

## 5. SEGURIDAD VIAL

### 5.1 Introducción

Las respuestas educativas, preventivas y sancionatorias frente al fenómeno de la siniestralidad que se aborda desde los valores y bienes jurídicos, se han venido produciendo con toda normalidad en el año 2016 con la única limitación, como en todas las materias, de la situación de Gobierno en funciones y sus pertinentes consecuencias jurídico-administrativas y parlamentarias.

Quizá lo que puede constatarse es la ausencia de toda relevancia o escasa atención a la seguridad vial con su trasfondo cultural, tanto en los programas de los partidos políticos en general como en los debates de investidura en particular. Todo ello a pesar de tratarse de cuestiones que afectan a la vida diaria de los ciudadanos y en las que está en juego el diseño futuro de un espacio de convivencia que no se limita sólo a la reducción de las cifras de siniestralidad, cuyo coste moral en vidas humanas es elevadísimo y el económico ronda el 1 % del PIB, sino también al bienestar y desarrollo económico de los núcleos urbanos y rurales con los parámetros de la movilidad sostenible.

Las tecnologías del tráfico viario van a dar un giro radical en los próximos años a este modo de convivir y relacionarse en las vías públicas y obligan, como decíamos en la Memoria pasada, a conectar la seguridad vial con la marítima, aérea y ferroviaria desde el concepto europeo de intermodalidad. Por todo ello es preciso recuperar la prioridad de estos valores y principios en las instancias gubernativas y parlamentarias y en los medios de comunicación.

Como decíamos en la Memoria del año anterior en torno al repunte de la siniestralidad «(...) sostenemos que la aplicación eficaz y proporcionada de la ley administrativa y penal es condición indispensable, aunque no la única, para reducir la siniestralidad. 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 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. Pero también lo es la explicación de las razones de la norma tras la que subyacen todos los conocimientos sobre seguridad vial. Así podemos afirmar e insistir como en Memorias anteriores, sin temor a equivocarnos que la educación vial es ahora más que

nunca, 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 de 2014 una educación integral, permanente y acompasada 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 (...). Insistimos en la propuesta de una ley de educación vial integral y en todo caso es inaplazable la elaboración con la herramienta de la ciencia multidisciplinar del tráfico viario de un Plan Estratégico de Seguridad Vial con intervención parlamentaria y potenciar la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

La Especialidad de Seguridad Vial ha continuado su tarea de promover la unificación de criterios ante las relevantes Reformas legales que comentaremos, centrándose los esfuerzos en una eficaz aplicación de las nuevas normas a la luz de los bienes jurídicos protegidos, sin olvidar su papel de propuesta y proyecto en los ámbitos educativos y preventivos desde la perspectiva científica y jurídica, propia de la especialización.

## **5.2 Actividad del Fiscal de Sala, Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados. Los seguimientos**

### **5.2.1 LA RED DE FISCALES DELEGADOS**

Como se acaba de recordar, tarea principal del Fiscal Coordinador es conforme a la Instrucción 5/2007 y 1/2015 FGE promover la unidad de criterio del MF en aras de la seguridad jurídica para impulsarla en los órganos jurisdiccionales y de ahí la elaboración de los Dictámenes 2/2016 y 3/2016 sobre dos reformas legales, centrales en la Especialidad, la operada en los tipos de injusto imprudente de los arts. 142 y 152 por la LO 1/2015 de Reforma del CP y la llevada a cabo por la Ley 35/2015 de Reforma del sistema de valoración de los daños causados en accidente de circulación (el llamado baremo del Seguro).

Ha de resaltarse, al hilo de lo expuesto en la Memoria de 2016, la excelente tarea de los Fiscales Adscritos, Dña. Rosa María Pérez Martínez y D. Mario Sanz Fernández-Vega en los múltiples cometidos que pesan sobre la dirección de la Especialidad y que debería ser abordada, cuanto menos, por una plantilla de tres Fiscales como se viene explicando y proponiendo en Memorias anteriores y se vuelve a proponer ahora.

La primera es coautora con el Fiscal de Sala del Dictamen 3/2016 que a partir de su dictado ha generado y genera numerosas consultas que las atiende con prontitud y eficacia al hilo de la doctrina jurisprudencial y científica, convirtiéndose como ya apuntamos en una verdadera experta especializada en esta compleja materia. Ha logrado que la Red de Fiscales Especialistas desempeñe una muy relevante tarea en la aplicación de la Ley 35/2015.

El segundo continúa impulsando los proyectos de investigación científica en velocidad y radares e influjo de alcohol y drogas en la conducción así como en nuevas tecnologías y sistemas de protección a que se aludirá con posterioridad.

Junto con ellos el Fiscal de Sala dirige una Red de 50 Fiscales Delegados, la mayoría con nombramiento del FGE desde 2007, 20 Fiscales de Enlace y 4 Fiscales Delegados Autonómicos que, sin ninguna clase de medios, constituyen por su experiencia, compromiso y dedicación una referencia científica y técnico-jurídica de primer orden en las Fiscalías en que desempeñan sus funciones. Justo es reconocer y reiterar como otros años que, sin necesidad de adscripción orgánico-policial, han consolidado un modelo de permanente conexión con las Jefaturas de Tráfico y Policías Judiciales de Tráfico en la investigación de los delitos viales a la que han dotado de rigor en la elaboración de atestados, fundamento de las altas cifras de condenas de conformidad a que después se hará referencia. Difunden las pautas de interpretación de las normas penales y civiles en relación con los delitos viales, debiendo decirse que en la gran mayoría de los casos y debido al ascendente de las argumentaciones utilizadas, son seguidas por Juzgados y Tribunales cuyas decisiones respetamos siempre.

Las Jornadas Anuales se celebraron los días 23 y 24 de enero de 2017 y estuvieron presididas por el interés y dedicación de todos, revelador de la plena consolidación y madurez de la Red. Se examinaron las Reformas antes citadas y las novedades técnicas en el ámbito de la seguridad vial. El Fiscal Delegado Autonómico de Galicia expuso su proyecto de estudiar científicamente las causas de la siniestralidad vial en la tercera edad y las estrategias de educación y prevención, entre ellas las condiciones sico-físicas para la conducción en relación con los Centros de Reconocimiento de Conductores, impulsando la aplicación del artículo 36 del Reglamento de Conductores y su contraste con el reconocimiento del artículo 44, lo que ha generado en los casos de detección de graves irregularidades la incoación de diligencias de investigación del artículo 773.2 LECrim.

No podemos concluir este apartado sin hacer mención al Proyecto del Fiscal de Sala, fruto del Convenio de colaboración firmado en

octubre de 2015, para la investigación científico-jurídica de los sistemas de protección pasiva de los afectados por la enfermedad de osteogénesis imperfecta o de los «huesos de cristal». Tras el estudio inicial presentado a la firma del Convenio, el Proyecto ha experimentado un decisivo avance, especialmente por la iniciativa de uno de los firmantes, Fundación Mapfre, con la producción de un prototipo de asiento infantil específicamente diseñado para afectados por esta patología en colaboración con una empresa de ingeniería, estando actualmente en contacto con otra de fabricación de «sillitas» a gran escala a fin de conseguir su eventual homologación y futura producción.

### 5.2.2 LOS SEGUIMIENTOS

Un año más los Fiscales Delegados han continuado el seguimiento de los siniestros viales con resultado de homicidio o lesiones de gravedad en los términos establecidos en la Circular 10/2011 y la Instrucción 1/2015 FGE, pese a las carencias de medios personales e informáticos reseñadas. Las importantes y citadas reformas de los delitos imprudentes y del sistema de valoración han dado una relevancia especial a esta fundamental tarea. El control directo de las causas constituye una herramienta de gran utilidad para velar por la aplicación de los criterios impartidos desde la FGE y, en concreto la correcta discriminación de los supuestos de imprudencia grave y menos grave y los criterios de aplicación del nuevo Baremo, esencial para la debida protección de los derechos de las víctimas, especialmente de las más desfavorecidas.

La Unidad Coordinadora ha llevado a cabo la supervisión y coordinación de criterios en más de 200 procedimientos, habiendo procedido el Fiscal de Sala al dictado de nuevas pautas orgánicas en noviembre de 2016 para seleccionar, racionalizar y dotar de mayor eficacia los esfuerzos que se realizan.

Debe destacarse el seguimiento 215/2014 que puede calificarse de modélico del terrible siniestro de Castuera, el 8-5-2014, en el que fallecieron 5 menores y otros 10 resultaron heridos así como dos adultos más, que se desplazaban para actividades deportivas originado por la invasión de la izquierda de maquinaria agrícola que provocó el vuelco del autocar con las letales consecuencias referidas.

Desde el comienzo el Fiscal de Sala y Fiscales Adscritos estuvieron en estrecho contacto con el Fiscal Delegado de Badajoz quien participó plenamente en la instrucción, impulsando su celeridad, gracias a lo cual fue calificado el 23 de diciembre de 2015, celebrándose

el juicio oral en el mes de noviembre de 2016, en el Juzgado de lo Penal de D. Benito. Duró 9 largas sesiones de mañana y tarde, interviniendo además del MF, 7 acusaciones particulares, los letrados defensores del acusado, la compañía de seguros y dos responsables civiles subsidiarios.

