

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 introducción

En el momento de redactar estas líneas asistimos a un repunte de la siniestralidad en relación con los datos de los últimos años en continuo descenso y que han colocado a nuestro país en el sexto lugar de la UE (41 en la tasa de muertos por millón de habitante). Sea cual fuere el resultado final de la accidentalidad de este año, es el momento de una reflexión de fondo. La reducción de la seguridad vial como valor y concepto global definidor de estrategias y respuestas a la mera cuantificación, mensual o anual de resultados en muertos, heridos graves y leves es profundamente desacertada. En primer lugar porque se produce una asimilación inconsciente a los balances y éxitos o fracasos empresariales, incompatibles con la visión cultural y humanista de la seguridad vial y de las víctimas de accidentes de tráfico, convertidas en meros números destinados a legitimarlos o censurarlos. De otra parte porque es preciso un enfoque científico y no meramente enumerativo o descriptivo de los datos estadísticos si realmente queremos aproximarnos a las causas y circunstancias reales de la accidentalidad vial.

En este apartado de la Memoria del FGE damos cuenta de la actividad del Ministerio Fiscal formulando criterios unitarios en la aplicación de la ley penal. Los proyectos, iniciativas, actuación de grupos de trabajo expuestos en los apartados siguientes serán objeto de desarrollo en la sección dedicada al fiscal especialista de seguridad vial ubicada en la página oficial www.fiscal.es.

Somos conscientes de que su eficacia es instrumento relevante para la mejora de los modos de conducir, ajustándose a las leyes y para la consiguiente reducción de la siniestralidad. Pero no es el único ni el más trascendente. La educación vial en los colegios, la formación permanente de los conductores, la mejora de un parque de vehículos muy envejecido y la de las vías públicas y su señalización asimismo empeoradas por falta de mantenimiento en la crisis que padecemos, son herramientas que urge comenzar seriamente a utilizar.

5.2 Coordinación de criterios en la especialidad de seguridad vial

5.2.1 UNIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

La principal tarea del Fiscal de Sala de conformidad con las Instrucciones 5/2007 y 5/2008 del FGE es impulsar la unificación de criterios en la interpretación y aplicación de los tipos penales que

integran la llamada delincuencia vial (arts. 379 a 385) y los imprudentes de los arts. 142, 152 y 621 en cuanto se refieren al tráfico viario. Constatamos que ha alcanzado un alto grado en las Fiscalías reflejado en las resoluciones de los Jueces y Tribunales con elevados niveles de seguridad jurídica en la exégesis de las normas punitivas. La Circular 10/2011, de 17 de noviembre, del FGE, *sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial* (en adelante Circular 10/2011 FGE) sigue siendo el principal instrumento para lograrla al contener criterios vinculantes emanados del FGE, de generalizada aceptación por los órganos judiciales. Son de naturaleza orientativa y complementaria las Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados de 2008, 2009, 2012 y 2013 y el contenido doctrinal de las Memorias de 2006 a 2012 en el apartado de Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. De todo ello hablamos en los apartados que siguen.

5.2.2 INSTRUMENTOS DE COORDINACIÓN. FISCAL DE SALA, FISCALES ADSCRITOS Y FISCALES DELEGADOS

5.2.2.1 *El Fiscal de Sala y los Fiscales Adscritos*

Además de los contactos telemáticos constantes del Fiscal de Sala y Fiscales Adscritos con los Fiscales Delegados, el Fiscal de Sala periódicamente se desplaza a las Fiscalías para reunirse con Fiscales Delegados y otros Fiscales, Jueces y Policía Judicial y conocer de cerca la problemática de la aplicación de los delitos viales e impulsar fórmulas de coordinación. Siempre con un orden del día y conclusiones posteriores operativas. Se ha constituido un Grupo de trabajo integrado por los Fiscales Delegados y Policías Locales de algunas de las principales capitales del país –Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Bilbao. Su finalidad es reforzar la unificación de criterios en el ámbito urbano y evitar una persecución desigual de los delitos viales derivada de la autonomía de cada Policía Local y su subordinación a los órganos municipales, sin olvidar las estrategias de educación y prevención subyacentes. Ya se han formulado las primeras pautas de actuación.

El trabajo de los Fiscales Adscritos Dña. Elena Agüero Ramón-Llin y D. Mario Sanz Fernández-Vega es excelente y decisivo para las tareas del Fiscal de Sala. La primera ha adquirido un altísimo grado de especialización en las cuestiones jurídico-civiles atinentes al Baremo del Seguro, por lo que atiende consultas formuladas desde todas las Fiscalías no sólo en accidentes de tráfico sino en procesos por otros delitos en los que se aplica con carácter orientativo. Ha sido trascen-

dente su participación en la Comisión de Reforma de las normas vigentes de la que nos ocupamos más adelante. El segundo ha adquirido asimismo un muy elevado grado de compromiso científico en drogas tóxicas, su influencia en la conducción, dispositivos técnicos de detección, cadena de custodia y proceso de metabolización del alcohol en delitos del art. 379.2 así como en radares. Es el artífice de un proyecto europeo para medir la eficacia de dispositivos salivales, pendiente de aprobación, en el que la Fiscalía participa junto con la Policía Local de Madrid y Universidad de Alcalá de Henares.

5.2.2.2 *Los Fiscales Delegados*

Como se viene diciendo en Memorias anteriores, la Red de Fiscales Delegados es piedra angular de la especialidad. La mayoría vienen desempeñando sus funciones desde 2007 y por su experiencia, cualificación y dedicación han adquirido un sólido prestigio profesional no sólo en el ámbito provincial y autonómico donde son una referencia institucional en materia de seguridad vial, sino a nivel nacional. No están relevados de los demás servicios de la Fiscalía en ningún caso y llevan la sobrecarga de trabajo de modo ejemplar por su conciencia y compromiso con la seguridad vial. En las Fiscalías son un «centro» permanente de consultas debido a su especialización y asumen los asuntos de más complejidad. El mayor logro ha sido la efectiva conexión y dirección de las Policías Judiciales de Tráfico del territorio en el ámbito de la delincuencia vial, clave explicativa de la eficacia de la persecución penal plasmada en las estadísticas que abordaremos más adelante. Mantienen una fluida relación con las Jefaturas de Tráfico y asociaciones de víctimas y entidades relacionadas con la seguridad vial, presentando iniciativas en materias de educación y prevención. El Foro Virtual sigue siendo herramienta principal de planteamiento de cuestiones, intercambio de experiencias y archivo documental de doctrina y jurisprudencia en que todos colaboran. Las Jornadas Anuales tienen un alto contenido doctrinal y de participación colectiva. En las últimas de junio de 2013 se adoptaron conclusiones del máximo interés sobre controles de drogas, protocolo de excesos de velocidad punible, cadena de custodia en delitos del art. 379.2, delito del art. 384 inciso último, consecuencia accesoria del art. 47.3 CP y actuación del Fiscal Delegado en el ámbito urbano a las que más adelante aludiremos.

