



DOSSIER DE PRENSA DE 26 DE JULIO DE 2018 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

1.- La evolución y repunte de la siniestralidad en 2016-2017. Cifras nacionales y europeas. Sus causas y respuestas frente a ella.

1.1.- Los datos de siniestralidad.

En el momento de redacción de estas líneas se cuenta ya con las cifras consolidadas de siniestralidad vial en España correspondientes al año 2017, que confirman el alarmante punto de inflexión que ya se apreciaba el año pasado en cuanto a las cifras de 2016, desde la estabilidad de los datos de los años previos, por el tránsito a una situación de repunte de la siniestralidad vial que se mantiene en 2017 con un incremento de 20 personas fallecidas más que el año anterior. Así el número de fallecidos ha pasado de 1.689 en 2015 a 1.810 en 2016 y 1830 en 2017; el de accidentes con víctimas de 97.756 en 2015 a 102.362 y 102.233 en 2016 y 2017 respectivamente; si bien el de heridos hospitalizados, que pasó de 9.495 en 2015 a 9.755 en 2016, se reduce a 9.546 en 2017.

De los fallecidos, 509 perecieron en siniestros ocurridos en vías de ciudad, lo que supone un descenso de diez fallecidos (519) respecto de 2016. Por el contrario, se produce un aumento de los fallecidos en carreteras, 1.321 por los 1.291 de 2016 (de ellos 1.013 en carreteras convencionales por los 959 de 2016); en estas vías interurbanas se produjeron el 72% de las víctimas mortales; de los fallecidos en carretera el 77% lo fueron en vías convencionales.

En 2017 los colectivos vulnerables –peatones, ciclistas y motoristas– representan el 46% de todos los fallecidos: ese año fallecieron 78 ciclistas (por 67 de 2016), 359 motoristas (por 343 en 2016), 49 ciclomotoristas (por 54 en 2016) y 351 peatones (por 389 de 2016); aumenta por tanto el número de ciclistas y motoristas fallecidos y disminuye el de peatones.

Por tramos de edad, la proporción más alta de fallecidos en accidente de tráfico se sitúa en 2017 entre los 25 y los 34 años de edad; en esta horquilla se ha incrementado de forma muy significativa el número de fallecidos: 293 frente a los 223 del año anterior. Por el contrario, disminuyen los fallecidos de 45 a 54 años y los de 65 años o más.

En cuanto a la estacionalidad de las cifras de fallecidos, tomando en consideración las cifras consolidadas de los últimos años, éstos son más



frecuentes en los meses de julio, agosto y septiembre, donde se ocasiona alrededor del 30% del total de fallecidos.

El repunte de siniestralidad vial no parece que se esté corrigiendo, o al menos no de forma significativa, el año en curso: si acudimos al cuadro de datos provisionales de accidentes mortales de 2018 que aparece colgado en la web dgt.es (fecha de acceso 24 de julio de 2018), referido sólo a accidentes mortales en vías interurbanas y computado sólo hasta las 24 horas del siniestro, resulta que en el primer semestre de 2018 (enero-junio) han perdido la vida en las carreteras españolas 540 personas por 550 del año anterior, incrementándose hasta el 23 de julio hasta las 636 personas por 639 del año pasado, de lo que se colige que no parece que se esté invirtiendo la tendencia alcista de 2017.

Por lo que se refiere a las cifras europeas, si bien no se cuenta todavía con estadísticas definitivas de todos los Estados miembros, los datos suministrados por la DGT en la reciente nota de prensa de 12 de julio de 2018 (fuente Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte –informe PIN de 2018-) muestran que en 2017 España sigue manteniendo la misma tasa de víctimas mortales que en 2016, esto es, 39 fallecidos por millón de habitantes (frente a los 36 de 2013 a 2015), lo que la mantiene muy por debajo de la tasa media de la Unión Europea, que se sitúa en 50 fallecidos por millón de habitantes, pero la hace descender desde la quinta hasta la octava posición del ranking europeo.

1.2.- Causas de la siniestralidad.

Por tipo de accidente (datos suministrados por DGT), la primera causa de mortalidad, como en años previos, la constituyen las salidas de vía, que produjeron 601 fallecidos en 2017, esto es, un 32,79% del total, que están directamente relacionadas con la velocidad inadecuada, las distracciones y el consumo de alcohol y drogas a que luego nos referimos.

La segunda causa son los atropellos a peatones, que suponen el 18,47% de las víctimas mortales (338). Sin desdeñar las colisiones frontales y laterales, por lo que suponen de infracción de normas, que originan, respectivamente, el 17,92 y 14,15% de los fallecimientos (327 y 259).