Fue sentenciado el 2 de diciembre de 2016, en una trabajada, fundada y extensa resolución que acogió prácticamente todas las tesis de la Fiscalía. Condenó al acusado a las máximas penas previstas en el artículo 142 CP dada la gravedad de los hechos unida a la multiplicidad de infracciones de la legislación vial del acusado. Crea de modo provisional, pues está pendiente de apelación, un valioso precedente jurisprudencial para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave. Debe subrayarse la excelente actuación del Fiscal Delegado y la asistencia que prestó durante el desarrollo del juicio a los familiares de los fallecidos en el ámbito de lo personal para evitar la victimización secundaria y en la protección de sus derechos morales y resarcitorios.

### **5.3 Proyecto de cooperación europea y de la utilización de tecnologías**

#### **5.3.1 ESPACIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL. MECANISMOS DE COOPERACIÓN**

Durante 2016 continuamos atentos al impulso del reconocimiento mutuo en materia de ejecución de sanciones pecuniarias derivadas de infracciones viales, así como de mecanismos de transmisión internacional de denuncias y cumplimiento transnacional de las penas privativas del derecho a conducir. Concretamente, en colaboración con la Unidad Coordinadora de Cooperación Internacional de la FGE y con participación de la DGT y el Ministerio de Justicia, se mantuvieron contactos con representantes del Gobierno y la Magistratura de Francia para optimizar la ejecución forzosa de las sanciones pecuniarias de tráfico impuestas en los respectivos países a conductores no residentes.

Se abordó la conveniencia de empezar por las infracciones captadas por control automatizado (semáforos, velocidad, distancia de seguridad, carril prohibido) a través del sistema e-Codex aprovechando la existencia de financiación europea para la implantación y desarrollo del proyecto piloto de sanciones pecuniarias y los recursos económicos que generaría la ejecución en nuestro país de las multas francesas al estar previsto su ingreso, ex artículo 175 Ley 23/2014 de

*reconocimiento mutuo de resoluciones penales en la UE, en la cuenta judicial.* Se trataría de hacer extensivos a España los positivos resultados obtenidos en este campo en el proyecto bilateral ya existente entre Francia y Holanda, país éste último donde el pago voluntario supera ya el 85 % de las multas impuestas a sus nacionales. El interés de este proyecto radica no solo en el desarrollo del espacio europeo de seguridad vial al impulsar mecanismos para la efectividad de las sanciones y evitar el sentimiento de impunidad, sino también en el importante avance que supondría en la digitalización del sistema sancionador español.

### 5.3.2 EL DELITO DEL ARTÍCULO 384.1, INCISO 1, DEL CP EN CASO DE CANJE DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN ESPAÑOL POR PERMISO DE OTRO ESTADO MIEMBRO DE LA UE ANTE LA PÉRDIDA DE VIGENCIA DEL PERMISO NACIONAL POR PÉRDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS ASIGNADOS. TERRITORIALIDAD DE LA LEY SANCIONADORA ADMINISTRATIVA: LA APLICACIÓN DE LA PÉRDIDA DE VIGENCIA A CIUDADANOS EXTRANJEROS NO RESIDENTES

Se ha seguido cuestionando, incluso a nivel casacional tras la última reforma procesal, la aplicabilidad en estos casos del régimen administrativo español de pérdida de puntos y por tanto de la sanción penal correlativa, especialmente en aquellos supuestos en que el canje se produce antes de que las autoridades administrativas españolas hayan declarado formalmente la pérdida de vigencia. Se sostiene que, en estas circunstancias, el permiso de conducir español es inexistente al producirse aquélla y por tanto no hay soporte fáctico-normativo que legitime la activación del ordenamiento punitivo.

El tipo penal del artículo 384.1, inciso primero, contiene un elemento normativo que exige la remisión en su integridad al régimen jurídico-administrativo de pérdida de vigencia por pérdida de puntos de los arts. 61.3, 63-65 y anexo II del Texto Refundido de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial* aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante LSV) y arts. 12.5, 14.2, 35 y 37-40 del *Reglamento de Conductores* aprobado por RD 818/2009 de 8 de mayo (en adelante RGCond). En concreto y cuando se trata de permisos de conducir expedidos por otros países, a los arts. 15-20 de este último.

Según los artículos 8.1 CC, 2 LSV (*los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional*) y 11.2 de la Directiva

206/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 *sobre el permiso de conducción*, el principio de territorialidad rige respecto de las infracciones, no sólo penales sino administrativas relacionadas con el tráfico viario. En el mismo sentido la anterior Directiva 91/439 /CEE del Consejo de 29 de julio de 1981.

Además de la claridad de las normas de derecho interno, es antigua y consolidada en este sentido la doctrina jurisprudencial del Tribunal de Justicia de la UE (entre otras muchas la sentencia Weber, C-107, EU. 2008:640 apartado 38) y por todo ello las normas citadas deben interpretarse desde esta perspectiva.

La pérdida de vigencia por pérdida de puntos, de conformidad con la STS de la Sala 3.<sup>a</sup>, Sección Quinta, de 4 de junio de 2009 (Rec. 5/2006), no solo obedece a infracciones de la legislación de tráfico sino que tiene naturaleza sancionadora, por lo que entra de lleno en estas previsiones. Conforme a esta comprensión, la Ley 17/2005, de 19 de julio *por la que se regula el permiso y licencia de conducción por puntos y se modifica la LSV* no excluye la aplicación del sistema a los titulares de permisos expedidos por otro Estado y tampoco el RGCond contiene determinaciones de las que se derive tal exclusión. Así lo entiende la STS de la Sala 3.<sup>a</sup>, antes comentada, cuando incide en la necesaria interpretación del sistema por puntos conforme a los principios de igualdad y no discriminación.

Ciertamente podría pensarse, en una primera y superficial lectura de los arts. 15.4, 16 y 19 RGCond, que sólo los titulares de permisos de conducción expedidos por los Estados Miembros o Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo que hubieran adquirido su «residencia normal» en España tienen acceso a las anotaciones en el Registro (art. 16) y sólo a ellos, por la vía del canje de oficio, les es de aplicación el régimen de pérdida de vigencia por pérdida de puntos (art 19.1.b). Esta interpretación olvida, conforme al referido principio de territorialidad, que el artículo 87.4 LSV prevé la obligada inscripción de la sanción firme que conlleve detracción de puntos en el Registro de Conductores e Infractores, previa constancia de los datos del permiso o de la licencia de conducción, sin distinción del país de expedición o de residencia del infractor.

En definitiva, los comportamientos infractores del anexo II de la LSV, la consiguiente detracción de puntos y, en su caso, la pérdida de la habilitación para conducir en España son aplicables a todos los conductores que los realicen en territorio nacional sea cual fuere el país en que se hubiere expedido el correspondiente permiso o autorización o su lugar de residencia. La única particularidad será la referida al diferente alcance de la declaración administrativa. Si la

autorización ha sido obtenida en España, implicará la pérdida de su validez y vigencia y le será retirada. Si se ha obtenido en otro país, afectará únicamente al derecho del titular a conducir en territorio nacional, como precisa la Instrucción 10/S-119 de 8 de junio de 2010 de la DGT, siéndole retirada y remitida a las autoridades que lo han expedido cuando se trate de un permiso comunitario.

Cuando el permiso extranjero haya sido obtenido por canje de uno español, al amparo del reconocimiento recíproco de los permisos expedidos en Estados miembros de la UE o en Estados parte del Acuerdo sobre Espacio Económico Europeo consagrado en el artículo 2 de la Directiva de 2006 –art. 15.1 del RGCond– la declaración de pérdida de vigencia del permiso español originario determinará que se active la cláusula de exclusión prevista en el artículo 15.3 RGCond conforme a la cual «Tampoco serán válidos los permisos de conducción expedidos en cualquiera de esos Estados a quien hubiera sido titular de otro permiso de conducción expedido en alguno de ellos que haya sido retirado, suspendido o declarado su nulidad, lesividad o pérdida de vigencia en España».

Como argumenta el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Sentencia de 23 de abril de 2015 de su Sala Quinta, asunto C-260/13, dicha limitación al principio de reconocimiento recíproco encuentra su fundamento en la necesidad de reducir el riesgo de que se produzcan accidentes de circulación y en el reforzamiento de la seguridad vial, lo que redundará en interés de todos los ciudadanos. Se ha insistido igualmente en que la norma del artículo 15.3 –que es trasposición del art. 11.4 párrafo 2 de la Directiva 2006/126/CE– es aplicable sólo a los casos en que la infracción y sus consecuencias sea anterior a la obtención del permiso de conducir en el Estado miembro correspondiente. La STJUE, que se acaba de citar, ha afirmado justamente lo contrario en lo referente no ya a la infracción y sanción sino a la normativa general que rige el permiso de conducir.

Por tanto, desde la perspectiva del derecho interno español el canje no puede ser reconocido si se solicitó cuando el acusado ya había perdido los puntos en territorio nacional, por constituir, sin necesidad de mayores argumentaciones, un fraude de ley del art. 6.4 CC que resta toda eficacia al esgrimido canje. Es más, incluso con independencia de la existencia o no de fraude en la realización del canje, lo cierto es que lo que el artículo 15.3 sanciona es la falta de validez del segundo permiso cuando se declara, entre otras medidas restrictivas, la pérdida de vigencia, al margen del momento en que se haya producido la misma.

Por último, debe tenerse en cuenta que conforme al art. 11.1 de la Directiva la institución del canje está prevista solo para los supuestos



en los que el titular de un permiso válido expedido por un Estado miembro haya establecido su residencia normal en otro Estado miembro, de suerte que la falta de este requisito impone la denegación del reconocimiento como recuerda la STJUE 467/2010, de 1 de marzo, Sala Segunda. No obstante, los relativamente frecuentes procedimientos penales incoados con ocasión de canjes indebidos, al margen de los administrativos, evidencian que no siempre se comprueba con rigor la concurrencia del requisito de la «residencia normal» en los estrictos términos establecidos en la interpretación auténtica que de la misma efectúa el artículo 12 de la Directiva contenido en la DA 2.<sup>a</sup> RGCond.

