La Última Curva

Art. 43 8 de diciembre de 2025

Tasa de alcohol: cuando el debate político intenta adelantar por el arcén

Tres críticas del PP, tres respuestas del PSOE… y una sociedad que sigue esperando

Por David Landazabal – Vicepresidente de Stop Accidentes, víctima de siniestros viales y autor de *La Última Curva*

La reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción se ha convertido en un campo de batalla político.
Mientras tanto, la realidad es tozuda:
Más de la mitad de los conductores fallecidos en 2024 dieron positivo en alcohol.

Los datos de años anteriores ya eran graves.
Y como siempre, la legislación avanza más lenta que las víctimas que entierra.

En estos días, el PP nos entregó un informe muy crítico con la Proposición de Ley del PSOE, afirmando que es insuficiente, simbólica, incorrectamente tramitada y jurídicamente deficiente.
El PSOE, por su parte, ha entregado un argumentario detallando por qué la vía elegida —la tramitación por Ley— es la única coherente y viable.

En este artículo analizamos **los tres grandes puntos del PP** y **las tres respuestas de fondo del PSOE**.

Primer punto del PP: "La propuesta es simbólica, insuficiente y llega tarde"

El PP sostiene que la Proposición de Ley tiene un enfoque "insuficiente, simbólico y contrario a la legalidad", que no tiene alcance real y que no responde a un problema gravísimo de siniestralidad, ampliamente documentado en su propio informe:

- 1.805 fallecidos en 2023
- 1.745 fallecidos en 2024
- Y en 2024, más de la mitad de los conductores fallecidos dieron positivo en alcohol.

La crítica es clara: **la PL no es ambiciosa ni eficaz** y se queda corta ante un drama inmenso.

Respuesta del PSOE:

El PSOE contrapone que la propuesta **sí aborda el núcleo del problema** porque fija una tasa de **0,1 mg/l**, que en la práctica equivale a **tasa cero**, y que esto supone cerrar definitivamente el debate del alcohol al volante.
Además, recuerda que esta reducción ha sido solicitada expresamente por:

- La FEMP,
- Los ayuntamientos de Madrid y Barcelona,
- Y asociaciones y fundaciones de seguridad vial.

Por tanto, lejos de ser simbólica, la consideran **una medida estructural, de gran impacto y respaldada socialmente**.

Segundo punto del PP: “El Gobierno la tramita como Proposición de Ley para esquivar controles y dilatar plazos”

El informe del PP afirma que el PSOE no presentó un **Proyecto de Ley** —que habría incluido informes del Consejo Superior de Tráfico y otras instituciones— ni un **Real Decreto**, que permitiría aprobar la medida inmediatamente.
Sostienen que la PL funciona como una “cortina de humo” para ganar tiempo y negociar apoyos parlamentarios.

Incluso afirma que. si el Gobierno quisiera realmente salvar vidas, aprobaría la reducción en el próximo Consejo de Ministros.

Respuesta del PSOE:

El PSOE explica que **no puede aprobarse por Real Decreto**, porque al modificar la tasa sin modificar simultáneamente el artículo 80.2.a de la Ley de Tráfico, se generaría un **caos sancionador**:
Al bajar la tasa permitida, el “doble” de la tasa (que implica una sanción automática de 1.000 euros) quedaría en niveles bajísimos, creando una desproporción absurda.
Por eso, es imprescindible **modificar la Ley**, no el Reglamento.

Sobre el procedimiento, recuerdan que:

- La tasa cero de menores ya se fijó por **Ley**,
- Es coherente que la tasa general se haga mediante Ley,
- Y que, dada la amplia demanda institucional, su tramitación legislativa no es más lenta que un Real Decreto.

En resumen:
El PSOE replica que no hay maniobra política, sino **necesidad jurídica**.

Tercer punto del PP: “La PL es una chapuza legislativa que ignora informes, expertos y hasta la Constitución”

El PP señala que la PL:

- Ha ignorado al Consejo Superior de Tráfico,
- No ha escuchado a expertos,
- E intentó prohibir la difusión de controles policiales vulnerando el artículo 18.3 de la Constitución.

Sobre este último punto, los servicios jurídicos del Congreso también indicaron su inconstitucionalidad y la propuesta fue retirada

Respuesta del PSOE:

El PSOE asume que la parte de la prohibición de difundir controles **sí debía suprimirse** (y así se hizo).
Pero defiende que **la reducción de la tasa es sólida, coherente y jurídicamente robusta**.
Además, subraya que una medida tan trascendente debe **blindarse por Ley**, para que futuras mayorías políticas no puedan revertirla mediante un simple decreto.
Una vez aprobada por Ley:

- Solo otra Ley podría modificarla,
- Se fortalece la seguridad jurídica,
- Se garantiza continuidad a largo plazo.

Es decir:
Lo que el PP llama "chapuza" el PSOE lo presenta como una **garantía de estabilidad y protección futura**.

Entonces, ¿qué tenemos realmente?

Tenemos un PP que dice:

- La medida del PSOE es insuficiente, tardía y mal tramitada.
- Debe hacerse por Real Decreto.
- Ha ignorado procedimientos y creado inseguridad jurídica.

Y un PSOE que responde:

- La reducción de la tasa es profunda, necesaria y ampliamente respaldada.
- El Real Decreto es jurídicamente inviable.
- La vía de Ley es coherente, sólida y garantiza la permanencia de la "tasa cero".

¿Quién tiene razón?
Desde Stop Accidentes lo decimos con claridad:
nos da igual quién la tenga. Queremos la tasa cero YA.
La política puede esperar.
Las vidas no.

Reflexión: política en modo intermitente

El PP dice que todo es una chapuza.
El PSOE dice que todo es coherente.
Los juristas dicen que hay que modificar la Ley.
Los ayuntamientos piden la reducción.
Las asociaciones lo llevamos reclamando décadas.
Y mientras tanto…
la tasa sigue igual.

Algún día, quizá, descubramos que lo importante no es quién firma la medida,
sino quién deja de quedar en la cuneta por no haberla aprobado a tiempo.

Mientras tanto, seguiremos aquí, insistiendo, empujando, explicando…
porque si algo tenemos claro en Stop Accidentes es que **nunca dejaremos de dar la lata** cuando se trata de salvar vidas, no por nosotros — ya es tarde —, por vosotros, para que no os pase.