También ha de subrayarse que en 2017 (datos igualmente suministrados por DGT) el 26% (frente al 23% del año anterior) de los fallecidos mayores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta no hacían uso del cinturón de seguridad (224 de los 871 fallecidos en este tipo de vehículo), en tanto que 7 (38%) de los 18 menores de 12 años fallecidos tampoco hacían uso del cinturón de seguridad o del correspondiente sistema de retención infantil. En el caso del casco, 11 (3%) de los 359 motoristas fallecidos no lo llevaban puesto. En el caso del ciclomotor, 2 de los 49 fallecidos no hacían uso del mismo.



Es cierto que esta estadística viene acompañada de unos importantes datos de movilidad que, por otra parte, no justifican por sí solos la tendencia al alza de la siniestralidad: en 2016 se produce un aumento de 18,6 millones de desplazamientos de largo recorrido, el 5% más que el año anterior, –con un total de 392 millones-, pero ya en 2015 se había producido un incremento de 13,7 millones, en progresión desde 2014. Es más, los movimientos de largo recorrido a 30 de junio de 2018 (datos suministrados por DGT) fueron de 188.837.557 que, comparados con los 189.579.901 correspondientes a los seis primeros meses de 2017, suponen un 0,39% menos.

1.2.1.- El aumento de la siniestralidad en los jóvenes de 25 a 34 años.

En 2017 se ha producido un relevante aumento en el número de fallecidos en el tramo de edad de 25 a 34 años, pasando de 223 de 2016 a los 293 de 2017, lo que supone un incremento porcentual del 31,3%, lo que traslada una señal de atención que ha de tenerse en cuenta por lo que supone en la evolución interanual.

1.2.2.- El Binomio alcohol/drogas.

Según la última Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses de 2017, presentada este lunes, sobre una muestra de autopsias realizadas a 651 conductores fallecidos ese año, resulta que el 42,1% (274) presentaron resultados positivos a alcohol y/o drogas de abuso y/o psicofármacos. En una mera estimación sobre el total de los 1830 fallecidos de 2017, los conductores fallecidos con consumo de sustancias tóxicas o sicofármacos rondaría los 600. La distribución de los positivos por grupos de edad sitúa su mayor parte (72,3%) en edades medias, entre los 25 y los 55 años, si bien, a diferencia del año pasado, hay un claro incremento en el grupo de 25 a 34 años.

En el 66,42% (182) de los positivos se detectó alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos. En el 37,59% (103) se detectaron drogas de abuso solas o asociadas a alcohol y/o psicofármacos. Y en el 26,64% (73) se detectaron psicofármacos solos o asociados a alcohol y/o drogas.

Es relevante que del total de conductores fallecidos con resultado positivo el 75,82% (138) presentó una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L y el 49% (89) superaba los 2 g/L, que correlaciona con estado de intoxicación plena y supone que estos conductores lo hacían infringiendo la ley penal, cometiendo el delito del art. 379.2 CP por conducción con tasas de alcohol superiores a las previstas en dicho precepto. Es revelador que estos porcentajes son significativamente más elevados que los de 2016.



Esos datos, muy similares a los de años previos, revelan el fracaso de las políticas educativas, preventivas y sancionadoras desplegadas en esta materia.

1.2.3.- La utilización del móvil, la distracción, la fatiga, la velocidad y la tensión psicológica como factores principales de siniestralidad.

Las salidas de la vía como primera causa de mortalidad con 601 fallecidos, siendo el 32,79% del total, son expresivas de los factores velocidad/distracción que llevan aparejadas como causas relevantes de la accidentalidad y omnipresentes en las carreteras españolas: sólo en el ámbito de la DGT la cifra de denuncias administrativas de 2017 por exceso de velocidad (cuando no se superan los límites previstos en el art. 379.1 CP para considerar los hechos delictivos) fue de 2,8 millones de expedientes (alrededor del 10% del censo de conductores ha circulado en alguna ocasión en 2017 con exceso de velocidad). En los accidentes en carreteras en alrededor de un 30% la velocidad es factor causal. Tampoco son desdeñables las cifras de expedientes sancionadores administrativos por distracciones: sólo en 2017 se formularon –sólo en el ámbito DGT- 88.283 denuncias por manipulación de teléfono móvil y 33.807 por otras distracciones (infracción al art. 18 del Reglamento General de Circulación). Podemos apuntar sin temor a equivocarnos que la prisa y la tensión psicológica con la que se conduce, trasunto de la aceleración con la que se vive en sociedad, el exceso de velocidad consiguiente, la fatiga, el sueño, la utilización del móvil y la distracción concomitante son principalísimas causas de la siniestralidad.