En definitiva, a efectos de la aplicación del delito del artículo 384 CP, el hecho de que el interesado esté en posesión de un permiso de otro Estado no desplaza la tipicidad de la conducta, pues el hecho punible es la conducción tras la pérdida de vigencia en España del permiso de conducir, sin que tampoco quepa cuestionar la existencia del dolo cuando la pérdida de vigencia y consiguiente prohibición de conducción ha sido válidamente notificada o concurren circunstancias de las que se derive necesariamente la conciencia de antijuridicidad.

Esta interpretación es, por otra parte, la más acorde con la naturaleza del delito de conducción con pérdida de puntos atendiendo a la doctrina de la Sala Segunda del Tribunal Supremo. El Alto Tribunal, en sentencias 480/2012, de 28 de junio; 803/2013, de 31 de octubre; 541/2014, de 20 de junio; 143/2015, de 11 de marzo y 748/2016, de 11 de octubre, considera que no se trata de un injusto meramente formal derivado de una infracción administrativa, sino de un delito contra el bien jurídico seguridad vial.

El menoscabo que para el bien jurídico protegido se deriva de las conductas que estamos analizando, conforme a estas consideraciones, resulta evidente y así lo vienen entendiendo de manera uniforme las resoluciones de las Audiencias Provinciales. En ellas se recoge la doctrina antes reseñada, siendo mayoritarias las referidas a los canjes fraudulentos de permisos de conducir portugueses como ponen de manifiesto, entre otras, las SSAP 494/2012 Pontevedra, de 5 de junio, 55/2012 Zamora, de 5 de octubre, 57/2013 Lugo, de 12 de marzo, 9/2014 Segovia, de 31 de enero, 560/2014 Pontevedra-Vigo, de 21 de noviembre, 115/2015 Pontevedra, de 21 de mayo, 116/2015 Ourense, de 7 de abril, 79/2016 Ourense, de 9 de marzo, 110/2016 Tarragona, de 21 de marzo, 381/2016 Coruña, de 11 de mayo, 258/2016 Madrid, de 20 de mayo, 416/2016 Pontevedra-Vigo, de 1 de septiembre, 113/2016 La Rioja, de 30 de septiembre, 193/2016 Araba/Álava, de 19 de septiembre, 426/2016 La Rioja, de 24 octubre, y 241/2016

Araba/Álava, de 22 de noviembre. Las mismas apreciaciones se realizan en la jurisdicción contencioso-administrativa y así en la reciente STSJ Castilla-León 802/2016, Sala de lo Contencioso de Valladolid, de 24 de mayo.

Por lo expuesto, concluimos con la necesidad de avanzar en la aplicación rigurosa de la institución del canje de permisos en la órbita de la Directiva 2006/126/CE y optimizar los mecanismos de coordinación entre administraciones nacionales y foráneas para garantizar que solo se autoriza a los residentes, con remisión del permiso originario a las autoridades del Estado miembro que lo haya expedido. Estas medidas y una más eficiente utilización de la red europea de permisos de conducción (RESPER), como requiere el artículo 15 de la Directiva, con el oportuno intercambio de información sobre los permisos expedidos y las medidas restrictivas acordadas antes de autorizar el canje, debería permitir combatir más eficazmente el denominado turismo del permiso de conducir, reforzar la credibilidad del sistema europeo del permiso de conducción y, en definitiva, la seguridad vial en el espacio común. Todo ello al margen de que, conforme al principio de territorialidad se arbitren mecanismos para que los conductores, sea cual fuere su nacionalidad, que incidan en infracciones generadoras de la pérdida de vigencia del permiso de conducir, sean de modo efectivo sometidos a la legislación sancionadora administrativa que les inhabilita para conducir en territorio nacional conforme a lo antes expresado.

La exigencia de inscribir el Número de Identidad de Extranjero en el Registro de Conductores e Infractores [art. 77.a) RGCond] cuando se trata de infractores que carecen de la nacionalidad española, puede suponer un escollo para la inscripción de las sanciones impuestas a conductores extranjeros no residentes a los que no se adjudica dicho número conforme a la legislación de extranjería (ej. turistas) que se compadece mal con el mandato del artículo 87.4 LSV antes mencionado, precepto en el que se ordena, sin exclusiones, la toma de datos del permiso o licencia de conducción cuando se cometen infracciones que conlleven pérdida de puntos.

Es evidente la prevalencia de los arts. 2, 87.4 LSV, 11 de la Directiva y de los propios arts. 15.2 y 3 RGCond sobre el texto literal del art. 77.a) pensado para los conductores nacionales y residentes y no para el ejercicio obligado de las potestades sancionadoras de la administración ante la infracción cometida. El Registro no es sólo de conductores sino de infractores que lo son tanto los extranjeros con NIE como los que no lo tienen y pueden acudir a los documentos acreditativos de la identidad regulados en el artículo 6 del Real Decreto 240/2007,

de 16 de febrero, sobre entrada, libre circulación y residencia en España de ciudadanos de los Estados miembros de la Unión Europea y de otros Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y artículo 207 del Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, esto es, al pasaporte, documento de identidad o documento de viaje que acredite su identidad.

No sólo es obligado el registro de la sanción en los términos establecidos sino también la aplicación del artículo 37 RGCond sobre declaración de pérdida de vigencia limitada a la privación del derecho a conducir en nuestro país y a su notificación, que habrá de realizarse a través de los instrumentos jurídicos comunitarios y europeos como la Directiva UE 2015/413 de 11-3-2015, artículo 5.1 que se refiere a las consecuencias jurídicas de la infracción en general, Convenio Europeo sobre notificación en el extranjero de documentos en materia administrativa hecho en Estrasburgo en 1977 y ratificado el 22-6-1987 y los Convenios y Acuerdos que a tal efecto puedan suscribirse, arbitrando los medios normativos y materiales necesarios para esta finalidad de otorgar seriedad a la aplicación de las leyes sancionadoras españolas, evitar la impunidad y la discriminación con los nacionales y promover la conciencia vial de respeto por todos a las normas que la protegen.

### 5.3.3 TECNOLOGÍAS DEL AUTOMÓVIL. NOVEDADES

#### 5.3.3.1 *El llamado coche autónomo*

En la Memoria del año pasado ya nos referíamos a él y a las cuestiones jurídicas que suscitaba su futura implantación, destacando la necesidad de un marco regulatorio, así como a la estrategia europea plasmada en la Declaración de Ámsterdam. Debemos mencionar este año la novedosa y reciente Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de febrero de 2017, *con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho Civil sobre robótica*, que si bien se refieren en general a los robots e inteligencia artificial, son aplicables a los vehículos autónomos, sobre los que la Resolución prevé recomendaciones específicas que seguidamente se resumen. En primer lugar considera que el sector del automóvil es el que precisa más urgentemente de normas de la Unión y mundiales que garanticen el desarrollo transfronterizo de los vehículos autónomos y automatizados, considerando que repercutirá, entre otros aspectos, en materia de responsabi-

lidad civil (responsabilidad y seguros), seguridad vial y protección de datos personales y la intimidad.

En el ámbito de la robótica en general, el Parlamento, tras considerar que la responsabilidad civil por daños y perjuicios causados por robots es una cuestión fundamental que debe abordarse a escala de la Unión, pide a la Comisión que presente una propuesta de instrumentos legislativos evaluando si debe aplicarse el enfoque de la responsabilidad objetiva o el de gestión de riesgos, señalando que una posible solución a la dificultad de imputación podría ser el establecimiento de un régimen de seguro, como en el tráfico de vehículos, con suscripción obligada para fabricantes o propietarios, completado con un fondo que garantizara la reparación de daños en los casos de ausencia de cobertura, y permitiera que los fabricantes, programadores, propietarios o usuarios pudieran beneficiarse de un régimen de responsabilidad limitada si contribuyen a él. Solicita también a la Comisión que realice una evaluación de impacto sobre la posible creación a largo plazo de personalidad jurídica específica para los robots, de forma que como mínimo los autónomos más complejos puedan ser considerados personas electrónicas responsables de reparar los daños causados.

La Resolución se refiere asimismo a otras relevantes cuestiones como la posibilidad de designar una agencia europea para la robótica y la inteligencia artificial, considerando que debe crearse un sistema global de registro de robots avanzados dentro del mercado interior de la Unión. También a que la Comisión y los Estados miembros velen por que la legislación civil se ajuste al Reglamento General de protección de datos para evitar quiebras de seguridad, y a que los robots avanzados estén equipados con una «caja negra» que registre los datos de todas las operaciones efectuadas.

Finaliza señalando la necesidad de introducir modificaciones en algunos acuerdos internacionales, como el Convenio de Viena sobre la circulación vial, de 8 de noviembre de 1968, y el Convenio de La Haya sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera, solicitando a la Comisión que presente una propuesta de Directiva relativa a las normas de legislación civil en materia de robótica siguiendo estas recomendaciones.

