

## **SEMINARIO INTERNACIONAL “CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DE LAS DROGAS”**

**Madrid 28 de abril de 2026**

Organiza: Fundación Mapfre y Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte

Los datos que hemos analizado hoy, procedentes de la DGT, del Ministerio del Interior y de los estudios europeos, muestran que la combinación de controles más intensivos, prevención educativa sostenida y un marco sancionador más eficaz y coordinado es la vía más sólida para reducir la siniestralidad asociada a las drogas. España ya es un referente en varios de estos ámbitos, pero la magnitud del problema —con más de la mitad de los conductores fallecidos con presencia de sustancias— exige dar un paso más, tanto a nivel nacional como europeo.

### 1) Medicación incompatible con la conducción: hacia un sistema de comunicación sanitaria–DGT

La seguridad vial no puede depender solo del autocontrol del conductor cuando existe medicación que afecta gravemente a la capacidad de conducir. La evidencia científica es clara: ciertos psicofármacos, analgésicos opioides, ansiolíticos o tratamientos crónicos reducen reflejos, atención y capacidad de reacción.

No podemos pedir responsabilidad al ciudadano sin dotar al sistema de herramientas que permitan detectar situaciones de riesgo derivadas de medicación incompatible. La seguridad vial también es salud pública.

Posibles medidas:

- Explorar un mecanismo de comunicación sanitaria–DGT, respetando la protección de datos, para que los servicios médicos puedan notificar una inhabilitación temporal o permanente cuando exista riesgo objetivo para la conducción.
- Revisar el modelo de aptitud psicofísica, incorporando alertas automáticas cuando se prescriben medicamentos con pictograma de riesgo.
- Impulsar un marco europeo común, porque la movilidad es transfronteriza y la prescripción de medicamentos también.

### 2) Reincidencia: límites claros y trazabilidad reforzada

La reincidencia en alcohol, drogas o conducción temeraria es uno de los factores de riesgo más altos en siniestralidad.

La reincidencia es un patrón de riesgo. Y un patrón de riesgo exige una respuesta institucional más firme

Posibles medidas:

- Estudiar un límite máximo de recuperaciones del permiso cuando la pérdida se deba a infracciones muy graves vinculadas a alcohol, drogas o conducción temeraria.
- Trazabilidad reforzada de reincidentes, especialmente en conductores profesionales, con intercambio de información entre DGT, policías autonómicas y municipales.

- Programas obligatorios de seguimiento, no solo cursos de reeducación, para reincidentes múltiples.

### 3) Conductores profesionales: controles obligatorios y marco laboral claro

Este punto conecta seguridad vial, prevención de riesgos laborales y responsabilidad empresarial.

Debemos dotar a las empresas de un marco jurídico claro para poder actuar.

Posibles medidas:

- Reconocimiento explícito en la legislación laboral y de prevención de riesgos de la obligación de empresas y trabajadores de garantizar que no se conduce bajo los efectos de alcohol o drogas.
- Controles preventivos obligatorios en sectores de riesgo (transporte de viajeros, mercancías peligrosas, logística, VTC, reparto).
- Protocolos de empresa para detección temprana, acompañamiento y, si es necesario, suspensión temporal de la actividad.
- Marco europeo armonizado, porque el transporte profesional opera en red y no puede depender de 27 normativas distintas.

Hoy hemos visto que la lucha contra la conducción bajo los efectos de las drogas exige actuar en tres frentes: detección, prevención y responsabilidad compartida. A los controles y a la educación debemos sumar nuevas herramientas: un sistema que permita identificar medicación incompatible, un marco más firme frente a la reincidencia y una regulación laboral que dé seguridad jurídica a empresas y trabajadores. Europa y España tienen la oportunidad de avanzar juntos en esta dirección.