GRADO DE ALCOHOLEMIA

El mejor sistema lo constituyen los análisis clínicos de la sangre, pero conocidas son las dificultades legales y prácticas que presenta la extracción de sangre, especialmente si ésta tuviera que realizarse con carácter coactivo. Ya la Orden de 17 de enero de 1974 sólo consideraba este procedimiento cuando mediare consentimiento del implicado o si éste alegara disconformidad con el resultado de la muestra obtenida por otros métodos. Actualmente la Orden de 29 de julio de 1981 en su artículo 4 prevé que, a petición de los interesados, los resultados obtenidos podrán contrastarse por análisis clínicos realizados en un centro sanitario próximo al lugar de la detención y su importe correrá a cargo del interesado cuando el resultado sea positivo.

El sistema de determinar la presencia de alcohol por el aire espirado es el aceptado por la casi totalidad de los países, y aún cuando

existen algunas reservas sobre la precisión de este sistema, nacidas éstas de las diferencias individuales o de la mayor o menor rapidez de la absorción del alcohol en la sangre como consecuencia de la cantidad y grado del alcohol absorbido, presencia de alimentos, acostumbamiento, etc., lo cierto es que las diferencias en la apreciación exacta son más bien escasas y no afectan sensiblemente a los resultados. Se puede afirmar, y ésta es la opinión científica universalmente aceptada, que transcurridos unos quince minutos después de haber ingerido una bebida alcohólica, la concentración en alcohol del aire espirado refleja la concentración alcohólica de la sangre circulante a través de los pulmones. Existe la misma cantidad de alcohol en un centímetro cúbico de sangre que en dos litros de aire alveolar con una concentración de anhídrido carbónico igual a 190 miligramos.

Nuestra legislación admite la detección del alcoholismo mediante el sistema del aire espirado, al determinar el artículo 2 de la Orden de 29 de julio de 1981 que las pruebas obligatorias serán siempre mediante aparatos de detección alcohólica del aire espirado, salvo que tratándose de heridos de cierta gravedad deba procederse a su evacuación a un centro sanitario, en cuyo caso el personal facultativo determinará cuáles son las pruebas más adecuadas.

Las fuerzas de vigilancia utilizan el alcotest llamado de evaluación simple que es un dispositivo muy sencillo y fácil de transportar. El más comúnmente empleado por la Guardia Civil de Tráfico es el Alcotest CH-237 Drager. Consiste en un tubo o ampolla que contiene una mezcla reactiva. Una vez limadas las dos puntas de la ampolla, se inserta en uno de los lados la boquilla y en el otro la bolsa de plástico. La persona sometida a prueba sopla, de ser posible espirando de una sola vez, a través del tubo hasta que la bolsa quede totalmente inflada. El llenado debe hacerse entre 10 a 20 segundos.

La comprobación aproximada de la alcoholemia del sujeto se hace de acuerdo con la cantidad de reactivo contenido en el tubo que vira del amarillo al verde. Si no existe viraje la prueba es negativa y puede afirmarse con certeza que no hay alcoholemia.

Caso de ser positiva la prueba, es decir, si cambia el color del reactivo más allá de un anillo de control que contiene el tubo, es casi seguro que se superan los 0'8 gramos por ml.

Las ventajas de este alcohómetro de evaluación simple son las de su sencillo manejo y escaso volumen que permite llevarlo consigo el agente y emplearlo en cualquier lugar o momento.

Sin embargo, tiene sólo un carácter orientativo, por lo que es necesario para determinar exactamente el grado de alcoholemia, someter posteriormente al sujeto a la comprobación de ésta mediante un aparato de precisión.

Por ello, una vez sometido el interesado a la prueba de evaluación simple, si el resultado es negativo se le deja continuar viaje porque es seguro que no presenta alcoholemia alguna. Cuando el resultado es positivo, por cambiar el color del tubo del amarillo al verde más allá del anillo de control, es necesario que se someta a otra prueba en el alcohómetro de precisión.

El alcohómetro de precisión de que disponen nuestras fuerzas de vigilancia es un aparato algo más complicado, mide 25 x 20 x 11 centímetros y tiene un peso de 2'2 kilogramos, y suele ser de la marca "Alcolmeter Brech". Su transporte se verifica en los vehículos de atestados.

En este aparato y mediante un microamperímetro se mide exactamente el grado de alcoholemia del interesado, también mediante el aire espirado. La precisión de este alcohómetro permite detectar diferencias de hasta 0'05 gramos de alcohol por litro de sangre.

En el supuesto de que el resultado de la prueba de precisión arrojase cifra igual o superior a la legalmente establecida, se procede entonces a la retención del sujeto, inmovilización del vehículo y a levantar el oportuno atestado para entregarlo al Juzgado correspondiente.