### 5.3.3.2 *Las denominadas «cajas negras» (Event Data Recorder) y su influencia en la reconstrucción de accidentes*

Uno de los temas destacados de las Jornadas anuales de Fiscales Delegados de 2017 fueron las nuevas posibilidades de investigación y

reconstrucción de accidentes que ofrecen los ficheros de datos contenidos en el llamado *Event Data Recorder* (en adelante EDR) de que disponen todos los vehículos con sistemas de seguridad pasiva del tipo airbags y pretensores, dando lugar a una nueva metodología de investigación que ya se ha empezado a aplicar en algunos siniestros viales por los Mossos d'Esquadra en Cataluña, pioneros en esta materia en España, con resultados determinantes en la resolución de algunos procedimientos.

El EDR es el sistema electrónico que utiliza un vehículo para gestionar la activación de los diferentes elementos de seguridad pasiva (airbags y pretensores), en situaciones que identifica como de emergencia o próxima colisión, recopilando determinada información de los sensores (velocidad, desaceleraciones), cuya cuantía varía ligeramente en función del fabricante.

El conjunto de datos queda almacenado en el fichero del EDR y permite obtener información muy valiosa para la investigación del accidente, siendo relevante el nivel de precisión con el que quedan registrados, entre otros: velocidad de pre-colisión constatada cada segundo o incluso en intervalos inferiores, durante los 5 segundos anteriores a la colisión, maniobras de frenada o aceleración realizadas en el mismo período, revoluciones de giro de motor, grados de giro de la dirección, diferencial de velocidad sufrido durante cada impacto. El fichero puede contener datos de más de una colisión, es decir, no sólo los relativos a la principal o más grave, sino a otras que hubieran podido registrarse durante el mismo accidente o anteriores. Actualmente, todos los vehículos incorporan una gran cantidad de sistemas de seguridad activa (ABS, ESP, control de velocidad, etc.) cuya activación evita que con anterioridad al accidente se puedan apreciar ciertas huellas o marcas y origina consecutivamente el desconocimiento de la trayectoria, velocidad y maniobras previas, reduciendo significativamente las posibilidades de reconstrucción de un accidente con los medios tradicionales. Los inconvenientes pueden superarse con esta nueva metodología de investigación

Aspecto relevante del EDR es la calidad del dato registrado, pues al tener como principal misión el control del vehículo en situación de emergencia se registra de forma permanente, en tiempos muy reducidos (milisegundos) y con un nivel de resolución elevado (por ejemplo, en relación a la velocidad de circulación del vehículo, el error es inferior a 2 km/h), motivo por el que la reconstrucción ofrece un nivel de fiabilidad científica elevada.

La problemática fundamental del sistema deriva de la posibilidad de acceso a los datos almacenados, que en determinadas marcas exi-

gen el uso del hardware y software adecuado. Ahora bien, la gran mayoría de fabricantes mantiene la información encriptada, evitando su lectura, de suerte que únicamente es accesible para ellos. En agosto de 2006 la National Highway Safety Administration (NHTSA) de Estados Unidos publicó la normativa NHTSA 49 CFR Part 563 en la que se determinó el formato del fichero, tipos de datos que lo constituyen e intervalo de tiempo en el que quedan grabados, entre otras cuestiones, habiendo sido modificada la norma en varias ocasiones hasta llegar a septiembre de 2014, fecha en que se estableció la obligatoriedad, para todos los fabricantes de vehículos que deseen comercializar un turismo en Estados Unidos, de permitir el acceso al fichero de datos registrados en caso de colisión.

En la UE no existen normas que obliguen a los fabricantes de vehículos a facilitar los datos, si bien algunos mantienen los mismos criterios fijados en Estados Unidos, no encriptando la información, lo que ha facilitado las investigaciones con la nueva metodología por los Mossos d'Esquadra. La gran mayoría de fabricantes europeos mantienen un doble comportamiento, imposibilitando el acceso en el mismo modelo de vehículo comercializado en Europa, a diferencia del comercializado en Estados Unidos. Es por todo lo dicho urgente impulsar, en el ámbito de la UE, una norma específica que permita conocer los datos contenidos en el fichero EDR, materia que es en la actualidad objeto de debate en la Comisión.

#### **5.4 El proyecto del Fiscal Delegado de Murcia de informes criminológicos de riesgo de multirreincidentes viales en los atestados. Resultados y valoración**

A instancia de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Murcia y siguiendo las pautas marcadas por el Fiscal de Sala han sido elaborados durante los años 2014, 2015 y 2016 por la Policía Local de Murcia, de acuerdo con el modelo propuesto por la ciencia criminológica (criterio de la triple variable del riesgo delictivo) en su específica aplicación a los delitos contra la seguridad vial, informes criminológicos de valoración del riesgo de reincidencia en los delitos contra la seguridad vial que han sido incorporados a los atestados instruidos, limitándose a los supuestos de multirreincidencia en la comisión de delitos viales en los términos en que aparece definida en el artículo 66.5.º CP. Por la Policía Local se ha elaborado un estudio pormenorizado de los resultados obtenidos en los distintos informes realizados en 2014, 2015 y 2016, así como su repercusión en el ámbito jurisdiccional (el

periodo temporal se limita al comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2016) que pasamos a resumir.

Con respecto a la identidad entre las consecuencias jurídicas sugeridas en el informe y las finalmente impuestas, se aprecia que arrojan valores muy próximos, en torno al 50 % y se elevan al 75 % para los casos en los que no hay conformidad. En la redacción de las 39 sentencias emitidas, se hace mención expresa a su incorporación a las diligencias en un tercio. El porcentaje se eleva al 75 %, también para los casos en los que no hay previa conformidad del investigado, indicando tales datos que los informes criminológicos aportados son valorados positivamente por la autoridad judicial. El perfil del sujeto considerado potencialmente peligroso por la reiteración de conductas delictivas contra la seguridad vial es el de un varón, multirreincidente, que circula sin la habilitación correspondiente y es consumidor habitual de alcohol. La presencia de extranjeros es estadísticamente significativa (45,65 %). El consumo de alcohol está presente en el 52,17 % de los casos que motivan la detención, mientras que la conducción careciendo de la habilitación necesaria, bien por pérdida de vigencia o por resolución judicial, alcanza el 80,43 %.

Los resultados referidos, previa conformidad del Fiscal de Sala, fueron presentados en el 15.º Congreso Anual de la Sociedad Europea de Criminología celebrado en Oporto (Portugal) los días 2-5 de septiembre de 2015. Asimismo, se ha presentado un resumen del proyecto para su eventual comunicación en el II Congreso Internacional de Criminología de la Universidad de Murcia (CICUM), que se celebró los días 13-15 de abril de 2016, siendo digna de resaltar su publicación en el Libro de *Abstracts* del Congreso de la Sociedad Europea de Criminología (pp. 775-776). Asimismo han sido objeto de cita en el estudio Bruns D. (2016) La valoración del riesgo de reincidencia en delitos viales. *Revista Criminología y Justicia Reburfished #2*. Edit. Criminología y Justicia, pp. 75-87 (Versión electrónica) Bruns, D. «La valoración del riesgo de reincidencia en delitos viales». *Criminología y Justicia*. ISSN-e: 2174-1697 que puede consultarse en la página web: <http://cj-worldnews.com/spain/index.php/es/criminologia-30/seguridad/criminologia-vial/item/2971-1a-valoracion-del-riesgo-de-reincidencia-en-delitos-viales>.

La tarea pendiente, además de contar con una muestra aún más significativa, es comprobar en términos científicos si, transcurrido un determinado lapso temporal, los sujetos sobre los que versaron los informes vuelven o no a reincidir a fin de valorar el acierto del pronóstico, siendo necesario a tal fin el acceso al registro de antecedentes desvinculado del expediente judicial.

## 5.5 Cuestiones que suscitan los delitos viales de peligro. Criterios de unificación

La Reforma operada por la LO 41/2015 en el artículo 847.1.b) LECrim ha sido trascendental para la unificación de criterios en delitos como los viales que habían quedado hasta el presente fuera de la función nomofiláctica de la Sala 2.<sup>a</sup> del TS. Los logros impulsados por el MF en este punto con la Circular 10/2011 e instrumentos estatutarios posteriores se verán completados por la doctrina jurisprudencial del TS.

La primera sentencia dictada en la nueva vía impugnatoria es la STS n.º 210/2017, de 28 de marzo, Rec. 1859/2016, que confirma el criterio de la Circular sobre la existencia de delito del artículo 383 en el sentido de la obligación de someterse a las dos pruebas de impregnación de alcohol con el etilómetro de precisión para evitar la aplicación del tipo penal y en el de apreciar concurso real entre los delitos de los arts. 383 y 379 CP.

Están formalizados y pendientes de resolución recursos de casación sobre la exigencia de un plus de antijuridicidad requerida por la AP de Toledo en el delito del artículo 384 (conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia) en contra del criterio de la Circular y doctrina jurisprudencial de Audiencias como se viene exponiendo en Memorias anteriores. También sobre la responsabilidad civil en delitos de peligro con daños atípicos sostenida por la Circular y contradicha por la AP de Girona, lo que implica que en los Juzgados no se emplaza a las compañías aseguradoras ni a los propietarios de los vehículos como responsables civiles, ni se tasan los daños ni se emiten los informes de sanidad cuando se prevé ya de inicio que las lesiones no requerirán de tratamiento médico. Los recursos han sido preparados por los Fiscales Delegados que, en contacto con el Fiscal de Sala, están atentos a la unificación de criterios por esta vía casacional.