De entre todas estas causas estimamos que el uso del móvil se está generalizando mientras se conduce y se ha convertido en principalísimo factor de siniestralidad.

1.3.- Respuestas y estrategias frente a la siniestralidad

Es urgente un replanteamiento de las estrategias viales desde una perspectiva multidisciplinar que invierta la tendencia apreciada. Sostenemos que la aplicación eficaz y proporcionada de la ley administrativa y penal es condición indispensable, aunque no la única, para reducir la siniestralidad, reduciendo las cifras de impunidad. También el diseño de un estatuto jurídico del peatón y ciclista para su convivencia armónica en la ciudad, la mejora del estado de las vías, señalización, alumbrado, reducción de límites de velocidad y estado y tecnologías de los vehículos con el matiz de que el envejecimiento del parque móvil se debe a la crisis económica y traduce la desigualdad ante la seguridad de quien no tiene recursos para costeársela. En definitiva, es precisa una estrategia global y científica ante las nuevas realidades. Así podemos afirmar e insistir sin temor a equivocarnos que la educación vial es ahora más que



única, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás. Se requiere como decíamos en la Memoria FGE de 2014 una educación integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento.

Como veremos a continuación el repunte siniestralidad no ha llevado consigo un incremento sustancial de la actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial en el año 2017 pues se mantiene prácticamente constante, con un muy ligero incremento del número de sentencias de condena por los delitos viales de peligro y un descenso, también muy leve, en las cifras de procedimientos penales incoados y escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal.

2.- La estadística de procedimientos judiciales.

2.1.- La eficacia y celeridad de la respuesta penal. Procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, escritos de acusación y sentencias. Diligencias de investigación. Mención especial a los Juicios Rápidos.

2.1.1.- La eficacia y celeridad de la respuesta penal.

La estadística de procedimientos judiciales revela que en el ejercicio de 2017 se han presentado por el Ministerio Fiscal 76.260 escritos de acusación por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 a 385 CP, el 29% del total de las acusaciones formuladas en todo tipo de procesos por cualesquiera delitos, y han recaído 81.951 condenas por tales delitos viales, que suponen el 32% del total de las 254.608 recaídas por toda clase delitos. Estos porcentajes, prácticamente idénticos a los del año anterior, reflejan que, desde un punto de vista puramente numérico, un tercio de la actividad judicial se despliega en el ámbito de la delincuencia vial: una de cada tres acusaciones se formulan y una de cada tres condenas se dictan por los delitos de peligro contra la seguridad vial.

Es más, cuatro de cada cinco (81%) acusaciones por delitos contra la seguridad vial se formulan por los trámites de las llamadas Diligencias Urgentes de juicio rápido, por lo que podemos seguir afirmando que en el ámbito de la delincuencia vial en España las respuestas punitivas se producen en la inmensa mayoría de los casos de forma inmediata, en los breves plazos de los juicios rápidos, por lo que insistimos otro año más en la celeridad y, por tanto, eficacia de la justicia penal en materia vial, más allá de su importancia cuantitativa, con unas tasas de resolución –a las que luego nos referimos– cercanas al 100% entre procedimientos incoados y resueltos, lo que revela nuevamente su efectividad en este ámbito. En la misma línea, los datos



Estimativos que reflejan las Memorias provinciales de los Fiscales delegados confirman las afirmaciones de años previos, en el sentido de que alrededor del 90% estimado de las sentencias de condena lo son de conformidad, lo que ha permitido la ejecución inmediata de las 55.890 penas de privación del derecho a conducir y 2.075 pérdidas de vigencia del art. 47.3 CP acordadas en 2017, ejercicio en que, en cuanto al resto de penas, se han impuesto algo más de 53.000 penas estimadas de multa y 25.494 penas de trabajos en beneficio de la comunidad.

2.1.2.- Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación.

Una primera aproximación a la estadística de la delincuencia vial en España obliga a reflejar en primer lugar los datos de procedimientos iniciados en 2017, tanto como Diligencias Previas como Diligencias Urgentes, por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP y su evolución interanual. Este primer indicador sólo constata el volumen de actividad judicial (asuntos ingresados), independientemente de su resultado, que vendrá dado por la interpretación de los otros dos indicadores (acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal y sentencias condenatorias dictadas) a los que luego nos referimos. Los datos de procedimientos incoados se reflejan en la siguiente Tabla:

Diligencias Previas Diligencias Urgentes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Art.379.1 CP	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752	818	902	813
Art.379.2 CP	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466
Art. 380 CP	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761
Art. 381 CP	125	285	402	313	315	318	204	190	204	190
Art. 383 CP	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819
Art. 384 CP	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875
Art. 385 CP	985	890	740	510	535	411	396	482	417	379



TOTAL	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203	96.303
--------------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

Si bien se aprecia una disminución en el número de asuntos ingresados en 2017 respecto del año anterior, el descenso no es relevante y se confirma la tendencia a la estabilidad de las cifras de procedimientos incoados, por lo que puede insistirse en la conclusión de que el volumen de actividad judicial de los últimos tres años en el marco de la delincuencia vial permanece prácticamente inalterable después de las acusadas fluctuaciones experimentadas en los años precedentes.