5.3 Criterios de aplicación de las normas penales en la delincuencia vial. Cuestiones suscitadas en la tarea de coordinación

5.3.1 DELITO DE CONDUCCIÓN A VELOCIDAD PUNIBLE DEL ART. 379.1 CP. PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN Y MÁRGENES DE ERROR DE LOS CINEMÓMETROS

En la Circular 10/2011 FGE se encuentra la génesis de las pautas de investigación de este ilícito penal y de la aplicación de los márgenes de error de los cinemómetros como principal fuente de prueba de su comisión. Ahora bien, la experiencia práctica ha puesto de manifiesto ciertas disfunciones que la actividad de coordinación que tenemos encomendada se ha encaminado a corregir:

A/ Protocolo de investigación. La primera de las materias necesitadas de profundización se refiere al procedimiento de investigación y surgió de las diligencias de seguimiento incoadas en la Oficina Fiscal en casos de especial relieve jurídico y repercusión mediática. La inmensa mayoría de los excesos punibles de velocidad correspondientes a la ATGC sin parada posterior e identificación del conductor se tramitan por el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de León (en adelante CTDA), de suerte que, recibidas las fotografías respectivas, es el propio CTDA a través de funcionarios o personal de empresas concesionarias el que instruye el procedimiento de validación o descarte de aquéllas, sin intervención de la Policía Judicial de Tráfico y por tanto sin las garantías propias de la LECrim. La cuestión fue abordada en las Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados y en ejecución de ellas, detectado un exceso de velocidad punible del art. 379.1 CP y existiendo, por tanto, indicios de infracción penal, la investigación y valoración probatoria de la fotografía la debe hacer desde el principio la Policía Judicial de Tráfico en contacto con el Fiscal por prescripción de los arts. 290 y ss. LECrim.

B/ Márgenes de error de los cinemómetros. Su problemática parecía superada con la Conclusión 5.^a de la Circular 10/2011 FGE con referencia como criterio de cómputo a los errores máximos permitidos (en adelante EMP). No obstante, siguen suscitándose dudas en el seno de algunas Fiscalías territoriales y Policías de Tráfico, hasta el punto de que no es infrecuente el caso de Policías Locales que hacen aplicación automática del margen de error del 10% (o superior) en un inadecuado entendimiento de las instrucciones del FGE. De otra parte en algunas instancias se plantea la posibilidad de aplicar o se aplican las desviaciones del concreto aparato y no los EMP. Las indicaciones de coordinación transmitidas son las que siguen. El margen de error apli-

cable y al que ha de atenderse es el normativo que aparece regulado en la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre. Por ello, el máximo de los EMP contemplados en la Orden del ± 10 km/h o $\pm 10\%$ de la velocidad sólo se deberá aplicar, además de en los supuestos para los que está expresamente previsto, en los demás cuando concurre imposibilidad de obtención de los datos referidos exigidos para el cómputo, debiendo hacerse constar en el atestado las razones del impedimento. No debe confundirse el margen normativo de error (los EMP citados) regulado en la Orden ITC/3123/2010 con la desviación máxima del aparato utilizado que aparece en los certificados de verificación emitidos por el Centro Español de Metrología (en adelante CEM). El primero, que es al que ha de atenderse, es el contemplado en la norma mientras que la segunda depende de los ensayos realizados en el CEM y puede variar según la incertidumbre del concreto cinemómetro.

5.3.2 DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS DEL ART. 379.2 CP. LA CADENA DE CUSTODIA DE LAS MUESTRAS DE SANGRE

Una de las principales cuestiones que se ha planteado es la relativa a la cadena de custodia de las muestras de sangre de los presuntos infractores, con amplia repercusión mediática en algunos casos. La problemática emerge en el año 2013 y se detectó como consecuencia de las diligencias de seguimiento del Fiscal de Sala (Conclusión 18.^a de la Circular 10/2011 FGE), a través de las que se tuvo conocimiento de un número creciente de sentencias absolutorias, no sólo en los casos de muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos en supuestos de accidente a sus presuntos causantes (SAP de Burgos n.º 1/2013, de 26 de febrero y Sentencia del Juzgado de lo Penal n.º de Sevilla de 24 de abril de 2013), sino también en el marco de las extracciones efectuadas como prueba de contraste a la de aire espirado del art. 23.3 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, *por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación* (en adelante RGCir) vigente en el momento de redacción de esta Memoria (Sentencia del Juzgado de lo Penal n.º de Valladolid de 17 de mayo de 2013).

La materia, dado su interés, fue llevada a las Jornadas de Fiscales Delegados de junio de 2013, donde se aprobó una conclusión tendente a hacer valer en los procedimientos correspondientes la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, formulada sobre todo en delitos de tráfico de drogas, en el sentido de que la cadena de

custodia tiene un carácter meramente instrumental, existiendo una presunción de regularidad que sólo cesa ante la sospecha razonable de manipulación en alguna de sus modalidades, de suerte que las meras infracciones reglamentarias o irregularidades formales no afectan *per se* a la autenticidad de la fuente de prueba (SSTS n.º 29/2011, de 23 de junio; n.º 47/2012, de 25 de abril; y n.º 06/2012, de 11 de junio). En concreto la omisión de los datos y vulneraciones de las prescripciones de la Orden JUS/1291/2010, de 13 de mayo, *por la que se aprueban las normas para la preparación y remisión de muestras objeto de análisis por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses*¹.

5.3.3 DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS DEL ART. 379.2 CP. LOS CONTROLES DE DROGAS

Los resultados de los controles de drogas en el ejercicio 2013 en el ámbito de la ATGC son paralelos a los del ejercicio anterior, con un ínfimo número de positivos derivados a la vía penal. El número de controles es sensiblemente mayor, 4285 por los 3472 del año anterior, habiendo sin embargo descendido en 2013 los resultados positivos, 2038 respecto de los 2155 del año 2012. Sólo se han tramitado como diligencias penales 6 de ellos, lo que supone menos del 1% (0,29%), situándonos en una cifra similar a la del año anterior (4 diligencias penales que suponían el 0,18% de los positivos). Otro tanto cabe decir del resto de atestados tramitados al margen de los controles preventivos, ya sea por accidente o infracción, cuyo número se mantiene igualmente constante. En el ámbito urbano, si bien se detecta un tímido inicio de esfuerzo inversor por parte de algunos Ayuntamientos en la compra de dispositivos indiciarios de análisis salivales, sigue constatándose a la fecha de redacción de esta Memoria que la generalidad de Policías Locales, algunas de ciudades de la importancia de Madrid o Valencia, carecen de ellos. Recurren episódicamente a instancias de la Fiscalía a los reconocimientos médicos y análisis clíni-

¹ En las Jornadas y en las indicaciones posteriores del Fiscal de Sala se razonaba que en los procedimientos por delitos viales y en la LSV no existe ninguna singularidad que justifique mayores exigencias. El esfuerzo del Fiscal Delegado de Sevilla y Teniente Fiscal de la CCAA de Castilla la Mancha en los procedimientos concretos planteados, algunos de honda repercusión en los medios de comunicación, dio sus frutos y, así, la Sentencia del Juzgado de lo Penal n.º 6 de Sevilla y la del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Valladolid antes citadas fueron posteriormente revocadas, respectivamente, por la SAP de Sevilla n.º 624/2013, de 11 de diciembre, y la SAP de Valladolid n.º 388/2013, de 14 de octubre, estimando sendos recursos de apelación interpuestos por el Ministerio Fiscal en los que hacía valer la doctrina expuesta. En la misma dirección y en caso similar se pronunció la SAP de Sevilla n.º 682/2013, de 22 de noviembre. Finalmente la STS n.º 1/2014, de 21 de enero, ha sancionado el criterio apuntado.

cos del vigente art. 28 RGCir (desde el 9 de mayo de 2014, art 12.3 segundo párrafo LSV) cuya utilización, como complementario del art. 796.1.7.^a LECrim, queda reducida a supuestos indiciarios claros de consumo y presencia de signos externos. En las contadas policías locales que disponen de los test salivales, las tasas de derivación a la vía penal son desiguales².