En relación al delito de conducción bajo la influencia de drogas, la persecución penal sigue siendo limitada como se verá más adelante. Resaltamos que la Nota de servicio 1/2013 del Fiscal Superior de Andalucía ha generalizado el protocolo que para controles de drogas elaboró el Fiscal Delegado Autonómico y que el Fiscal Delegado de Murcia, tras el dictado de la Instrucción 1/2016 y previa elaboración de un protocolo similar, ambos supervisados por el Fiscal de Sala, se ha unido a la tarea de impulsar los controles de drogas y fijar criterios de derivación a la vía penal. Por su parte el Fiscal Delegado de Alicante ha promovido la realización de controles en la provincia, la for-



mación de los Policías y la elaboración de las correspondientes pautas de actuación.

Respecto al delito del artículo 384 inciso 1 (conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de puntos), las Memorias de los Fiscales Delegados abundan en la prueba del dolo basada en la existencia de sentencias condenatorias anteriores, notificaciones realizadas en procedimientos asimismo anteriores con absolución o archivo o atestados en que se comunica la declaración de pérdida de vigencia, debiendo recordarse la Instrucción DGT 12C-105 de 22-5-2012 y la necesidad de consultar la aplicación informática TEPV.

La manipulación de tacógrafos cuando las conductas son generadoras de singulares riesgos, siguen siendo objeto de acotada persecución penal con impulso de los Fiscales Delegados Autonómicos de Galicia y Cataluña. Las Memorias de los Fiscales Delegados de esta última consignan las investigaciones de los Mossos d´Squadra que alertan de la sofisticación de algunas manipulaciones que eliminan de los registros informáticos el error que alertaba a los agentes de la autoridad de su existencia y atentan a la seguridad de la circulación al generar averías. El Fiscal de Sala ha coordinado una investigación con los Fiscales Delegados de Sevilla, Huelva y Murcia sobre hechos de esta naturaleza atribuibles a una empresa de transporte internacional cuyas sedes se registraron, unidos a la explotación laboral de los conductores derivada del incumplimiento de los horarios de conducción y descanso regulados en la legislación nacional y comunitaria, así como de otros delitos conectados con el fenómeno de la deslocalización laboral. El procedimiento está en fase de diligencias previas en el Juzgado de Instrucción de Molina de Segura.

Los Fiscales Delegados de Guipúzcoa, Zamora, Alicante y Huelva aluden a las resoluciones judiciales que permiten el fraccionamiento de la pena de privación del derecho a conducir, contrario a la regulación de las penas en el CP y al artículo 794 LECrim y la Fiscal Delegada de Toledo a las acordadas en «(...) la forma propuesta por la parte (...)», tratándose de un fraccionamiento por horas al día y distintas cada día del mes. Nos hallamos ante ejecuciones «a la carta», que ninguna función aflictiva ni capacidad disuasoria despliegan y sí innumerables inconvenientes para controlar la ejecución de la sentencia que sólo favorecen al condenado.

## 5.6 La aplicación de la reforma de los delitos imprudentes y del sistema de valoración de daños. Las víctimas de accidentes de tráfico

### 5.6.1 BALANCE DE APLICACIÓN DE LA REFORMA DE LOS DELITOS IMPRUDENTES

A finales del ejercicio de 2016 ha transcurrido ya un año y medio desde la entrada en vigor de la nueva categorización de la imprudencia –grave y menos grave– de los artículos 142 y 152 CP introducida por la LO 1/2015 y que entró en vigor en julio de 2015, lo que obliga a hacer un balance inicial de su aplicación. En el ámbito del Ministerio Fiscal puede decirse que, una vez superados los primeros momentos que se caracterizaron por la ausencia de criterios interpretativos en torno a las nuevas modalidades imprudentes, la publicación del Dictamen 2/2016, que ha tenido gran difusión en las Fiscalías territoriales y una buena acogida general, como ponen de manifiesto los Fiscales Delegados, ha servido para dotar a la actuación del Ministerio Público de unos primeros criterios interpretativos sobre la configuración sustantiva de las nuevas categorías de imprudencia y las pautas de actuación procedimental, con la finalidad última de orientar la unidad de actuación del Fiscal en la materia.

No obstante, desde el punto de vista judicial, como señalan los Delegados de la mayor parte de territorios, es todavía pronto para extraer conclusiones, pues han sido escasas las resoluciones judiciales que se han ocupado de la construcción dogmática de las nuevas modalidades, no existiendo sentencias de fondo de la mayoría de Audiencias Provinciales en torno a esta materia, y, las que lo han intentado, no siempre lo han hecho con criterios coincidentes. Debemos resaltar, por tanto, la inexistencia de pautas interpretativas consolidadas y uniformes emanadas de la llamada jurisprudencia menor, como ya poníamos de manifiesto en el Dictamen 2/2016 citado. En algunos territorios –por ejemplo, en Alicante por acuerdo de unificación de las Secciones Penales de la AP– se ha seguido la tesis de equiparar la imprudencia grave con las infracciones administrativas muy graves del art. 77 LSV y la menos grave con las graves del art. 76 LSV, mientras que en otros es rechazada la correlación directa y automática entre la gravedad de la infracción administrativa y la entidad de la imprudencia a efectos penales –por ejemplo, la SAP de Madrid n.º 479/2016, de 14 de septiembre–, siguiendo en este sentido el Dictamen 2/2016. En cualquier caso, más allá de este debate de «etiquetas», los Fiscales Delegados señalan que en sus territorios se sigue manteniendo una práctica equi-

paración de la imprudencia grave con la grave anterior, que no ha visto modificado su ámbito de aplicación, de suerte que la mayoría de las sentencias siguen configurando como constitutivos de imprudencia grave los comportamientos que, de acuerdo con la doctrina consolidada del TS (de la que se hace eco el Dictamen 2/2016 con la finalidad de devolver la adecuada calificación jurídica a conductas imprudentes graves que habían sido devaluadas en las praxis judiciales), ya venían considerándose como tales antes de la LO 1/2015, no ya en los casos claros de concurrencia del delito del art. 379.2 CP, sino también en los supuestos tradicionales de no detención ante semáforos en rojo o señales de stop, atropellos en pasos de peatones –SAP de Madrid n.º 479/2016 citada, de Ciudad Real n.º 3/2016, de 11 de enero, pleno no jurisdiccional de la AP de Badajoz de 14 de abril–, adelantamientos antirreglamentarios –SAP de Ciudad Real n.º 57/2016, de 19 de mayo–, o invasiones del sentido contrario –SAP de Ciudad Real n.º 32/2016, de 28 de marzo–, salvo que concurren circunstancias excepcionales que atenúen, degradándola, la falta de diligencia del conductor, en los que se ha apreciado imprudencia menos grave.

En cuanto a las repercusiones de la reforma en los procedimientos por imprudencias viales, coinciden los Fiscales Delegados al afirmar la existencia de una bipolarización en la tramitación atendiendo, más que al grado de imprudencia, al desvalor de los resultados producidos. Así, en los casos de fallecimiento o lesiones graves lo habitual ha sido la incoación de diligencias previas en cuyo seno se ha depurado la entidad de la imprudencia y de las lesiones padecidas para una correcta subsunción de los hechos.

Ahora bien, y esto es lo alarmante, en el resto de supuestos –lesiones no especialmente graves– se ha tendido por los Juzgados de Instrucción al dictado de autos de archivo *a limine* –incluso cuando hay indicios de imprudencia grave como en atropellos a peatones–, o el dictado indiscriminado de resoluciones de sobreseimiento libre, sin una mínima instrucción que aclare la gravedad de la imprudencia o la existencia de resultados lesivos típicos. Son prácticamente inexistentes las incoaciones directas de procedimientos por delitos leves de imprudencia menos grave, con el riesgo que supone de devaluación de la respuesta penal frente a los siniestros viales y protección de las víctimas, en un mal entendido alcance de la reforma, llegando al punto de que en algunas provincias no se ha llegado a celebrar juicio alguno por delito leve en materia de imprudencia menos grave en el ámbito de la siniestralidad vial.

Estas distorsiones se han podido corregir a través del mecanismo de los recursos cuando se han detectado, en la mayoría de ellos intere-

sando los Fiscales la incorporación de informes forenses de sanidad o de informes técnicos con las causas del siniestro.

Apuntan asimismo algunos Delegados que se ha producido una cierta desjudicialización de los siniestros viales, con reducción en el número de atestados remitidos a los órganos judiciales. Así en Burgos se ha apreciado un descenso importante de diligencias previas incoadas por atestados que no viene acompañado del mismo descenso en los partes de lesiones, por lo que puede que, en contra del Dictamen 2/2016, no se estén remitiendo o instruyendo todos los atestados, lo que ha obligado, como apuntan algunos Fiscales Delegados, a mantener reuniones o sesiones informativas con las policías de tráfico para corregir la situación.

La categoría, por tanto, de la imprudencia menos grave prácticamente no ha sido aplicada sino después de la tramitación de diligencias previas, en resoluciones del artículo 779 LECrim o tras la conversión en Procedimiento Abreviado a instancia del Fiscal, cuando se investigaban comportamientos inicialmente graves pero fronterizos con la nueva categoría, en casos muy limitados.

En definitiva podemos concluir con la inexistencia de criterios consolidados de interpretación de las nuevas categorías de imprudencia y en la paralela existencia de parcelas desjudicializadas y praxis judiciales tendentes asimismo a excluir *a limine* de la vía penal supuestos indiciarios de imprudencia sin una mínima instrucción, que han podido ser corregidas, al menos en parte, por la vía del recurso del Ministerio Fiscal, con el consiguiente riesgo de devaluación de las imprudencias de tráfico más allá de los designios y finalidad de la reforma de la LO 1/2015.