Sentado lo anterior, entramos ahora en el análisis más depurado del resultado de esa actividad judicial, que proporcionan los otros dos indicadores señalados, a saber, escritos de acusación presentados por el MF y sentencias condenatorias recaídas: en 2017 se constata una nueva disminución del número de acusaciones (aproximadamente un 4% menos que el año anterior), pero, al contrario de lo que ocurría el año pasado, el número de sentencias condenatorias se incrementa –muy ligeramente- en un 1,3% respecto de 2016. En cualquier caso, los porcentajes de variación son tan tenues que confirman la estabilidad de ambos indicadores en la serie interanual. La siguiente Tabla refleja tales datos de evolución, con distinción por tipos delictivos:

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
379.1 CP	426	477	514	450	517	445
379.2 CP	50.740	52.523	48.857	50.552	46.057	51.085
380 CP	1.731	1.683	1.826	1.661	1.887	1.817
381 CP	150	129	162	101	147	102
383 CP	2.325	2.501	2.155	2.384	2.199	2.441
384 CP	26.115	25.923	25.909	25.652	25.418	26.032
385 CP	42	47	40	31	35	29
TOTAL	81.529	83.283	79.463	80.831	76.260	81.951

Por lo que se refiere al análisis del volumen de sentencias condenatorias, se constata un aumento general de las dictadas por todos los delitos viales, más acusado de nuevo -en cifras absolutas- en el tipo de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, seguido de los tipos del art. 384, si bien, en términos porcentuales, los mayores incrementos se producen en el delito conducción temeraria del art. 380 CP y, en segundo lugar, en el delito de negativa del art. 383 CP; sólo se producen descensos, prácticamente inapreciables, en los tipos residuales de los arts. 379.1 y 385 CP. La consecuencia es la misma que en el caso anterior: a diferencia de lo que sucedía en años precedentes, en el último trienio las desviaciones estadísticas son muy sutiles, con la conclusión, ya apuntada el año pasado y en la que se insiste, de una clara tendencia a la estabilización de los datos judiciales de la



de frecuencia vial en nuestro país, tanto en materia de acusaciones formuladas como de sentencias condenatorias dictadas.

Por último, en materia de Diligencias de Investigación del Ministerio Fiscal incoadas por delitos contra la seguridad vial en el marco del art. 5 EOMF, en 2017 se ha incoado un total de 1.049 (por 1.124 en 2016 y 1.196 en 2015), la mayoría de ellas (86%) por los tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP, como sucedía en años previos.

2.1.3.- Las tasas de resolución.

La siguiente Tabla refleja las tasas de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados) correspondientes al año 2017 y su evolución respecto del año anterior:

DELITOS CSV	DP+DU 2017	Sentencias 2017	Tasa resolución 2017	Tasa resolución 2016
379.1 CP	813	445	0,54 (54%)	0,49
379.2 CP	59.466	51.085	0,85 (85%)	0,82
380 CP	2.761	1.817	0,65 (65%)	0,62
381 CP	190	102	0,53 (53%)	0,49
383 CP	1.819	2.441	1,34 (134%)	1,50
384 CP	30.875	26.032	0,84 (84%)	0,82
385 CP	379	29	0,07 (7%)	0,07
TOTAL	96.303	81.951	0,85 (85%)	0,82

Los datos constatan un incremento generalizado en las tasas de resolución, si bien con leves variaciones y una tasa global ligeramente superior a la del año anterior, en la misma línea de estabilidad apuntada. No es sino consecuencia del descenso experimentado en el número de procedimientos y el correlativo incremento del de sentencias condenatorias. En cualquier caso, dado el elevado porcentaje de asuntos resueltos por sentencia condenatoria (85%), se puede seguir insistiendo en la conclusión de una más que aceptable asunción de las acusaciones del Ministerio Fiscal por los Juzgados y Tribunales de enjuiciamiento en el ámbito de los delitos viales de peligro, a la que sin duda ha contribuido la función de unificación de criterios llevada a cabo en el seno de la Fiscalía por la Circular 10/2011 e instrumentos posteriores de coordinación. Con otra conclusión ulterior en la que se viene insistiendo en años previos: si



Los datos de sentencias de condena se complementaran con los de otras resoluciones de fondo definitivas –sentencias absolutorias y autos de archivo- se podría afirmar que la práctica totalidad de los procedimientos incoados por delitos viales en España se resuelven con absoluta rapidez, con cifras estimadas muy cercanas a la igualdad entre asuntos ingresados y resueltos, lo que dice mucho de la celeridad de la respuesta penal en este tipo de delincuencia.