El grupo de trabajo constituido con Médicos Forenses expertos en la materia continúa centrado en la elaboración de un acta de signos con la finalidad de acreditar científicamente la influencia típica en conexión con los resultados del Proyecto DRUID y la ATGC. Por su parte en el ámbito de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con la coordinación del Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Andalucía, la colaboración de la Policía Local de Sevilla y otras localidades de esa provincia, de acuerdo con la conclusión aprobada en las Jornadas de Fiscales de Delegados de junio de 2013, se está llevando a cabo ya un proyecto «piloto» de controles de drogas con un protocolo de actuación policial orientado a la investigación penal. En uno y otro caso se trata de examinar la posibilidad de establecer patrones de correlación o concordancia entre los test de afectación y los resultados analíticos de concentraciones en fluido oral y conformar criterios o pautas generales de persecución penal. La carencia todavía de estudios epidemiológicos fundados en la UE acerca de la correlación entre las concentraciones en saliva y sangre obliga a la mayor certeza científica antes de formularlas.

5.3.4 DELITO DE CONDUCCIÓN CON PÉRDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS ASIGNADOS LEGALMENTE DEL ART. 384 INCISO 1.º CP

En la controvertida cuestión de la obtención de permisos extranjeros en fraude de ley tras haber perdido vigencia el permiso español por pérdida de puntos, la tesis de la tipicidad mantenida por la Fiscalía suele asumirse por los órganos judiciales y citamos a título de ejemplo la SAP de Lugo n.º 7/2013, de 12 de marzo, que, en un caso de permiso de conducir portugués obtenido por canje del español que previamente había perdido su vigencia por pérdida de puntos, confirma la condena

² En vía de ejemplo, la estadística suministrada por la Guardia Urbana de Barcelona arroja un índice de derivación a la vía penal del 0,76% de los positivos detectados (16 diligencias penales de 2119 resultados positivos, de las que 13 lo fueron por accidente, 2 por infracción y sólo una en control preventivo). Difiere de esos datos la Policía Local de Vigo, con porcentajes de remisión a la vía penal del 9,37% en el primer semestre de 2013 (3 atestados de los 32 resultados positivos) y del 26,73% en el año 2012 (27 diligencias penales de los 101 resultados positivos).

por aplicación del art. 15.3 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, *por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*.

5.3.5 HOMICIDIOS Y LESIONES IMPRUDENTES. SEGUIMIENTOS

Durante el año 2013 se han consolidado las tareas de coordinación territorial y unificación de criterios en el seguimiento de los procedimientos incoados por homicidio imprudente y lesiones severas (medulares, cerebrales y estados de coma principalmente) de los arts. 142 y 152 CP previstos en la Conclusión 18.^a de la Circular 10/2011 FGE. En el año 2013 se han tramitado un total de 813 Diligencias de Seguimiento en la Oficina del Fiscal de Sala, de las cuales 418 se incoaron durante el año en curso, 233 en 2012 y 162 en 2011. Asimismo, en el año 2013 se acordó el archivo de 215 Diligencias, 51 del año 2013, 63 correspondientes a 2012 y 101 a 2011:

D. Seguimientos	2011	2012	2013	TOTAL
En trámite	162	233	418	813
Archivadas	101	63	51	215

Insistimos en que el seguimiento no alcanza a la totalidad de los procedimientos penales incoados, fundamentalmente debido a las dificultades informáticas a las que se enfrentan los Fiscales Delegados para localizar los asuntos así como a los escasos medios materiales y personales con los que se cuenta tal y como apuntábamos en la Memoria del año pasado³.

En el año 2013 iniciamos una línea de actuación selectiva orientada a impulsar el ejercicio de la acción civil incorporando al procedimiento penal el mecanismo de la oferta y respuesta motivada previsto en el art. 7 de la *Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor* aprobada por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (en adelante LRCSCVM) con fundamento en los arts. 108, 109 y 773 LECrim, siguiendo las directrices de la Directiva 2012/29/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012,

³ Destacar en todo caso el enorme esfuerzo que están realizando, su excelente tarea de coordinación con las Policías Judiciales de Tráfico, siendo uno de los principales logros de la Red el mayor control sobre los procedimientos con indicios de delito de los arts. 142 y 152 que pese a ello se incoan directamente o se transforman en Juicio de Faltas sin haber realizado una mínima actividad probatoria. Consignamos resultados estadísticos de relieve con un incremento de procedimientos por los delitos mencionados en Barcelona, Granada, Huelva y Burgos debido a los aciertos de los Fiscales Delegados respectivos.

por la que se establecen normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos. Si el vehículo responsable del accidente no estaba asegurado, la presentación de la oferta motivada se exige al Consorcio de Compensación de Seguros y a través de OFE-SAUTO si se trata de una compañía extranjera en los supuestos previstos en el art. 26 LRCSCVM. La experiencia de los seguimientos mostraba cómo, con relativa frecuencia, transcurren años desde la fecha del siniestro hasta que se formula escrito de acusación por el Fiscal solicitando en la Conclusión 5.^a que se indemnice a las víctimas y sus familiares conforme a las reglas y criterios del baremo, sin que hasta ese momento hubieran recibido cantidad alguna. En ocasiones la entidad ya ha consignado el importe de la indemnización en la cuenta del Juzgado, a los efectos de impedir el devengo de intereses moratorios al amparo de lo dispuesto en los arts. 7 y 9 de la citada LRCSCVM y pese a ello no se les entrega, generalmente por desconocimiento del funcionamiento de este mecanismo introducido en la Ley 21/2007, de trasposición de la Directiva 2005/14/UE. El resultado ha sido que en un creciente número de procedimientos las entidades aseguradoras en respuesta a los requerimientos judiciales dictados a instancias del Fiscal, están presentando a los perjudicados la oferta motivada de indemnización cuantificada con arreglo a los criterios y reglas del baremo, así como consignando y haciendo entrega de su importe en esos momentos tan difíciles siguientes a la tragedia que significa el accidente, bajo la supervisión del Ministerio Fiscal en su ejercicio de la acción civil. A modo de ejemplo podemos citar la excelente actuación del Fiscal Delegado de Ávila en el accidente de autobús ocurrido en esta provincia el 7 de julio de 2013 en el que fallecieron nueve personas y resultaron heridos de distinta gravedad otros veintidós pasajeros⁴.