#### 5.6.2 LA APLICACIÓN DE LA REFORMA DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS. LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

La importante reforma introducida en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor (en adelante LRCSCVM) y, fundamentalmente, en el sistema de valoración del daño corporal por la Ley 35/2015 de 22 de septiembre, imponía dictar unas primeras pautas interpretativas sobre las cuestiones más novedosas de la Ley que plasmaron, como dijimos, en el Dictamen 3/2006 del Fiscal de Sala Coordinador. Asimismo, la Unidad Coordinadora y los Fiscales Delegados han seguido de cerca los procesos en que comienza a aplicarse el nuevo sistema de valoración al objeto de velar por su correcta aplicación. Aunque el escaso tiempo transcurrido

desde su entrada en vigor (1 de enero de 2016) no permite alcanzar conclusiones sobre praxis aplicativas y menos aún orientaciones jurisprudenciales, sí se han evidenciado algunas deficiencias que conviene reseñar.

Como ya se ponía de manifiesto en la Memoria del pasado año, siguen sin publicarse en el BOE las Bases Técnicas Actuariales pese a que resultan determinantes para el cálculo de las indemnizaciones que aparecen cuantificadas en las Tablas de lucro cesante y ayuda de tercera persona (únicamente figura un texto al que se califica como tal en la página web de la Dirección General de Seguros y Fondo de Pensiones) y tampoco han sido objeto de corrección los errores en las Tablas entonces mencionados.

Resulta preocupante la insuficiencia de cursos formativos en una materia que, dado el volumen de delitos viales con resultados lesivos y la aplicación extensiva del Baremo a otros ámbitos resarcitorios, han de aplicar la práctica totalidad de los fiscales.

Son numerosas las Fiscalías que aún carecen de recursos informáticos para utilizar los programas de cálculo de las indemnizaciones, bien por no estar autorizado el navegador Google Chrome preciso para utilizar la aplicación de las entidades aseguradoras, bien por no disponer de software actualizado para usar las hojas de cálculo electrónico elaboradas tan meritoriamente por el Fiscal Delegado de Burgos.

Informan, asimismo, las Memorias provinciales de la falta de adaptación de los informes forenses al nuevo sistema de valoración en algunos territorios y como era previsible, dada la riqueza normativa del nuevo sistema, de la dificultosa acreditación en el proceso de los supuestos familiares, sociales y económicos que dan derecho a indemnización.

Consciente de ello la Fiscalía ha promovido desde la publicación de la reforma la efectividad del derecho de las víctimas a la información sobre indemnizaciones y procedimiento para reclamarlas que, conforme artículo 5.1.e Ley 4/2015, de 27 de abril del *Estatuto de la Víctima* (en adelante EJV), les asiste desde el primer contacto con autoridades y funcionarios. Con tal fin se han mantenido reuniones de coordinación con los Cuerpos legalmente encargados de llevarlo a cabo, Policías Judiciales de Tráfico (282, 771.1 LECrim) y Letrados de la Administración de Justicia (109, 776 LECrim) facilitándoles plantillas con los datos que es preciso recabar para la cuantificación del daño de forma que se evite la reiteración de requerimientos a los perjudicados, todo ello sin perjuicio de la atención en la propia Oficina Fiscal.

Sin desconocer la dificultad de conjugar la compleja acreditación de circunstancias con el delicado momento que atraviesan las víctimas, hay que insistir en que no cabe diferir para ejecución de sentencia la cuantificación de las indemnizaciones salvo en supuestos excepcionales. Los artículos 781 LECrim y 33.4 LRCSCVM así lo disponen, abundando en ello la STS, Sala 1.<sup>a</sup>, de 13 de octubre de 2010, entre otras. En ella se recuerda cómo la LEC 1/2000 ha establecido límites para dictar sentencias de condena con reserva de liquidación en sus artículos 209 y 219 con la finalidad de impedir las condenas no susceptibles de ejecución inmediata, alargando así innecesariamente la efectiva satisfacción de los perjudicados con violación del principio de tutela judicial efectiva y del derecho a un proceso sin dilaciones indebidas.

Por otra parte, coinciden las Fiscalías en el incremento de renuncias a la acción civil que se está produciendo en los procedimientos penales afectados por el nuevo Baremo al haber alcanzado los perjudicados acuerdos con las compañías aseguradoras. Aún sin disponer de datos suficientes que permitan analizar las causas de esta tendencia, se impone una especial atención del Fiscal a la efectiva realización de los derechos de información y asistencia integral de las víctimas en los términos expuestos en el Dictamen 3/2016 que evite, en la medida de lo posible, que acepten transacciones perjudiciales por desconocimiento o acuciadas por situaciones de desamparo económico o social.

La solicitud de pensiones provisionales conforme al art. 765 LECrim y la activación del mecanismo de la oferta motivada cuando no se observa el plazo previsto en los artículos 7 LRCSCVM y 20 de la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro son medidas determinantes para evitar ese desamparo y prevenir la segunda victimización. Conforme al citado art. 7 y el art. 4.4 del Real Decreto 1148/2015 *por el que se regula la realización de pericias a solicitud de particulares por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses en las reclamaciones extrajudiciales por hechos relativos a la circulación de vehículos a motor*, la oferta motivada se ha convertido en la llave que tienen las compañías de seguros para que los perjudicados puedan acudir a estas pericias forenses en el ámbito extraprocésal. La experiencia de los IML en estos primeros meses de andadura ha evidenciado la realización de ofertas por vía telefónica, a tanto alzado y, en muchos casos, emitidas con base a meros informes médicos asistenciales obviando el informe médico definitivo que preceptúa el artículo 37 LRCSCVM. Esta mala praxis compromete, aún más, la tarea de valoración por unos médicos forenses que ya no tienen posibilidad de examinar a los lesionados que quedan al margen del proceso penal durante la evolu-

ción de sus lesiones sino meses después de la sanación o estabilización, cuando acuden al IML por frustrarse las negociaciones con la entidad aseguradora.

En otro orden de cosas y habida cuenta del importante número de procedimientos en fase de tramitación o pendientes de enjuiciamiento a los que aún es de aplicación el Baremo de 1995, es de interés referirnos a las últimas sentencias dictadas por la Sala Primera sobre la controvertida cuestión del resarcimiento de los gastos correspondientes al tratamiento médico posterior a la estabilización de las lesiones cuando se trata de siniestros ocurridos durante la vigencia de la reforma operada en el número 6 del apartado primero del anexo por la Ley 21/2007. La STS n.º 13/2017, de 13 de enero (Rec. 3187/2014) aborda expresamente esta cuestión, y apartándose del pronunciamiento favorable al resarcimiento de las prótesis futuras efectuado en la sentencia 218/2016, de 6 de abril (Rec. 477/2014) con fundamento en el principio de reparación íntegra y los Principios Europeos de Responsabilidad Civil, concluye –no sin antes mencionar que la reforma no fue afortunada puesto que dejaba sin cobertura tratamientos de carácter permanente y como tal fue cambiada nuevamente en la Ley 35/2015– que, en estos casos, los gastos de asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria posteriores a la estabilización o sanación no son resarcibles conforme a Baremo, lo que evidencia con toda crudeza el trato desfavorable y discriminatorio que la citada reforma supuso para estos lesionados.

El papel central de víctimas y perjudicados tanto en el procedimiento como en el ámbito extraprocesal fue objeto de tratamiento en las Jornadas de la Red de especialistas de 2017 en las que tanto representantes de asociaciones como particulares tuvieron una intervención muy destacada. Aparte de propuestas de reforma del Código Penal en materia de imprudencia y omisión del deber de socorro, transmitieron la importancia de una respuesta integral a sus necesidades, en consonancia con lo dispuesto en el EJV.

El pleno ejercicio de estos derechos pasa por la coordinación de recursos y la necesaria colaboración institucional entre Policías Judiciales de Tráfico, Oficinas de Atención a la Víctima, Fiscalía y Juzgados (arts. 27.2, 28.1 g y 32 EJV) de modo que se ofrezca a las víctimas todas las facilidades disponibles para el ejercicio y tutela de sus derechos. La temprana actuación de las Oficinas de Víctimas, con actuaciones orientadas a la persona, auxiliando a los perjudicados en la redacción de la denuncia, informándoles de los distintos plazos y trámites procesales, así como de las indemnizaciones a que tienen derecho, resulta decisiva para que las infracciones no se archiven por

desconocimiento de los plazos de prescripción o que se pacten acuerdos transaccionales lesivos para sus intereses.

Ya en el marco del procedimiento judicial una intervención proactiva del Ministerio Fiscal como garante de los derechos de víctimas y perjudicados (art. 773.2 LECrim) adquiere una especial relevancia. Velar por sus derechos de información y participación en las distintas fases del procedimiento (779.1.1.<sup>a</sup>, 785.3, 789.4, 792.5, 962, 976.3), impulsar la tramitación y enjuiciamiento sin dilaciones, asistir a las vistas de los delitos leves en los términos fijados en la Circular 1/2015 FGE, formular denuncia en nombre de menores de edad, discapacitados o desvalidos conforme al art. 105.2 LECrim, oponerse al perdón otorgado por los representantes de aquéllos cuando proceda o estar vigilante a la necesaria autorización judicial para proceder por parte de los progenitores a la renuncia a la acción civil y penal del perjudicado cuando éste es menor de edad según disponen los arts. 166 y 1810 CC, son algunas de las funciones encomendadas a la Institución en su deber constitucional de promover la acción de la justicia en defensa de la legalidad, de los derechos de los ciudadanos y del interés público tutelado por la ley (art. 124 CE).