Finalmente, desde el punto de vista territorial, la distribución de las sentencias de condena por Comunidades Autónomas en 2017 se refleja en la siguiente Tabla, en la que destacan numéricamente, por este orden, Cataluña, Andalucía, Madrid y la Comunidad Valenciana:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	35	7.560	466	22	274	5.874	2	14.233
Aragón	29	1.110	46	0	33	395	0	1.613
Asturias	3	1.293	39	3	25	446	0	1.809
I. Baleares	4	1.663	42	1	65	746	0	2.521
I. Canarias	13	2.582	59	16	86	1.488	0	4.244
Cantabria	0	603	18	1	25	222	0	869
Cataluña	169	8.420	312	24	446	5.000	6	14.377
Extremadura	4	870	37	2	39	338	5	1.295
Galicia	32	3.485	122	3	181	1.820	3	5.646
La Rioja	1	340	10	0	9	110	0	470
Madrid	67	7.047	169	9	392	2.963	3	10.650
Murcia	5	1.910	40	0	79	1.030	1	3.065
Navarra	3	704	14	4	31	321	0	1.077
P. Vasco	11	2.616	92	4	200	856	5	3.784
C. Valenciana	28	7.107	228	6	369	2.549	3	10.290
C. La Mancha	9	1.672	48	0	85	915	0	2.729
C. León	32	2.103	75	7	102	959	1	3.279
Total sentencias	445	51.085	1.817	102	2.441	26.032	29	81.951

2.1.4.- Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial.



En 2017 el 73,41% (tres de cada cuatro) de los procedimientos incoados y el 81,10% (cuatro de cada cinco) de las acusaciones formuladas por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP lo han sido a través de los trámites de las Diligencias Urgentes de Juicio Rápido de los arts. 795 y siguientes LECrim., en porcentajes prácticamente idénticos a los de los años precedentes. Se fortalece por ello la idea de que en este ámbito de la delincuencia vial la inmensa mayoría de los delitos de riesgo son tramitados, enjuiciados y sentenciados en los breves plazos de los juicios rápidos con una respuesta penal rápida, expeditiva y, por ello, efectiva, como ya viene siendo habitual en este tipo de delincuencia:

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	25.604	70.699	96.303
E. Acusación	14.410	61.850	76.260

2.1.5. Representación Gráfica de los datos estadísticos.

Tabla 1. Escritos de acusación por delitos.