5.4 La reforma del sistema de valoración del daño personal

El compromiso de la Fiscalía con las víctimas de accidentes de tráfico exige el máximo rigor a la hora de cuantificar la indemnización que corresponde a los perjudicados por los daños causados a conse-

⁴ En el procedimiento, además de la celeridad en la instrucción de la causa, resultó muy acertada la formación de piezas separadas para cada una de las víctimas, dejando testimonio de los informes médicos, comunicaciones de la compañía aseguradora y demás cuestiones relativas a la responsabilidad civil y quedando unidos los originales a la pieza principal. Por el Fiscal se impulsó el mecanismo de la oferta y respuesta motivada, consiguiendo que en el momento de formular escrito de acusación únicamente estén pendientes de ser indemnizadas el 15% de las víctimas a pesar de la complejidad de la causa, no habiendo transcurrido más de siete meses desde el siniestro.

cuencia del accidente, como expusimos en el apartado anterior. La calidad de vida de los familiares de los fallecidos, o el grado de autonomía en caso de los lesionados, dependerá en gran parte de la indemnización que perciban a cargo del seguro obligatorio del vehículo responsable del accidente. En el ámbito de la circulación rodada el resarcimiento del perjuicio personal se efectúa mediante la aplicación de las reglas y criterios del sistema de valoración recogido en el Anexo a la LRCSCVM conocido comúnmente como Baremo de tráfico. El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial desde el año 2006 ha venido alertando sobre la necesidad de revisar las cuantías establecidas en él apuntando que están desfasadas respecto de la comparativa europea y son manifiestamente insuficientes en los supuestos más graves de fallecimiento o secuelas severas así como sobre los conceptos jurídicos que las fundamentan. A la voz del Fiscal de Sala se unió la sociedad civil a través de las Asociaciones de Víctimas, consiguiendo que en el año 2011⁵ se constituyera una Comisión de Expertos encargada de estudiar la revisión del sistema legal de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de la circulación con la finalidad de acometer la correspondiente reforma de la norma vigente. A propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y con la conformidad de la Fiscalía General del Estado, la Fiscal Adscrita fue designada miembro de la Comisión asumiendo funciones de Secretaria. El 31 de julio de 2013 venció formalmente el mandato del órgano constituido y se presentó al Pleno un texto articulado junto con tablas y subtablas anejas, quedando pendiente únicamente la finalización de una memoria de impacto económico cuya elaboración ha sido encomendada al Consorcio de Compensación de Seguros quien debe entregarla antes del mes de mayo de 2014⁶. La posición de la Fiscalía especializada en esta Comisión ha sido coherente con los principios que inspiran la actuación del Ministerio Fiscal conforme al Estatuto Orgánico y las directrices y propuestas recogidas en las Memorias del Fiscal General del Estado. Asimismo con las Instrucciones y Circulares del FGE (en particular la Circular 10/2011 y la Instrucción 8/2005), velando siempre por el respeto y especial protección de los intereses de colectivos vulnerables

⁵ La Comisión se constituye mediante Orden comunicada de 12 de julio de 2011, dictada conjuntamente por los Ministerios de Justicia y Economía y Hacienda (actualmente de Economía y Competitividad), la Dirección General de Seguros y Fondo de Pensiones.

⁶ Para este último cometido se ha contado con el apoyo de TIREA, empresa especializada en la materia, asumiendo el encargo de realizar los cálculos a partir de una muestra representativa de datos provenientes de las entidades aseguradoras equivalente al 62% de la cuota de mercado.

en el marco de la *Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989* y de la *Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad adoptada el 13 de diciembre de 2006*, ambas ratificadas por España.

La reforma del sistema de valoración debe abordarse en sintonía con el Derecho de la Unión relativo a la aproximación de legislaciones de los Estados Miembros sobre seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos a motor y la obligación de asegurar tal responsabilidad⁷ y con la jurisprudencia emanada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE), competente para interpretar el derecho comunitario y garantizar su aplicación uniforme en todos los Estados Miembros. El TJUE de forma reiterada viene sosteniendo que si bien la determinación y el alcance de la responsabilidad civil es competencia de los Estados Miembros con libertad para definir qué daños causados por los vehículos deben repararse y, en su caso, el alcance de la indemnización, estas competencias nacionales deben ejercerse respetando el Derecho de la Unión y, por lo tanto, en ningún caso el derecho interno puede privar de eficacia útil a las Directivas citadas anteriormente. En este sentido apuntan las muy recientes sentencias del TJUE Sala 2.^a de fecha 24 de octubre de 2013 dictada en el Asunto C-277/12 *Vitālijs Drozdovs y Baltikums AAS* que reconoce expresamente el derecho de las víctimas y perjudicados al resarcimiento de los daños inmateriales o extra patrimoniales (criterio confirmado también en Sentencia de la Sala 2.^a de fecha 24 de octubre de 2013 Asunto C-22/12 *Katarína Haasova y Rastislav Petrík, Blanka Holingová*); y la Sentencia de la Sala 2.^a de fecha 23 de enero de 2014 dictada en el Asunto C-371/12 *Enrico Petillo, Carlo Petillo y Unipol* respaldando como opción legislativa válida los sistemas tasados como el nuestro, siempre y cuando no incluyan ningún elemento que evidencie la exclusión de oficio o la limitación desproporcionada del derecho de la víctima a disfrutar de su indemnización.

El trabajo de la Comisión durante estos años para diseñar una estructura jurídica perfectamente vertebrada, respetuosa con los cánones hermenéuticos emanados de la jurisprudencia del TS y del TJUE, combinando los principios de claridad y transparencia, no ha sido

⁷ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, codificadora de las anteriores en la materia: Directivas 2005/14/CE –Quinta Directiva–; 2000/26/CE –Cuarta Directiva–; 90/232/CEE –Tercera Directiva–; 84/5/CEE –Segunda Directiva– y 72/166/CEE –Primera Directiva–.

fácil y sin duda el informe final que se entregará a la Dirección General de Seguros es el resultado del consenso alcanzado por los distintos intereses representados en la Comisión. El trabajo jurídico se ha completado durante los últimos meses con el económico de asignación de las cuantías resarcitorias para cada una de las partidas y conceptos previstos en la norma. Ha sido realizado por la empresa antes citada TIREA, bajo la responsabilidad del Consorcio. Al no contarse con informes de contraste y tratarse de materia con complejos componentes económico-actuariales, la aportación del Fiscal como miembro de la Comisión es extraordinariamente limitada. La introducción de un gasto importante por cuenta de las entidades aseguradoras como es el gasto médico futuro (superando el límite impuesto en el año 2007 de la fecha de estabilización de la secuela) obligará a revisar el resto de cuantías para evitar que el impacto económico sea inasumible socialmente. Siendo conscientes de ello, la posición ya manifestada con claridad es la de que deben encontrarse fórmulas y mecanismos dentro del sistema que garanticen a las víctimas cuanto menos los niveles resarcitorios actuales. Lo contrario sería manifiestamente contrario a elementales exigencias de política normativa y social y protección de los derechos de las víctimas. La propuesta de la Comisión será objeto de desarrollo en la sección dedicada al fiscal especialista de seguridad vial ubicada en la página oficial www.fiscal.es.

5.5 Los enfermos de osteogénesis imperfecta y en general las llamadas enfermedades raras como colectivo vulnerable en el ámbito de la circulación rodada