## **5.7 La estadística de procedimientos judiciales**

### **5.7.1 INTRODUCCIÓN**

En el momento de redacción de estas líneas aún no se cuenta con las cifras consolidadas de siniestralidad vial en España correspondientes al año 2016, siendo las últimas publicadas por la DGT las del año 2015, en las que se constataba una estabilización de los datos estadísticos, con 1.689 fallecidos en las carreteras españolas, tanto urbanas como interurbanas, por 1.688 del año anterior. Ahora bien, el balance provisional de seguridad vial de 2016, publicado el 3 de enero de 2017, ha supuesto un alarmante punto de inflexión, desde la estabilidad de los datos de los años previos, por el tránsito a una situación de repunte de la siniestralidad vial que, aunque ha de interpretarse con cautela al tratarse de datos provisionales y referidos sólo a vías interurbanas, no se producía desde hacía años.

Las cifras de 2016, referidas a accidentes con víctimas mortales en vías interurbanas y sólo hasta las 24 horas del siniestro, aluden al fallecimiento de 1.160 personas en las carreteras españolas (aumenta hasta las 1.161 personas si se consulta el cuadro de datos provisionales de accidentes mortales que aparece colgado en la sección estadística de la web dgt.es, fecha de acceso 25 de abril de 2017), por 1.131



fallecidos en el año 2015, aumentando asimismo en 209 el número de heridos hospitalizados.

Es cierto que los datos vienen acompañados de un relevante incremento de los datos de movilidad pues en 2016, según la fuente citada, se constata un aumento de 18,6 millones de desplazamientos de largo recorrido –con un total de 392 millones–, que por sí solo no puede justificar el punto de inflexión observado, pues ya en 2015 se había producido un incremento de 13,7 millones, en progresión desde 2014. Los buenos datos de movilidad y la posible superación de la crisis económica que representan no pueden justificar la asunción de pérdidas de vidas humanas y otras truncadas por graves lesiones, fundamentalmente por las tragedias humanas que hay detrás de cada siniestro y también por las consecuencias económicas.

El año pasado la Comisaria Europea señalaba que el coste social de los accidentes mortales y con heridos se situaba, como mínimo, en torno a los 100.000 millones de euros (fuente ec.europa.eu) y la DGT en su balance definitivo de 2015 («las principales cifras de la siniestralidad vial-España 2015») valora los de España al menos en 5.087 millones de euros que representan como mínimo el 0,5 % del PIB, aunque es más razonable asumir que alcanzan el 1 %.

Es urgente, como dijimos, un replanteamiento de las estrategias viales desde una perspectiva multidisciplinar que invierta la tendencia apreciada. El repunte de la siniestralidad no ha supuesto un incremento sustancial de la actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial en el año 2016 pues, como veremos, se mantiene prácticamente constante, con un muy ligero incremento del número de procedimientos penales incoados y un descenso, también muy leve, en las cifras de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias de condena por los delitos viales de peligro.

## 5.7.2 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

### 5.7.2.1 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal*

Los datos estadísticos globales del año 2016 ponen de manifiesto que en este ejercicio se han formulado por el Ministerio Fiscal 79.463 escritos de acusación por los delitos de los arts. 379 a 385 CP, que

suponen el 29 % del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias, el 32 % de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos.

Ha sido en el ámbito de las denominadas diligencias urgentes (juicios rápidos) donde se han presentado la inmensa mayoría de las acusaciones –63.844 acusaciones del total de 79.463–, más de la mitad de todas las formuladas por el Ministerio Fiscal en este cauce procedimental –121.308–, lo que supone que la actividad de los Fiscales en el ámbito de las diligencias urgentes ante los Juzgados de Guardia se despliega de manera muy relevante sobre la delincuencia vial.

Las anteriores cifras reflejan, como luego veremos, la celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico, con respuestas policiales, judiciales y del Ministerio Fiscal prácticamente inmediatas en la generalidad de los casos, lo que incentiva los fines, no sólo de prevención especial, sino también general de las medidas punitivas.

Igual que en años anteriores podemos seguir afirmando, por tanto, que alrededor del 90 % estimado de las condenas son dictadas de conformidad, con cumplimiento inmediato, por ello, de las 55.148 penas de privación del derecho a conducir y 2.060 pérdidas de vigencia ex artículo 47.3 impuestas en 2016, año en el que, por lo que se refiere al resto de penas, se han acordado asimismo algo más de 50.000 penas estimadas de multa y 27.954 penas de trabajos en beneficio de la comunidad, manteniendo las mismas proporciones que en años pasados. Como luego veremos, el cociente de resolución próximo al 100 % entre asuntos ingresados y resueltos es asimismo expresivo de la efectividad y rapidez de la respuesta penal.

### 5.7.2.2 *Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de investigación*

Nos referimos en primer lugar a las cifras de procedimientos iniciados tanto en Diligencias Previas como en Diligencias Urgentes. Se trata de un primer indicador, referido al año 2016 y a su evolución respecto de los años precedentes, que proporciona una aproximación inicial a la estadística de la delincuencia vial, pero que ha de depurarse a través de su interpretación conjunta con otros: número de acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal y cifra de sentencias condenatorias. La siguiente Tabla refleja estos datos del 2016 y su evolución en años previos:

Diligencias Previas/ Urgentes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Art. 379.1 CP	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752	818	902
Art. 379.2 CP	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177
Art. 380 CP .	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658
Art. 381 CP .	125	285	402	313	315	318	204	190	204
Art. 383 CP .	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583
Art. 384 CP .	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262
Art. 385 CP .	985	890	740	510	535	411	396	482	417
Total . . . . .	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203

Las cifras totales de 2016 reflejan un incremento prácticamente inapreciable respecto de 2015 en cuanto al número de asuntos ingresados, rompiendo la línea descendente advertida en anteriores Memorias y entrando en una fase de meseta, por lo que puede hablarse de la estabilización del volumen de actuaciones judiciales en los dos últimos años respecto de los anteriores.

En cuanto al análisis de los otros dos indicadores se aprecia una ligera reducción en el número tanto de acusaciones (un 2,5 % menos que el año anterior) como de sentencias (un 2,9 % menos que en 2015), que pueden interpretarse también como una clara tendencia a la estabilización. En la siguiente Tabla se refleja esta evolución, discriminando por tipos delictivos:

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
379.1 CP . . . . .	493	454	426	477	514	450
379.2 CP . . . . .	57.623	58.607	50.740	52.523	48.857	50.552
380 CP . . . . .	1.868	1.798	1.731	1.683	1.826	1.661
381 CP . . . . .	205	162	150	129	162	101
383 CP . . . . .	2.471	5.554	2.325	2.501	2.155	2.384
384 CP . . . . .	27.900	26.045	26.115	25.923	25.909	25.652
385 CP . . . . .	61	62	42	47	40	31
Total . . . . .	90.621	92.682	81.529	83.283	79.463	80.831

Las leves disminuciones se refieren, en particular, al delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas (art. 379.2 CP).

Finalmente, en cuanto a las Diligencias de Investigación del Ministerio Fiscal incoadas por delitos viales en el marco del art. 5 EOMF, su número total en 2016 asciende a 1.124 (por 1.196 del año

anterior), plasmando también aquí la estabilidad apuntada. En la mayoría de los casos (prácticamente el 90 %), como en años precedentes, se tramitan en el marco de investigaciones por los delitos de conducción sin permiso del art. 384 CP.

### 5.7.2.3 *Las tasas de resolución*

En la misma línea de anteriores Memorias indicamos a continuación los datos de tasas de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados) correspondientes al año 2016 y su evolución respecto del año anterior:

Delitos CSV	DP+DU 2016	Sentencias 2016	Tasa resolución 2016	Tasa resolución 2015
379.1 CP. ....	902	450	0,49 (49%)	0,58
379.2 CP. ....	61.177	50.552	0,82 (82%)	0,85
380 CP. ....	2.658	1.661	0,62 (62%)	0,72
381 CP. ....	204	101	0,49 (49%)	0,67
383 CP. ....	1.583	2.384	1,50 (150%)	1,61
384 CP. ....	31.262	25.652	0,82 (82%)	0,83
385 CP. ....	417	31	0,07 (7%)	0,09
Total. ....	98.203	80.831	0,82 (82%)	0,85

La tasa global se mantiene prácticamente constante, con una ligera variación a la baja que responde al incremento experimentado en el número de procedimientos y correlativo descenso de la cifra de sentencias condenatorias. Podemos seguir afirmando, como en años anteriores, la mayoritaria aceptación por los órganos de enjuiciamiento de las acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal, con un muy elevado número de asuntos resueltos por sentencias de condena, que evidencia la labor unificadora llevada a cabo por la Circular 10/2011 y su aceptación prácticamente generalizada por los Tribunales. Es más, si a la cifra de sentencias condenatorias se añadieran otras resoluciones de fondo que finalizan el procedimiento de forma definitiva sin declaración de responsabilidad (como sentencias absolutorias o autos de archivo), podríamos estar sin duda muy cerca de tasas de resolución global del 100 %, en un plano de igualdad entre procedimientos incoados y resueltos, con la consecuencia de que prácticamente todo los asuntos ingresados por delitos viales de peligro en nuestro país se deciden con máxima celeridad, como ya hemos señalado en las Memorias de los años precedentes.