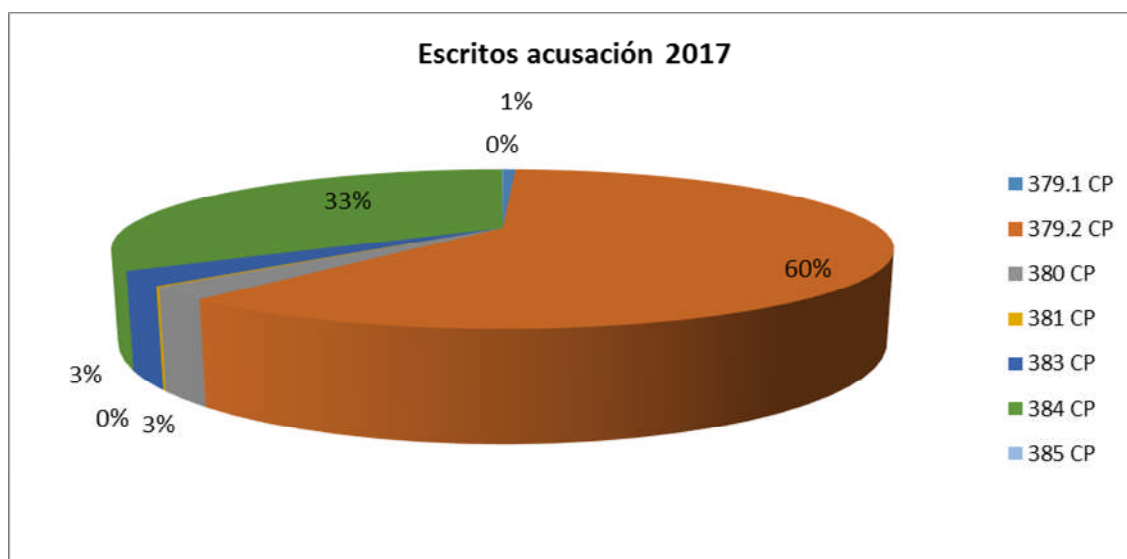
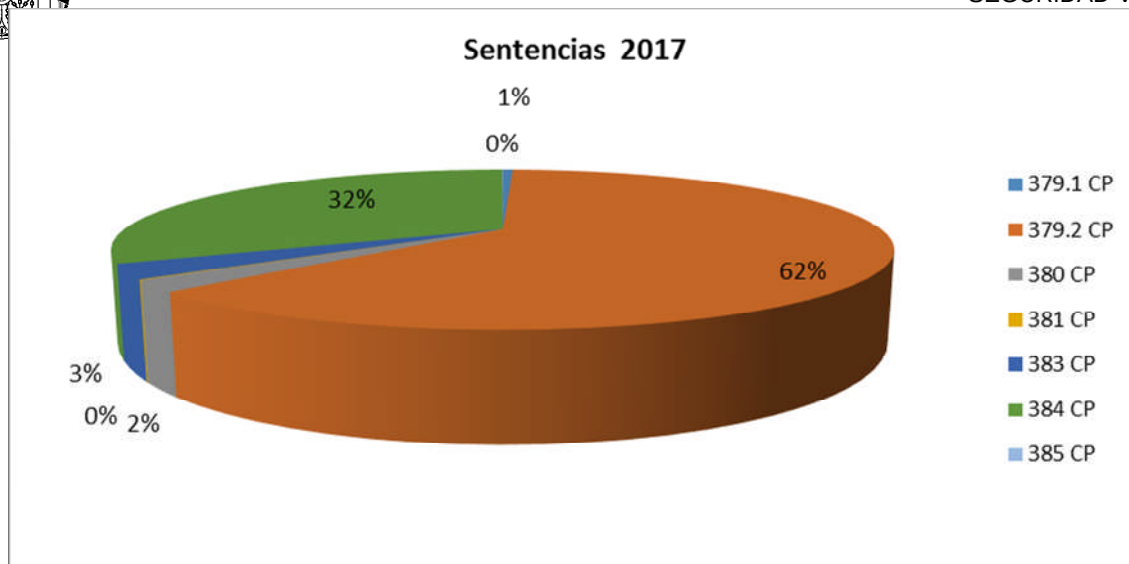


Tabla 2. Sentencias condenatorias por delitos.



Como ya viene siendo constante durante los últimos diez años, los gráficos anteriores reflejan la conclusión principal de que la estadística de los delitos viales de riesgo se nutre de dos fuentes esenciales que representan más del 90% de los datos, tanto de acusaciones como de sentencias: el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas como tipo más relevante numéricamente y, en segundo lugar, el delito de conducción sin permiso -en sus tres modalidades típicas- del art. 384, a mucha distancia ambos respecto del resto de tipos viales.

2.1.6.- El exceso de velocidad punible.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
379.1 CP	426	477	514	450	517	445

En cuanto a los excesos de velocidad, la comparativa del volumen de actividad judicial y sancionadora administrativa por tal causa se refleja en la siguiente Tabla, que muestra, de una parte, las cifras de procedimientos penales incoados por excesos de velocidad punible en 2017 y, de otra, la de expedientes administrativos tramitados sólo en el ámbito de la DGT por infracciones de velocidad, con la conclusión de que sólo una ínfima parte de los excesos de velocidad (0,02%) acceden al procedimiento penal, sancionándose el resto en vía administrativa:

Conducción con exceso de velocidad	2017
Expedientes sancionadores administrativos*	2.875.683
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP)	813

*Los datos de expedientes administrativos de 2017 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2018



2.1.7.- La conducción embriagada, bajo los efectos del alcohol o drogas y la negativa a someterse a las pruebas para su detección.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
379.2 CP	50.740	52.523	48.857	50.552	46.057	51.085

En cuanto a los datos estadísticos comparativos entre los procedimientos penales incoados por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, por un lado, y, por otro, los expedientes administrativos tramitados en el ámbito de la DGT por infracciones de alcoholemia/drogas (según datos suministrados por la propia DGT), se muestran en la siguiente Tabla:

Conducción alcohol o drogas	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Expedientes administrativos totales*(alcoholemia+drogas)	105.905	105.350	103.085	104.092	106.740	102.818	107.475
Expedientes administrativos (alcoholemia)	105.165	102.862	100.506	94.638	80.388	75.888	75.430
Expedientes administrativos (drogas)	740	2.488	2.579	9.454	26.352	26.930	32.045
Procedimientos penales	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466

*Los datos de expedientes administrativos de 2017 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2018

Partiendo del matiz de que los datos de expedientes administrativos son exclusivamente los tramitados en el ámbito DGT (no se dispone de datos globales de Policías Locales y Autonómicas), se confirma la estabilidad en los volúmenes porcentuales de actuación sancionadora-administrativa y penal; aquélla supone el 64% del total, proporción similar a la de la serie interanual (62%, 63% y 60% en los tres años precedentes).

Nos referimos a continuación a la actividad sancionadora de la DGT en este ámbito. Sigue descendiendo en 2017 la cifra de expedientes administrativos tramitados por alcoholemia, aunque de forma prácticamente testimonial respecto del año anterior. Ello a pesar de que el volumen de controles de alcoholemia practicados en sede DGT-ATGC se ha incrementado en 2017 en más de 100.000, con unos datos globales de 5.185.517 en 2017 (2% de incremento), a diferencia de lo que ocurría en años precedentes, en que habíamos advertido unas disminuciones exponenciales en esta actividad de control, pasando de 6.336.997 controles en 2014 a 5.741.134 en 2015 y 5.071.265 en 2016.

Por lo que se refiere a la conducción con presencia de drogas en el organismo, crece considerablemente el volumen de actividad sancionadora administrativa, con un acusado incremento del 18,9% en el número de expedientes tramitados por esta infracción, de forma paralela al aumento cada vez más creciente,



Superando la disminución del año pasado, del número de controles de detección de drogas, que alcanzaron el número de 89.812 en 2017 (asimismo en el ámbito DGT-ATGC), lo que supone un incremento del 37,8% respecto del año anterior y una clara apuesta por este tipo de intervención. Estamos ante las más altas cifras de controles de detección de drogas y de expedientes sancionadores correlativos desde que se generalizaron aquéllos en 2012 en este ámbito. Ahora bien, en el reverso, debemos seguir poniendo de manifiesto que la remisión a la jurisdicción penal de los positivos por drogas fuera de los supuestos de accidente es, por desgracia, claramente testimonial, sin duda por las exigencias aplicativas del tipo del art. 379.2 CP que, a diferencia de la infracción administrativa y como venimos reiterando en años previos, requiere una clara acreditación del elemento típico de la influencia más allá de la mera presencia: así en 2017 sólo se instruyeron en el ámbito citado (DGT-ATGC) 20 diligencias penales de los 2.650 positivos por infracción y 16 de los más de 27.000 positivos en controles preventivos, en cifras casi idénticas a las del año pasado (en caso de accidente se instruyeron 170 diligencias penales de los 1.316 positivos).

Finalmente, los datos relativos al delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP son los siguientes:

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
383 CP	2.325	2.501	2.155	2.384	2.199	2.441

2.1.8.- La conducción temeraria y con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
380 CP	1.731	1.683	1.826	1.661	1.887	1.817
381 CP	150	129	162	101	147	102

2.1.9.- La conducción sin permiso.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
384 CP	26.115	25.923	25.909	25.652	25.418	26.032

2.1.10.- La creación de un grave riesgo para la circulación.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
385 CP	42	47	40	31	35	29

2.2.- Penas impuestas y su ejecución en delitos contra la seguridad vial.



Reflejamos en este apartado los datos estadísticos de 2017 relativos a las consecuencias penológicas -penas impuestas y su cumplimiento- de las 81.951 sentencias condenatorias dictadas por los delitos de riesgo contra la seguridad vial.

2.2.1. Penas privativas de libertad.

Consignamos la cifra de internos que cumplen condena “sólo” por delitos contra la seguridad vial según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias, con el mismo matiz de todos los años de que se trata de “instantáneas” a determinada fecha que no permiten formular un balance definitivo sobre el número de internos por delitos viales y su evolución:

FECHA	PENADOS (judiciales)	PREVENTIVOS	LOCALIZACION PERMANENTE	LIBERADOS CONDICIONALES	FIN SEMANA	TOTAL
15/4/2016	899	5	3	76	5	988
15/1/2017	688	2	3	64	5	762
1/5/2017	774	7	3	51	5	840
15/12/2017	740	6	3	58	5	812

2.2.2. Penas no privativas de libertad.

Según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias en el año 2017 se gestionaron 25.938 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las que 25.494 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 441 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad, a las que se une el dato puramente anecdótico de 3 entradas para gestionar la regla de conducta del art. 83.1.8ª CP –medidas alcoholock- introducida por la reforma de la LO 1/2015.