Cuando el interesado no estuviere conforme con el resultado de la prueba de precisión, puede solicitar análisis clínicos que se efectuarán en centro sanitario próximo al lugar de la detención y a cargo del mismo cuando resultaran positivos.

A efectos estadísticos solamente, el agente que realiza la prueba, e independientemente de cuál sea el resultado, debe rellenar un parte en modelo oficial por cada individuo, en el que además de los datos de fecha y hora, se consignan la nacionalidad, sexo y edad del sujeto, si la prueba se realizó con motivo de infracción, accidente o muestreo y por último el resultado de la prueba con expresión de la tasa de alcoholemia detectada. Estas partes, en los que no aparece el nombre del sujeto, se remiten a la Sección de Estadística de la Dirección General de Tráfico, pasando al ordenador del Centro de Proceso de Datos, posteriormente.

IV. CAMPAÑAS DIVULGATIVAS SOBRE ALCOHOLEMIA

La Dirección General de Tráfico ha tenido siempre una intensa preocupación acerca de la incidencia del alcohol en la conducción, y ello se ha demostrado con las múltiples manifestaciones divulgativas sobre la materia, que si bien en un principio consistieron en advertencias, consejos, carteles, entrevistas y declaraciones en prensa y radio, pronto plasmaron en una campaña a nivel nacional que se celebró en el año 1972. Esta campaña tuvo un resonante éxito

pese a que su lema "Conductor, siempre con una copa de menos" fuera criticado por alguien. Hay que reconocer que presentó a su favor el mérito de ser una de las primeras campañas a nivel nacional en la que por parte de un organismo de la Administración se exponía al público la preligrosidad del alcohol, si bien, como es lógico, circunscrita a la conducción.

Aprobado el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1980, las acciones divulgativas del citado Plan para dicho año se centraron en tres campañas primordiales, la del cinturón de seguridad, la de la velocidad y la denominada "alcohol y conducción".

La de "alcohol y conducción" se desarrolló durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1980, y tuvo un doble objetivo, la información y la motivación del usuario. En cuanto a la información se estimó totalmente necesario poner en conocimiento de los usuarios la gravísima incidencia que tiene, en una gran proporción de accidentes de tráfico, rebasar el índice de alcoholemia de 0'8 gramos de alcohol por litro de sangre. La idea básica que debía estar presente en la filosofía general de la campaña, partía del siguiente razonamiento:

"Una gran mayoría de los usuarios, tanto los conductores profesionales como los particulares piensan o están convencidos, como consecuencia de una larga experiencia de años bajo un estado más o menos elevado de alcoholemia, de que la famosa tasa de 0'8 e incluso mucho más alta, no les afecta en lo más mínimo en sus aptitudes y reflejos al volante, e incluso opinan que beber moderadamente, influye positivamente en sus estímulos. Demostrada científicamente la falsedad de esta afirmación, debe destacarse que esa normalidad o mayor seguridad que creen sentir aumenta considerablemente el riesgo de accidentes."

Por ello se hacía necesario poner en conocimiento del público los efectos de la alcoholemia en la conducción, publicando tablas aproximadas del incremento del riesgo cuando aumenta la intoxicación etílica, gráficos demostrativos de las modalidades de absorción de las diferentes bebidas alcohólicas, etc.

Se consideró interesante que, además de dar a conocer al usuario los riesgos a que se expone con el accidente, hacerle saber que podía incurrir en la privación de su permiso de conducir y su procesamiento por la posible comisión de un delito tipificado en el Código Penal.

En su vertiente motivadora la campaña trató de llevar al convencimiento de que "Alcohol y Conducción son totalmente incompatibles entre sí".

Los medios materiales de que se dispuso comprendieron desde la

televisión, prensa, radio, cartelería, hasta conferencias y entrevistas realizadas a nivel nacional y provincial.

En televisión, y durante el trimestre que duró la campaña se emitió un "spot" de veinte segundos de duración, se propiciaron en este medio noticias, reportajes y entrevistas, y algunos programas especializados como "Mas vale prevenir" dedicaron toda su extensión a la materia.

Se editó un boletín informativo extraordinario para la prensa, la cual publicó numerosos trabajos del mismo, datos estadísticos, legislación vigente en España, etc. A su vez fueron publicadas numerosas entrevistas, reportajes y noticias sobre alcoholemia.

En la radio se dio un alto tratamiento del tema en programas de interés nacional y especializados como "Protagonistas nosotros", "Caravana de amigos", "Tráfico", etc., independientemente de la colaboración prestada por las distintas emisoras locales.