En cuanto a la distribución territorial de las sentencias de condena por delitos viales, la siguiente Tabla ofrece sus cifras por Comunidades Autónomas durante el año 2016:

CC.AA.	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total
Andalucía . . . . .	24	7.428	390	19	210	5.797	4	13.872
Aragón . . . . .	25	1.049	24	0	26	431	2	1.557
Asturias . . . . .	5	1.332	31	1	50	508	1	1.928
I. Baleares . . . . .	16	2.030	28	0	86	751	1	2.912
I. Canarias . . . . .	25	2.259	41	16	73	1.447	0	3.861
Cantabria . . . . .	0	332	8	5	23	124	1	493
Cataluña . . . . .	186	8.681	300	20	592	4.892	5	14.676
Extremadura . . . . .	6	876	46	0	52	333	1	1.314
Galicia . . . . .	15	3.520	108	2	180	1.833	2	5.660
La Rioja . . . . .	0	338	16	0	18	146	0	518
Madrid . . . . .	40	7.147	177	10	387	2.971	2	10.734
Murcia . . . . .	3	2.018	51	2	68	1.001	3	3.146
Navarra . . . . .	6	704	12	1	40	299	0	1.062
P. Vasco . . . . .	14	2.038	60	9	145	747	2	3.015
C. Valenciana . . . . .	21	7.027	222	6	290	2.468	3	10.037
C. La Mancha . . . . .	11	1.807	75	6	65	1.021	2	2.987
C. León . . . . .	53	1.966	72	4	79	883	2	3.059
Total sentencias . .	450	50.552	1.661	101	2.384	25.652	31	80.831

#### 5.7.2.4 *Los juicios rápidos en la delincuencia vial*

Como en años precedentes se puede seguir afirmando, según se expuso, que la inmensa mayoría de procedimientos incoados y escritos de acusación formulados en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial se efectúan por los trámites de los denominados Juicios Rápidos de los artículos 795 y siguientes LECrim, con una tendencia, como en los demás datos procedimentales, a la estabilidad de las cifras: en 2016 el 74,63% de los procedimientos incoados (frente al 75,48% y 77,39% de 2015 y 2014 respectivamente) y el 80,34% de los escritos de acusación (frente al 81,03% y 80,99% de 2015 y 2014 respectivamente) se efectuaron por los trámites de Diligencias Urgentes de Juicio Rápido. Los datos confirman por tanto que, al menos en el ámbito de los delitos viales de riesgo de los arts. 379 a 385 CP, en la inmensa mayoría de los casos los hechos son tramitados y sentenciados en los breves plazos que prevén los trámites de las Diligencias Urgentes, lo que garantiza la celeridad de la respuesta penal.

Delitos viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. incoados . . . . .	24.912	73.291	98.203
E. acusación . . . . .	15.619	63.844	79.463

### 5.7.3 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

Nos hallamos ante un tipo residual que no representa más del 1 % de los delitos viales. La Tabla siguiente expresa los datos referidos con un aumento de un 20 % de los escritos de acusación:

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
379.1 CP	493	454	426	477	514	450

### 5.7.4 LA CONDUCCIÓN EMBRIAGADA, BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O DROGAS Y LA NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA SU DETECCIÓN

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2016
379.2 CP	57.623	58.607	50.740	52.523	48.857	50.552

Los datos interanuales confirman la tendencia descendente ya observada en años anteriores, tanto en el volumen de escritos de acusación como en el de sentencias condenatorias, si bien de forma bastante menos acusada que en los ejercicios precedentes, por lo que una vez más debe reiterarse la clara tendencia a la estabilización de las cifras estadísticas

En la siguiente Tabla reflejamos la estadística comparativa entre los expedientes administrativos tramitados en el ámbito de la DGT por infracciones de alcoholemia/drogas por un lado, según datos suministrados por la propia DGT, y, por otro, los procedimientos penales incoados por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas:

Conducción alcohol o drogas	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia + drogas) . .	105.905	105.350	103.085	104.092	106.740	102.818

Conducción alcohol o drogas	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Expedientes administrativos (alcoholemia) . . . . .	105.165	102.862	100.506	94.638	80.388	75.888
Expedientes administrativos (drogas).	740	2.488	2.579	9.454	26.352	26.930
Procedimientos penales .	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177

\* Los datos de expedientes administrativos de 2016 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2017.

Se mantiene, por tanto, la proporción del volumen de actuación sancionadora administrativa respecto de la penal ya apreciada en años anteriores que supone el 62 % del total en cifras similares a las de años precedentes (63 % en 2015 y 60 % en 2014), sin que pueda olvidarse el dato de que las cifras de expedientes administrativos se refieren únicamente a los tramitados por la DGT (no se cuenta con datos globales de Policías Locales y Autonómicas).

Es preciso confirmar la evidente tendencia descendente del número de procedimientos sancionadores tramitados por alcoholemia, aunque disminuyen de forma menos acusada que el año pasado. El descenso no es paralelo al de procedimientos penales pero sí coincide con la reducción del número de controles de alcoholemia realizados en el ámbito DGT-ATGC, pues aunque aumentan los practicados con ocasión de accidentes, pasando de 111.679 en 2015 a 124.937 en 2016, no sucede lo mismo con los originados por infracciones o en controles preventivos, cuyo número decrece de forma muy acusada. Así se ha pasado de unas cifras globales de 6.336.997 en 2014 a 5.741.134 en 2015 y 5.071.265 en 2016 (alrededor de 669.000 pruebas menos que el año anterior). La cifra de expedientes administrativos por conducción con presencia de drogas se mantiene constante, con un ligero incremento, respecto del año anterior, a pesar de haber disminuido considerablemente el número de controles que, según los mismos datos suministrados por la DGT, pasan de 76.040 en 2015 a 65.169 en 2016. Siguen siendo dignas de encomio estas muy meritorias cifras por la eficacia educativa y preventiva que significan frente al gravísimo problema del consumo de drogas en la conducción y por su coste económico. Continúa siendo muy reducida la derivación a la vía penal fuera de los supuestos en que se produce un accidente (en 2016 se instruyen diligencias penales en 101 de los 916 positivos por accidente), siendo prácticamente inexistente en el resto de casos, al haberse instruido en 2016 solo 21 diligencias penales de los 2.270 positivos por infrac-

ción y 16 de los más de 22.000 positivos en controles preventivos, sin duda por la necesidad de acreditar el requisito típico de la influencia que no se exige en la legislación sancionadora administrativa.

Por último, en cuanto a la evolución interanual del delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupeficientes y sustancias psicotrópicas del artículo 383 CP, en este tipo se aprecia nuevamente una cierta estabilización de los datos estadísticos:

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
383 CP	2.471	5.554	2.325	2.501	2.155	2.384

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

La tendencia a la estabilidad de los datos estadísticos en 2016 –de la que venimos hablando– se refleja también en los dos tipos de conducción temeraria de los artículos 380 y 381 CP, con datos prácticamente invariables respecto del año anterior:

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
380 CP	1.868	1.798	1.731	1.683	1.826	1.661
381 CP	205	162	150	129	162	101

#### 5.7.6 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

En la siguiente Tabla se refleja la evolución estadística de los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP (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), que constituyen la segunda fuente en importancia numérica de la que se nutre la estadística de los delitos viales de peligro en España y que del mismo modo se estabiliza:



Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
384 CP	27.900	26.045	26.115	25.923	25.909	25.652

### 5.7.7 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Finalmente, por lo que se refiere al tipo residual del art. 385 CP, la serie interanual sigue reflejando un descenso del volumen de actuación judicial por este delito, especialmente en la cifra de sentencias condenatorias. Continúa siendo un tipo penal de escasa aplicación:

Comparativa 2014-2016	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016
385 CP	61	62	42	47	40	31

### 5.7.8 PENAS IMPUESTAS Y SU EJECUCIÓN EN DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Como en anteriores Memorias reseñamos a continuación la información estadística de 2016 de las consecuencias penológicas –penas impuestas y su cumplimiento– de las 80.831 sentencias condenatorias dictadas por los delitos de riesgo contra la seguridad vial.

#### 5.7.8.1 *Penas privativas de libertad*

En la siguiente Tabla incorporamos los datos de internos que cumplen condena «sólo» por delitos contra la seguridad vial según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias, con la misma salvedad ya referida otros años de que sólo reflejan «fotos fijas» en determinadas fechas y de la inseguridad de los datos informáticos, por lo que ofrecen escasa relevancia para extraer conclusiones sobre cifras reales de ingresos y cumplimiento de penas privativas de libertad por delitos viales y su evolución interanual:

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localización permante	Liberados condicionales	Fin semana	Total
15/4/2016	899	5	3	76	5	988
15/1/2017	688	2	3	64	5	762

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localizacion permante	Liberados condicionales	Fin semana	Total
1/5/2017	774	7	3	51	5	840

### 5.7.8.2 *Penas no privativas de libertad*

Según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias en el año 2016 se gestionaron 28.332 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las que 27.954 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 376 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad, a las que se añade el dato testimonial, que emerge por primera vez en 2016, de 2 entradas para gestionar la regla de conducta del artículo 83.1.8.<sup>a</sup> CP –medidas alcoholock– introducida por la reforma de la LO 1/2015. La reducción del número de condenas supone que, conforme a la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384, el número total de penas de multa impuestas se mantenga, en una aproximación estimativa, en torno a las 50.000.

Por último, en cuanto a las penas de privación del derecho a conducir de los arts. 379, 380, 381 y 383 CP, en 2016 se han impuesto aproximadamente 55.148, cifra similar a la de 2015. De ellas han accedido al Registro de Conductores e Infractores 2.060 de duración superior a dos años, con aplicación por ello de la pérdida de vigencia del permiso –art. 47.3 CP–.