La osteogénesis imperfecta (en adelante OI) o «huesos de cristal», es un trastorno genético que afecta a la producción de colágeno, proteína que ayuda a conservar los huesos resistentes. Las personas con OI padecen una fragilidad y debilidad ósea, que en sus grados más severos (Grado II y III), se traducen en una merma importantísima de la autonomía personal con proyección en la condición de usuarios de las vías públicas por las dificultades que comporta el desplazamiento como ocupantes de vehículos y los riesgos que asumen al no poder hacer uso del cinturón de seguridad o de otros sistemas de retención homologados. Las personas que padecen la enfermedad, y los familiares que les atienden, no encuentran soluciones a los problemas de movilidad segura ya que el reducido número de afectados (en el caso de la OI se desconoce la cifra exacta, pero se sitúa en 1 afectado por 17.000 nacimientos) es un obstáculo para visualizar social-

mente el problema y generar las respuestas adecuadas. Los afectados que padecen severas deformidades están impedidos de ir en el vehículo sujetos con cinturón de seguridad. Tampoco pueden hacer uso de sistemas de retención homologados ya que no sólo no se adaptan a sus deformidades sino que además incrementan el riesgo de fracturas. Como única opción en la actualidad, los familiares tienen que fabricar «caseramente» cucos o moisés para llevarlos, sin descartar sanciones administrativas o incluso eventuales responsabilidades en caso de accidente, incluida la penal que se pudiera derivar al conductor y la limitación o exclusión de la cobertura del Seguro. El RGCir en el art. 119 establece una exención por razón de enfermedad a la obligación impuesta a todos los conductores y ocupantes de vehículos en el art. 11.4 LSV de hacer uso de cinturones de seguridad y otros dispositivos de protección (redacción conforme a la Ley 17/2005, de 19 de julio). La Convención *sobre los derechos de las personas con discapacidad* consagra como propósito o finalidad de la norma en su art. 1.º el promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de los derechos humanos y libertades fundamentales de todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. De hecho, el pleno ejercicio de sus derechos y su participación en los distintos aspectos de la vida social se encuentran seriamente condicionados por la actual falta de accesibilidad en condiciones mínimas de seguridad al transporte público y particular (art. 9 Convención). Con la finalidad de promover la igualdad y eliminar la discriminación, los Estados deben adoptar todas las medidas pertinentes para asegurar la realización de estos «ajustes razonables» en cada caso concreto (art. 5).

El art. 3.3 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal reconoce entre las funciones del Fiscal «Velar por el respeto de las instituciones constitucionales y de los derechos fundamentales y libertades públicas con cuantas actuaciones exija su defensa». La especialización del Ministerio Fiscal en distintas materias o áreas de su actividad queda plasmada en la Instrucción 11/2005, de 10 de noviembre, *sobre instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el artículo 124 de la Constitución Española* y en lo que respecta a la seguridad vial, en la Instrucción 5/2007 *sobre los Fiscales de Sala coordinadores de Siniestralidad Laboral, Seguridad Vial y Extranjería, y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales*. Desde estas coordenadas se ha constituido un grupo de trabajo con el objetivo de ofrecer pautas de actuación a las Policías Judiciales de Tráfico acerca del tratamiento que deben dar a las conducciones con estos enfermos. En casos de accidente, formular criterios procesa-

les de investigación, con sujeción a la Convención y LECrim y de orden jurídico sustantivo sobre las responsabilidades, en particular las de las entidades aseguradoras. Como perspectiva central la de conceder máxima protección a los enfermos de OI y enfermedades raras como integrantes de colectivos vulnerables y titulares de los derechos que tienen reconocidos en las normas internacionales y nacionales. Asimismo plantear propuestas de reformas legales y de orden institucional o social.

5.6 Evolución estadística

5.6.1 INTRODUCCIÓN

Durante el año 2013 se mantiene el descenso en la siniestralidad vial advertido en los últimos años. Según el balance provisional de la DGT fallecieron en accidente de tráfico 1128 personas en las vías interurbanas españolas, lo que se traduce en una disminución del 13,3 % respecto del año 2012, siendo esta cifra inferior a la del año 1960 cuando el número de vehículos que circulaban por nuestras carreteras era 30 veces menor. Por primera vez, el número de accidentes mortales en carretera no supera la barrera de los 1000. Observamos que se produjeron 2865 fallecidos menos que en 2003, año en el que murieron 3993 personas, lo que supone una reducción acumulada del 72%. El descenso también se proyecta sobre los heridos graves pasando de 19493 en 2003 a los 5206 en 2013. En cualquier caso el número de víctimas sigue siendo inasumible socialmente. Recordemos que en el balance definitivo de la DGT para el año 2012 la cifra de fallecidos es de 1903 (a 30 días), 10.444 heridos graves (ingresados en centro hospitalario) y 105.446 heridos leves. En primer lugar, por las tragedias –muchas veces insuperables– personales y familiares que se esconden detrás de las cifras. En segundo lugar, desde una perspectiva económica, porque los costes directos asociados a la accidentalidad (médicos, administrativos...) representan entre un 0,53% y un 1% del PIB según datos ofrecidos por la DGT en el balance correspondiente al año 2012. El descenso de la accidentalidad debe encuadrarse en el contexto social de crisis económica que atraviesa el país y que se refleja tanto en la disminución del 0,44% en el número de vehículos asegurados durante el año 2013, situándose en 28,59 millones de unidades según los datos ofrecidos por la patronal del seguro (UNESPA) como en la disminución de la siniestralidad leve –accidentes sin víctimas– cercano al

4%, registrándose en 2013 un total de 1.713.315 accidentes sin daños personales (CICOS), 70.400 menos que en 2012. La causa principal de estos datos puede radicar en la menor utilización del vehículo privado desde el inicio de la crisis. De hecho el consumo de hidrocarburos para automoción ha caído más de un 15% en los últimos años. El accidente CICOS está vinculado directamente con la densidad del tráfico y por ello se manifiesta generalmente en la conducción urbana. En la misma línea, los desplazamientos de largo recorrido por vías interurbanas han disminuido un 3% respecto del año anterior. Las disminuciones estadísticas de siniestralidad vienen acompañadas de una reducción en el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial como analizaremos en detalle en el apartado siguiente. El menor número de desplazamientos, la mayor concienciación de los riesgos al volante o el uso más responsable por parte de los conductores son factores que la explican. Causa relevante es, sin duda, la eficacia en la persecución y sanción de las infracciones cometidas por los conductores, tarea que en el ámbito de la delincuencia vial corresponde a las Policías Judiciales de Tráfico y al Ministerio Fiscal, en permanente y fluida comunicación. Expertos en la materia (Gerald Wilke y Rune Elvik, entre otros) remiten a la teoría de la adaptación de la conducta o compensación del riesgo o peligro para explicar que los usuarios de las vías acaban adaptando o acomodando su comportamiento atendiendo, de una parte, a los factores de riesgo vial detectados y, de otra, a las medidas que se adoptan en materia de seguridad vial, entre las que se encuentra, desde la perspectiva del «riesgo» de padecerla la eficacia en el ámbito sancionador, lo que en definitiva viene a confirmar el relevante papel que representa la aplicación de la ley penal en el descenso de la accidentalidad.

5.6.2 PROCEDIMIENTOS INCOADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL, ESCRITOS DE ACUSACIÓN Y SENTENCIAS. DILIGENCIAS DE INVESTIGACIÓN. MENCIÓN ESPECIAL A LOS JUICIOS RÁPIDOS

5.6.2.1 *Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación*

La primera aproximación a la delincuencia vial y su evolución durante el año 2013 la realizaremos como en años anteriores desde la perspectiva de los asuntos ingresados (incluyendo tanto las Dili-

gencias Previas como las Diligencias Urgentes), aunque la mayor precisión deriva de parámetros o indicadores de análisis como el número de escritos de acusación formulados y de asuntos resueltos por sentencia condenatoria, a los que nos referimos posteriormente. Así, la evolución estadística de los asuntos ingresados e incoados como Diligencias Previas o Urgentes por los delitos contra la seguridad vial en el periodo 2006-2013 ofrece el siguiente resultado:

Diligencias Previas Diligencias Urgentes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Art. 379.1 CP.	–	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021
Art. 379.2 CP.	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430
Art. 380 CP.	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587
Art. 381 CP.	138	125	285	402	313	315	318
Art. 383 CP.	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070
Art. 384 CP.	–	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017
Art. 385 CP.	1.506	985	890	740	510	535	411
TOTAL	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854