En las salas de cine se proyectó, en colaboración con distribuidoras de publicidad, un "spot" sobre alcoholismo, durante los tres meses de la campaña.

Se editaron 100.000 carteles de formato 65 x 50 centímetros que fueron distribuidos en oficinas, establecimientos de hostelería, estaciones de servicio, talleres, escaparates de comercio, empresas, fábricas y acuartelamientos.

También se distribuyeron 200.000 trípticos en los que se recogían los datos sobre efectos que produce el alcohol en la conducción, gráficos sobre la influencia de las bebidas alcohólicas en el cuerpo humano, consejos al conductor, etc.

Esta campaña a nivel nacional tuvo un resultado plenamente satisfactorio. Su incidencia en el público fue grande, habiendo calado en la conciencia de muchos conductores.

Aún cuando se ha procurado evitar las cifras estadísticas por la razón de que las pruebas de alcoholemia realizadas hasta agosto de 1981 en que comenzó a regir el Decreto 1.467/1981, de 8 de mayo, no permiten sacar conclusiones claras, toda vez que las pruebas sólo podían realizarse en casos de accidente o infracción, sin embargo puede resultar interesante reflejar los datos de las tomas por alcotest efectuadas en la provincia de Valencia durante todo el año 1980 por la Guardia Civil de Tráfico.

En la provincia de Valencia se realizaron en 1980 un total de 6.055 pruebas, de las que 3.101 correspondieron a infractores graves y 2.954 a implicados en accidente. Del resultado de las mismas aparecieron 69 conductores con tasa superior al 0'8. Es decir, un 1'14 por ciento de ellos.

Ahora bien, las pruebas realizadas durante la campaña, meses de octubre, noviembre y diciembre de 1980, fueron exactamente 1.700, correspondiendo 962 a infractores graves y 738 a implicados en accidente, dando el halagüeño resultado de tan sólo 8 conductores con tasa superior al 0'8, lo que representa un 0'47 por ciento de las pruebas.

Pese al reparo que pudiera oponerse a estos datos, al no ser posible en 1980 efectuar controles preventivos, sin embargo está mejora del porcentaje de alcohólicos al volante detectada durante los meses de la Campaña permite abrigar la creencia de que pueda ser debida a una concienciación de los conductores en la materia.

Bien es verdad que es imposible encontrar de la noche a la mañana una solución espectacular al problema. Hace falta tiempo para que la masa social comprenda de una vez la gravedad y el peligro que entraña la unión del alcohol y la conducción.

Por ello, el plan general de actuación del Programa Nacional de Seguridad Vial para el trienio 1981/83, ha considerado como acción preventiva de carácter prioritario la celebración cada año de una campaña que versará sobre los tres temas que considera básicos para la Seguridad Vial, es decir, la alcoholemia, los cinturones de seguridad y la velocidad.

Confiemos que esta acción divulgativa continuada produzca los efectos que se desean.

V. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Se consideran como puntos básicos para tratar de solucionar el problema del alcohol y la conducción, la existencia de una estricta reglamentación legal, unido al desarrollo de una perfecta vigilancia policial que permita la multiplicación de controles preventivos, y se estiman como muy útiles y necesarias las campañas de información y mentalización desarrolladas de un modo permanente en el tiempo.