La reducción del número de condenas a trabajos en beneficio de la comunidad y el incremento de las sentencias condenatorias totales, implica, conforme a la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384, el número total de penas de multas impuestas se haya asimismo incrementado situándose, en una aproximación estimativa, en torno a las 53.000.

Finalmente nos referimos a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores imponible en los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379, 380, 381 y 383 CP. En 2017 se han impuesto aproximadamente 55.890 penas de este tipo, en cifra casi idéntica a las 55.148 del año 2016, fruto de la estabilización de las sentencias condenatorias por los tipos citados. De ellas han accedido al Registro de Conductores e Infractores 2.075 de duración superior a dos años, con pérdida de vigencia del permiso por aplicación del art. 47.3 CP.



Criterios para la investigación y persecución de los accidentes de tráfico constitutivos de delito de homicidio y lesiones por imprudencia grave.

Acabo de dirigir un oficio con indicaciones precisas a las Policías Judiciales de Tráfico de todo el país para que ante los recientes datos estadísticos de la DGT y del Instituto Nacional de Toxicología sobre siniestralidad actúen todavía con mayor rigor y eficacia en la investigación y detección de los delitos viales. Observamos que la evolución de las cifras de siniestralidad de estos años ha ido paralela con el progresivo descuido cuando no con la deliberada vulneración por los conductores de las normas de la legislación vial, asentándose un sentimiento de impunidad que está en el origen de las tragedias que nos está tocando padecer en el mes de julio y que si no ponemos remedio irán en progresión en los meses venideros. Ante ello la primera respuesta, sin olvidar las demás, es reforzar la aplicación de la ley penal que protege bienes jurídicos de primer orden como la vida e integridad física y la convivencia tolerante, respetuosa y solidaria en las vías públicas. Por ello centrados en el consumo de alcohol, drogas y sicofármacos, exceso de velocidad y uso del móvil en la conducción como principales causas de la siniestralidad recordamos que en caso de accidente con resultados lesivos y conforme a los arts. 142 y 152 CP:

- a) Cuando se deben a la utilización del móvil y se produce un fallecimiento la pena oscila entre 1 y 4 años de prisión y privación del permiso de conducir de hasta 6 años. Si se producen lesiones la pena puede llegar hasta 3 años de prisión y privación del permiso hasta 4 años. En estos casos se podrá promover la investigación de las llamadas realizadas con anterioridad al accidente
- b) Cuando se vulneran normas de tráfico con excesos de velocidad determinantes de fallecimientos o heridos, las penas pueden llegar a ser del mismo orden ante los resultados lesivos ocasionados.
- c) Existiendo consumo previo de alcohol, drogas o sicofármacos las penas generan en un elevado número de casos el ingreso en establecimiento penitenciario que también puede producirse en los casos anteriores.

En concreto, se ha recordado a las Policías Judiciales de Tráfico la necesidad de ajustarse al Dictamen 2/2016 sobre aplicación de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave de los arts. 142.1 y 152.1 CP, con las siguientes pautas o criterios generales:

- a) Sin automatismos y con una ponderada valoración de las circunstancias concurrentes, se debería apreciar imprudencia grave en las siguientes maniobras: 1.- adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 LSV, muy especialmente cuando esté señalizada la prohibición con señales verticales o marcas viales de los arts. 154.R-305 o 167.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante RGCir). 2.- excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave de los arts. 76.a) y 77.a)



Sancionados con 6 puntos según el Anexo IV LSV cuando han sido determinantes de la producción del resultado. 3.- marcha atrás en autopistas o autovías. 4.- no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo.

b) En los casos en que la víctima pertenece a uno de los colectivos vulnerables protegidos en la legislación vial (menores, personas de la tercera edad, discapacitados, peatones y ciclistas) habrá de impulsarse una investigación en profundidad de los hechos. En particular cuando se detecte la grave vulneración de los deberes de precaución del art. 13.1 LSV, de moderación de velocidad del art. 46 RGCir, de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV y protección de este último en el adelantamiento (art. 35), se apreciará, sin automatismos y con valoración de las circunstancias, la imprudencia grave.

c) Condiciones sico-físicas para la conducción. También se podrá apreciar, sin automatismos y con una ponderada valoración de las circunstancias concurrentes, la imprudencia grave en los supuestos de distracción absoluta, episodios de somnolencia o fatiga, utilización del móvil y, en todo caso, en los casos de conducción influenciada por el consumo de alcohol, drogas de abuso o psicofármacos.