Obsérvese que, siguiendo la tendencia advertida el año 2012, el número de procedimientos incoados ha disminuido levemente respecto del año anterior. Algunos Fiscales Delegados lo resaltan en sus Memorias Provinciales, como es el caso de Guipúzcoa que aporta como causas el compromiso de los organismos e instituciones del Estado o la concienciación de la ciudadanía. Toledo relaciona el dato con la información que le facilita la Jefatura de Tráfico que advierte una reducción del 1,46 % en la práctica de pruebas para la detección de alcohol y drogas; y Salamanca constata que la disminución es proporcional a la existente en la provincia en relación a los demás delitos. Si nos centramos en el número de escritos de acusación y sentencias condenatorias, concluimos que la cifra de los primeros se mantiene respecto del año anterior (95.412 en 2012 y 95.199 en 2013) y desciende significativamente la de sentencias condenatorias (97.359 en 2012 y 83.382 en 2013). Veamos estos datos por cada tipo delictivo:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
379.1 CP	573	447	554	435	612	496
379.2 CP	63.690	60.625	62.259	65.865	60.211	53.793
380 CP	1.835	1.579	2.042	1.895	2.071	1.646
381 CP	225	143	220	160	205	149
383 CP	1.854	2.308	2.573	2.706	2.934	2.553
384 CP	30.762	26.639	27.694	26.202	29.097	24.668
385 CP	92	191	70	96	69	77
TOTAL	99.745	91.932	95.412	97.359	95.199	83.382

En la tabla anterior apreciamos que el mayor descenso de sentencias condenatorias se produce en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas (art. 379.2 CP) y con menor intensidad en el de conducción temeraria (art. 380 CP), negativa a someterse a las pruebas (art. 383 CP) y conducción sin permiso (art. 384 CP). Por el contrario, se advierte un incremento en el número de las dictadas por conducción con exceso de velocidad punible (art. 379.1 CP). En relación a las Diligencias de Investigación incoadas por delitos contra la seguridad vial en el marco del art. 5 EOMF, el total asciende a 1.693 durante el año 2013 de las cuales 1.564 (92%) tienen por objeto la indagación de conductas subsumibles en el art. 384 CP. Ya hemos aludido a la dificultad técnica de las figuras comprendidas en este precepto y las dificultades para su persecución que justifican el elevado índice de Diligencias tramitadas.

Si atendemos a la tasa de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados en el año 2013) el resultado por cada tipo de delito es el siguiente:

DELITOS CSV	DP+DU 2013	Sentencias 2013	Tasa resolución
379.1 CP	1.021	496	0,48%
379.2 CP	72.430	53.793	0,74%
380 CP	2.587	1.646	0,63%
381 CP	318	149	0,47%
383 CP	2.070	2.553	1,2%
384 CP	36.017	24.668	0,68%
385 CP	411	77	0,19%
TOTAL	114.854	83.382	0,73%

Obsérvese que siendo la tasa de resolución global inferior a 1 (el número de sentencias condenatorias es inferior al número de incoados) se advierte que en los tipos penales en los que se ha alcanzado un mayor grado de coordinación y unificación de criterios (art. 379.2 y 384) la tasa de resolución es más elevada que en otros más complejos técnicamente (art. 379.1 o art. 385). Añadir a lo anterior que si atendiéramos a los asuntos resueltos tanto por sentencia condenatoria y absolutoria, como los archivados en instrucción con arreglo a los arts. 637 y 641 LECrim, tomando como referencia el elevadísimo índice de conformidad en Juicios Rápidos, estimamos que la tasa de resolución puede situarse entre el 0,9-0,93% y por tanto muy cercana al 1 que se traduce en el mismo número de asuntos ingresados y resueltos.

Por Comunidades Autónomas, la cifra de sentencias condenatorias durante el año 2013 es la siguiente:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	37	8.872	340	20	290	6.383	0	15.942
Aragón	19	1.286	40	15	52	526	2	1.940
Asturias	11	1.499	34	5	43	528	0	2.120
I. Baleares	13	2.025	15	2	85	809	0	2.949
I. Canarias	11	1.455	25	1	37	784	0	2.313
Cantabria	0	507	7	0	16	143	0	673
Cataluña	151	5.882	316	49	629	2.891	49	9.967
Extremadura	14	981	61	0	57	380	2	1.495
Galicia	13	4.258	141	9	132	2.029	4	6.586
La Rioja	1	288	13	0	10	152	0	464
Madrid	43	8.212	191	27	442	3.111	2	12.028
Murcia	12	2.526	51	1	94	1.115	0	3.799
Navarra	13	991	16	5	34	213	0	1.272
P. Vasco	34	2.316	84	8	137	742	10	3.331
C. Valenciana	29	7.594	179	1	261	2.428	1	10.493
C. La Mancha	35	2.232	57	3	104	1.160	4	3.595
C. León	60	2.869	76	3	130	1.274	3	4.415
Total sentencias	496	53.793	1.646	149	2.553	24.668	77	83.382

5.6.2.2 *Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial*

El 78% de los procedimientos incoados y de los escritos de acusación presentados en el año 2013 por el Ministerio Fiscal se efectúa en el trámite de las Diligencias Urgentes regulado en los arts. 795 y siguientes LECrim, lo que significa que en un periodo de tiempo muy

breve el imputado ha sido juzgado y sentenciado e iniciada la ejecución de la pena, ejemplificando un modelo de Justicia rápida, y con respuestas eficaces para quien infringe las normas, tal como ponen de manifiesto los datos sobre cumplimiento de condenas que analizaremos en el último apartado.

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	25.558	89.296	114.854
E. Acusación	19.213	75.986	95.199

En efecto, el esfuerzo de la Fiscalía se ha centrado en agilizar la ejecución procesal para evitar que los retrasos acaben privando de utilidad a la celeridad lograda en el Juzgado de Instrucción. La principal medida impulsada por el Fiscal de Sala de Seguridad Vial conforme a la Circular 10/11 FGE ha sido dar indicaciones a la Policía Judicial y a los Fiscales Delegados para que se cite al imputado con la advertencia de que deberá llevar al Juzgado de Guardia el permiso de conducir y en caso de conformidad se proceda a su entrega inmediata. En un elevado número de procedimientos se ha comenzado así la ejecución en el propio Juzgado que dicta sentencia en los términos del art. 801.4 LECrim.