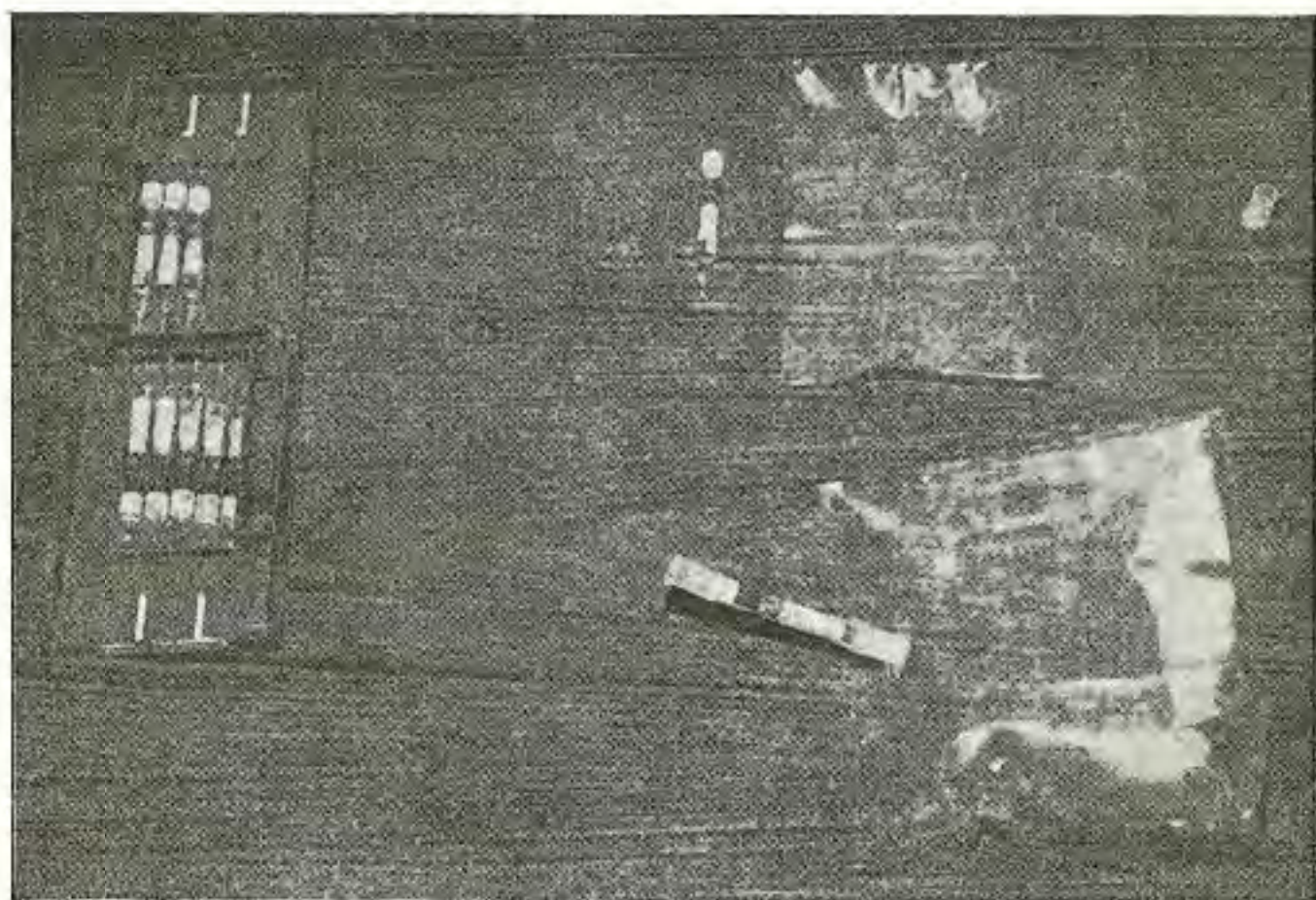
La normativa recientemente promulgada, abre paso a la posibilidad de que por las fuerzas de vigilancia se efectúen controles preventivos sobre alcoholemia. Esta importante novedad permitirá hacer una estimación más precisa de este problema en nuestro país, a la par que servirá para que los usuarios, al conocer la existencia y funcionamiento de los controles preventivos, se abstengan de conducir cuando han ingerido alcohol.

Todas las importantes y necesarias medidas de carácter sancionador que la legislación establece, por fuertes que sean, no tendrán nunca la eficacia que deriva del propio convencimiento. Por ello, las acciones que se emprendan deben incidir principalmente en opera-

ciones preventivas a través de la educación, formación o divulgación, unidas a la vigilancia y control por los agentes de la autoridad.

Se estima como objetivo primordial el de concienciar a los conductores y hacerles comprender que una sola copa es nociva cuando han de manejar el volante. Lo juicioso es olvidarse totalmente del alcohol cuando se va a conducir, e incluso olvidarse también de la tasa permitida, no sólo por el castigo a que pueden verse expuestos, sino por propia convicción en cuanto a su conveniencia.

En consecuencia, se considera como muy oportuna y acertada la afirmación contenida en las campañas promovidas por la Dirección General de Tráfico, al decir que "Alcohol y Conducción son incompatibles".



PARTE ESTADISTICO DE ALCOHOLEMIA

MINISTERIO DEL INTERIOR

Jefatura Provincial de Tráfico

1) de

2) Día

3) Mes

4) Año

5) Hora

DATOS DEL SOMETIDO A LA PRUEBA

6) Nacionalidad 7) Sexo 8) Edad 9) Clase vehículo que conduce

10) Matrícula

MOTIVO DE LA PRUEBA

11) Infracción al artículo

12) Accidente (Número de parte

13) Muestreo

RESULTADO DE LA PRUEBA

14) Positivo gramos de alcohol por 1.000 c.c.

15) Negativo

16) Se niega

PARTE FORMULADO POR

17) Guardia Civil

18) Policía Municipal

Firma del agente,

Ejemplar para la D. G. T. Sección de estadística.

Marque con una X el recuadro que proceda.