5.6.2.3 *Representación Gráfica de los datos estadísticos.*

TABLA I. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

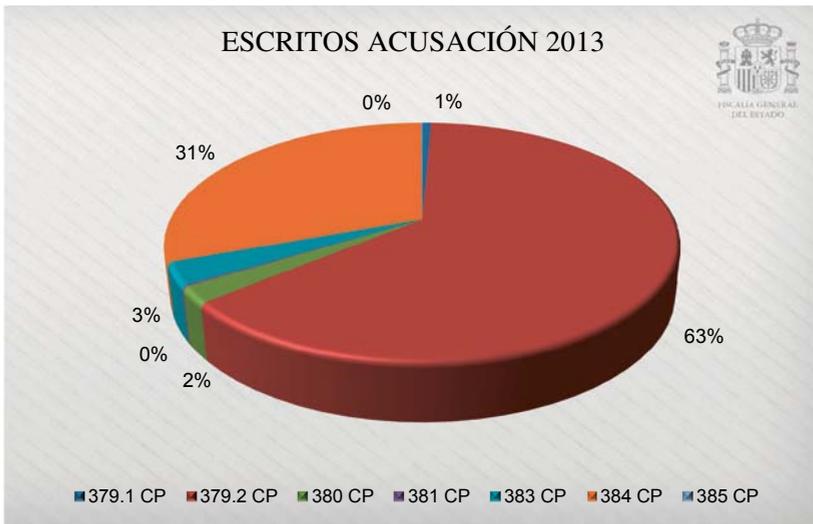
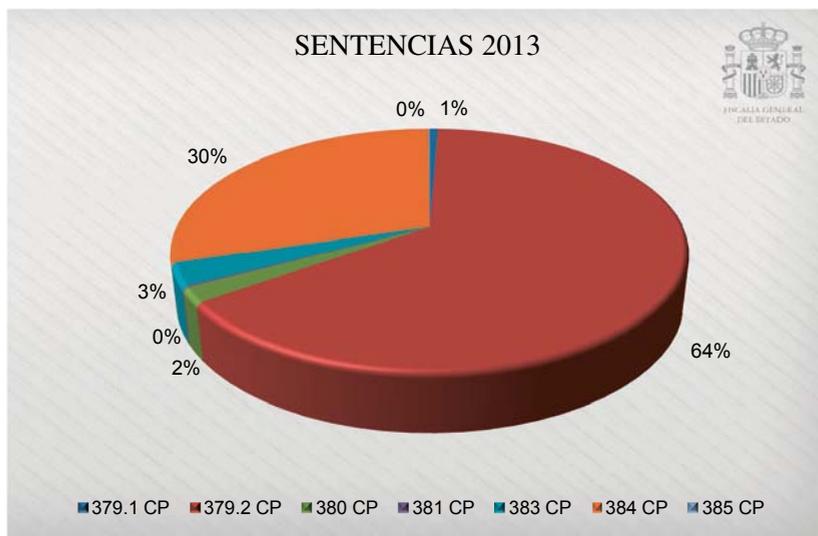


TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.6.3 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

En el año 2013 las cifras correspondientes al delito de conducción con exceso de velocidad punible tipificado en el art. 379.1 CP se elevan ligeramente respecto de los dos años anteriores, incrementándose en un 10,46% los escritos de acusación evacuados y en un 14,02% las sentencias condenatorias recaídas respecto de los datos de 2012, pudiendo destacarse que este delito es el único en que se observa un aumento de las resoluciones de condena:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
379.1 CP	573	447	554	435	612	496

Por otra parte, debe tenerse presente que los excesos de velocidad también se castigan en vía administrativa (art. 65 LSV) cuando no superan los previstos en el art. 379.1 CP (exceso de 60 km/h en vía urbana y 80 km/h en vía interurbana). La comparativa de los

últimos años entre los datos de denuncias administrativas en el ámbito de la DGT y los procedimientos penales incoados es la siguiente:

Exceso de velocidad	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos.	2.104.561	1.923.861	2.308.971	2.170.178
Procedimientos penales	805	1.063	1003	1021

En la tabla anterior se observa que ha disminuido respecto de 2012 el número de expedientes administrativos tramitados y aumentado el de procedimientos penales, si bien de forma muy leve. La conclusión que puede extraerse es que permanece prácticamente estable el reparto de procedimientos y expedientes en las dos vías, administrativa y penal. Se mantiene el dato de que los excesos de velocidad que dan lugar a un proceso penal siguen por debajo del 1%, del total de infracciones al igual que el año anterior. El repunte en el número de escritos de acusación y sentencias condenatorias puede responder a una mejora en los procedimientos de identificación de los infractores, sin descartar que obedezca al mero incremento en la comisión de este tipo de ilícitos penales.

5.6.4 LA CONDUCCIÓN EMBRIAGADA, BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O DROGAS Y LA NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS

Es obligado referirse, como en años anteriores, a la Memoria presentada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante INTCF) que recoge los análisis toxicológicos efectuados a las víctimas mortales de accidente de tráfico correspondientes al año 2013. Sobre una muestra de 557 conductores fallecidos constata que el 43,09% presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol; en el 67,08% de los positivos se detectó alcohol sólo o asociado a psicofármacos y/o drogas, en el 35,42% de los positivos drogas de abuso solas o asociadas a alcohol y/o psicofármacos y en el 33,33% psicofármacos solos o asociados a alcohol y/o drogas. De los conductores que arrojaron resultado positivo el 65,21% presentaba una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L, por lo que conducían incurriendo en la conducta delictiva del art. 379.2 último inciso CP. Las cifras marcan un punto de inflexión respecto de años anteriores en que la tendencia era ascendente desde el 41,00% de resultados positivos de 2009 al 47,32% de 2012, aunque el 43,09% de 2013 sigue siendo lo suficientemente ilustrativo de la dimensión real del pro-

blema del alcohol al que se une el del consumo de sicotrópicos y drogas con datos estadísticos relevantes. Concuenda con las cifras reseñadas el muy elevado número de procesos penales incoados por este delito, escritos de acusación evacuados y sentencias condenatorias recaídas y la necesidad de persistir en el eficaz ejercicio de la acción penal del Ministerio Fiscal:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
379.2 CP	63690	60625	62259	65865	60211	53793

La ligera reducción en el número de escritos de acusación evacuados –alrededor de 2000 menos que el año anterior– puede deberse a los progresos en la concienciación ciudadana. La de las sentencias a la sobrecarga de trabajo que padecen los órganos jurisdiccionales y a la disminución del número de conformidades. En cuanto a la proporción de expedientes administrativos tramitados por infracciones relativas a alcohol/drogas y procedimientos penales incoados por el delito de conducción bajo la influencia de alcohol, es la siguiente:

Conducción alcohol o drogas	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos.	87.069	105.905	105.350	103.085
Procedimientos penales	71.181	84.352	73.778	72.430

De la tabla resulta que se mantiene la misma situación de equilibrio del año anterior entre la actuación administrativa y la penal, pues la primera sigue suponiendo un 58% del total, idéntico al del 2012 (siempre en el ámbito de la DGT sin computar las estadísticas de las Policías Locales ni Autonómicas). De otra parte si bien se ha reducido levemente el número de expedientes administrativos por alcoholemia (102.862 de 2012 por 100.506 de 2013) en paralelo al de procedimientos penales, el de expedientes administrativos por conducción bajo los efectos de drogas ha aumentado como vimos desde los 2.488 de 2012 a 2.579 de 2013, sin apenas remisión a la vía penal. Finalmente, en cuanto al delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 383 CP, durante el año 2013 se observa nuevamente un palpable incremento en el número de escritos de acusación formula-

dos por el Ministerio Fiscal, si bien experimenta una ligera reducción el de sentencias condenatorias:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
383 CP	1.854	2.308	2.573	2.706	2.934	2.553

5.6.5 LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS

Durante el año 2013 se mantiene estable el número de escritos de acusación presentados por ambas infracciones penales, observándose un descenso en el de sentencias condenatorias dictadas por el art. 380 CP, que concuerda con el de procedimientos incoados (2.799 en 2012 y 2.587 en 2013), cercano a la cifra registrada en el año 2011. En todo caso, los datos confirman la estabilidad en el global de las cifras estadísticas de los últimos años:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
380 CP	1.835	1.579	2.042	1.895	2.071	1.646
381 CP	225	143	220	160	205	149

Procedamos al examen comparativo entre el número de asuntos ingresados por esta causa en la vía administrativa y la penal durante los últimos tres años:

Conducción temeraria	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos.	9.660	1.0229	9.123	8.074
Procedimientos penales*	3.303	3.371	3.114	2.905

* Dato se corresponde con la suma de los procedimientos incoados por los arts. 380 y 381 CP.

5.6.6 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

Teniendo en cuenta, como en años anteriores, que la estadística de acusaciones y sentencias condenatorias relativas al art. 384 CP no discrimina entre los tres tipos penales en él contemplados (conducción

con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos, conducción con privación judicial del permiso o licencia y conducción sin haberlo obtenido nunca), los datos del año 2013 y los correlativos de años anteriores son los siguientes:

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
384 CP	30.762	26.639	27.694	26.202	29.097	24.668

En el año 2012 se produjo un descenso significativo en el número de acusaciones formuladas respecto del año anterior y en 2013, sin embargo, experimentan un nuevo repunte que las sitúa prácticamente en el nivel de 2011. No ocurre lo mismo con la cifra de sentencias condenatorias, que refleja un descenso respecto de la del año 2012 (aproximadamente 1.500 menos), continuando con el proceso que ya se inició tímidamente en 2012. La tabla siguiente muestra la evolución en el número de expedientes tramitados en la vía administrativa por la DGT por conducir sin permiso o con permiso inadecuado con la comparativa de los procedimientos penales incoados por el delito del art. 384 CP:

Conducción sin permiso	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	39.991	43.871	43.067	48.850
Procedimientos Penales		49.267	37.993	36.017

Obsérvese que el total de expedientes administrativos tramitados sigue excediendo, de forma más pronunciada en este año 2013, al de los correlativos procedimientos penales. En cuanto al delito de conducción con pérdida de vigencia por pérdida de puntos, la DGT sitúa provisionalmente a fecha marzo 2014 en 77.807 el número de conductores con un saldo remanente de tres puntos o inferior, de los que 12.380 disponen únicamente de un punto, cifras netamente inferiores a las adelantadas en la Memoria del año anterior en que se hablaba de 90.982 conductores con saldo inferior a tres puntos y 15.118 con sólo un punto. El dato podría explicar el aumento en el número de acusaciones formuladas si se sostiene la hipótesis de que la reducción en el número de conductores sólo con un punto ha podido dar lugar a un mayor número de individuos conduciendo con la vigencia perdida y a un incremento de las infracciones penales consiguientes. La explica-

ción probable al descenso de la estadística de sentencias condenatorias es similar a la formulada para los delitos del art. 379.2 CP.

5.6.7 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Cerraremos el apartado dedicado al análisis y valoración de la estadística procesal con el delito cuantitativamente menos relevante pero no por ello menos importante desde la perspectiva de la protección de los usuarios de las vías públicas. Observamos como durante el año 2013 se mantiene el número de escritos de acusación presentados por el Fiscal respecto del año anterior, reduciéndose la cifra de sentencias condenatorias considerablemente en relación al 2012 y en particular respecto del año 2011. La configuración abierta del tipo da lugar a gran variedad de modalidades comisivas y así en Palencia se incoaron Diligencias Informativas en un supuesto de quema de rastros con fuerte humareda y necesidad de cortar la autovía para evitar riesgos en la conducción, dictándose sentencia condenatoria por el delito del 385.1 CP.

Comparativa 2011-2013	Acusaciones MF 2011	Sentencia 2011	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013
385 CP	92	191	70	96	69	77

Concluiremos examinando la actuación administrativa por las infracciones de tráfico correlativas, previstas en los artículos 4 (actividades que afectan a la seguridad de la circulación), 5 (señalización de obstáculos y peligros) y 6 (prevención de incendios) del Reglamento General de Circulación y los correspondientes ilícitos del art. 65 LSV:

Art. 4, 5 y 6 RGcir	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	946	2.253	2.334	2.219
Procedimientos penales	740	510	535	411

En la tabla anterior se constata como el número de expedientes sancionadores va incrementándose progresivamente hasta llegar al año 2013 en el que se detecta un ligero descenso y que coincide con la disminución significativa de procedimientos penales incoados por el art. 385 CP. En cualquier caso, la cifra tanto de unos como de otros sigue siendo residual y poco representativa si la comparamos con los datos globales de infracciones.

5.6.8 PENAS IMPUESTAS Y SU EJECUCIÓN EN DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

A continuación reseñaremos los datos estadísticos sobre las penas impuestas y su cumplimiento en las 83.382 sentencias condenatorias dictadas en el año 2013 por delitos viales.

5.6.8.1 *Penas privativas de libertad*

Nos centramos en la cifra de internos que cumplen condena «solo» por delitos contra la seguridad vial por ser este el dato de mayor rigor informático:

FECHA	PENADOS (judiciales)	PREVENTIVOS	LOCALIZACIÓN PERMANENTE	LIBERADOS CONDICIONALES	FIN SEMANA	TOTAL
15/02/2013	864	6	4	68	6	948
15/12/2013	819	7	3	67	7	903

La cifra sobre cumplimiento efectivo de la pena de prisión sigue siendo preocupante en un tipo de delitos para los cuales el legislador contempla penas alternativas como los trabajos en beneficio de la comunidad y la multa. En la comparación con el 2012 apreciamos cómo se proyecta el descenso anual de sentencias condenatorias:

INTERNOS	15/02/12	15/02/13	%	15/12/12	15/12/213	%
TOTAL	744	948	+21%	873	903	+3%

La Fiscalía especializada se esfuerza por tratar de dibujar el perfil a que responden estos internos y, en particular, si nos hallamos ante el «multirreincidente» en delitos viales al que nos hemos referido en las Memorias de años anteriores o se trata de personas ingresadas también por otras infracciones penales previas. La existencia de distintos registros informáticos judiciales y penitenciarios, a lo que se suma la complejidad para depurar los datos toda vez que se utilizan criterios distintos en las aplicaciones, nos ha llevado a iniciar un trabajo de campo en coordinación con Instituciones penitenciarias, examinando los expedientes de los internos bajo la perspectiva criminológica y se está pendiente de analizar resultados con una muestra representativa.

5.6.8.2 *Penas no privativas de libertad*

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2013 se gestionaron 45.252 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 44.500 fueron por trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante, TBCs) y 752 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad. En una primera aproximación se detecta un importante descenso respecto del año 2012 cuando se gestionaron un total de 61.617 entradas de las cuales 61.161 lo fueron por TBCs y 456 por suspensiones y sustituciones; equiparándose la cifra a la obtenida en el año 2011 cuando el cómputo fue de 46071 entradas o registros por este concepto:

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

A 31 de diciembre de 2013 el estado de gestión de las entradas era el siguiente:

Condenas a Trabajo en Beneficio de la Comunidad				Suspensiones y sustituciones de condenas			
Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas	Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas
6.497	5.963	4.134	45.394	308	123	137	362

El descenso en el número de condenas por TBCs ha significado un incremento en el número de penas de multas cuyo total se estima en torno a las 36.000 condenas, todo ello producto de la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384. Respecto de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor que llevan aparejada los delitos contra la seguridad vial tipificados en los arts. 379, 380, 381 y 383 CP, el descenso en el número de sentencias condenatorias experimentado en el año 2012 encuentra su reflejo en la reducción de privaciones judiciales firmes de permisos y licencias que se sitúa en torno a 58.637, cifra sensiblemente inferior a la computada en el año 2012.