

## **5.5 Las estadísticas de siniestralidad vial y de procedimientos judiciales. Incidencia de la pandemia por coronavirus en la actividad especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial**

### **5.5.1 INTRODUCCIÓN**

En la estadística preliminar de 2020 de la Comisión Europea, España figura con 29 muertos por millón de habitantes (frente a los 37 de 2019), sólo por detrás de Suecia (18), Malta (21) y Dinamarca (27). El total europeo es de 18.000 fallecidos con una reducción del 17% respecto al 2019 debido a la disminución de la movilidad por el Covid, aunque como después se verá, la siniestralidad española es superior a la variación de los flujos de tráfico. La UE en el decenio reseñado descendió un 36% la accidentalidad sin conseguir el objetivo prefijado de reducción del 50%. También subraya que el 70% de las víctimas mortales en zonas urbanas son usuarios vulnerables como peatones, motociclistas y ciclistas. El documento Marco de la UE de 19 de junio de 2019 para el decenio 2021 a 2030 determina el objetivo de reducción al 50%, para lograr en 2050 el 0%.

### **5.5.2 LA SINIESTRALIDAD VIAL DURANTE EL ESTADO DE ALARMA Y EL PERÍODO DE CONFINAMIENTO TOTAL: ANÁLISIS COMPARATIVO EN RELACIÓN CON LOS DATOS PRE-COVID Y LOS FLUJOS DE CIRCULACIÓN Y SU EVOLUCIÓN POSTERIOR**

Los datos provisionales de fallecidos durante las 24 horas en vías interurbanas suministrados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante ATGC) y publicados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el período pre-Estado de Alarma, comprendido entre el 1 de enero y el 14 de marzo de 2020, con una cifra de 201 fallecidos, advertían de un repunte de siniestralidad si se efectuaba un análisis comparativo respecto del mismo período de 2019, en que el número de fallecimientos había sido de 186, lo que suponía un porcentaje de incremento del 8% (y del 6% en el volumen de accidentes mortales).

La situación descrita sufrió, como consecuencia de la pandemia del Covid-19, un punto de inflexión radical durante el primer Estado de Alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, y el confinamiento total subsiguiente: en este período se produjeron 117 fallecidos, por los 287 acaecidos en el mismo tramo de 2019, significando

un drástico descenso del 59% en el número de fallecidos (y del 57% en el volumen de accidentes mortales), desajustado, no obstante, con la disminución de los volúmenes de tráfico, como veremos.

En este sentido, durante el primer Estado de Alarma y confinamiento estricto la DGT registró cifras inéditas, como los 10 días seguidos sin víctimas mortales o los mínimos históricos de fallecidos en los meses de marzo y abril desde que en 1960 comenzaron los registros. Por su parte, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial apuntó asimismo a un cambio de perfil de las víctimas: a fecha 8 de abril la mitad de los fallecidos conducía vehículos de más de 3.500 kilos no afectados por el confinamiento forzoso; y a 9 de mayo la DGT informaba de que se habían duplicado los accidentes de este tipo de camiones.

Todo ello era debido a la flexibilización, fundada y obligada, de los tiempos de conducción y descanso, sin perjuicio asimismo de la situación de precariedad laboral a que se aludía en el oficio del Fiscal de Sala de 2-3-2020, sobre manipulación de tacógrafos, enviado a las Policías de Tráfico.

En este período de confinamiento se produjo también un impacto en la distribución de accidentes mortales por tipo de vía, aumentando el porcentaje de los producidos en autopistas y autovías sobre el total (del 25 al 39% a 9 de mayo). En esta fecha la mayoría de los accidentes se producían por salidas de vía, un 65% del total frente al 35% de la misma época de 2019, que suelen estar relacionados con el exceso de velocidad y las distracciones. Sobre este punto se ha señalado como eventual factor causal la falsa sensación de seguridad experimentada por el conductor al observar las carreteras prácticamente vacías.

En la misma línea ciertos estudios (RACE, FESVIAL, Universidad de Zaragoza entre otros) han apuntado que la situación excepcional de Estado de Alarma y confinamiento ha generado situaciones de estrés y ansiedad, menor tolerancia a la frustración, mayor agresividad (con incrementos del riesgo de hasta un 28% y de aceleraciones y maniobras bruscas del 17%), disminución de la velocidad de reacción, capacidad de atención y concentración de hasta el 38%, precipitación en la toma de decisiones, llegando a producir importantes trastornos del sueño y fatiga prolongada durante el día, afirmando algún estudio que entre el 20 y el 30% de los accidentes producidos durante este período estaban relacionados con ellos. En la misma línea, se detectó durante el Estado de Alarma, según informe de la DGT, un incremento del 39% del número de vehículos captados con exceso de velocidad en 170 puntos de control (cinemómetros fijos y de tramos), al desaparecer el tráfico como condicionante del factor velocidad en muchos supuestos.

Los factores reseñados pudieron generar situaciones de riesgo para la seguridad vial y siniestros durante el período de confinamiento, afectando a las cifras de siniestralidad hasta el punto de que, como ahora veremos, la bonanza de éstas durante el primer Estado de Alarma y consecuente confinamiento generado por el Covid-19 no ha sido paralelo ni proporcional con el relevante descenso de los flujos y movimientos de circulación en ese período.

Así, de acuerdo con la información suministrada por la ATGC a través de la DGT sobre la evolución de tráfico por efecto del Covid-19 durante el confinamiento, resulta que: en cuanto a los flujos de acceso a las ciudades, éstos experimentaron un descenso medio estimado de alrededor del 69%, con picos máximos de reducción de hasta el 91% en los momentos iniciales del primer Estado de Alarma y mínimos del 40% en su etapa final próxima a su alzamiento. Por su parte, los movimientos de largo recorrido sufrieron un descenso medio estimado de alrededor del 75% durante el confinamiento, con picos máximos de reducción del 95% en la etapa inicial del Estado de Alarma y mínimos del 47% en sus momentos finales.

Los datos conducen a entender, como decíamos, que el descenso de la siniestralidad vial no ha sido tan elevado como el de los flujos de circulación, según habría cabido esperar. La propia DGT informó en su momento que durante la operación Semana Santa se produjo un descenso de desplazamientos del 86% respecto de 2019 que no fue correlativo con el número de fallecidos, que sólo descendió en un 52%.

Así las cosas, en la etapa inmediatamente posterior al decaimiento del primer estado de alarma la vuelta a la entonces llamada «nueva normalidad» produjo un incremento de los datos de siniestralidad pre-Covid-19 y el regreso a una situación similar a la existente con anterioridad a la pandemia: en el período comprendido entre el 21 de junio y 22 de julio de 2020 se contabilizaron 110 fallecidos a 24 horas en vías interurbanas, lo que supuso un ligero aumento del 1% respecto del mismo período de 2019, en que el número de fallecidos fue de 109, pese a que, según la DGT, ese mes de julio los niveles de tráfico estaban por debajo de los del año anterior, un 7% menos en días laborales y un 22% en fin de semana.

La situación posterior y la que se vive en la actualidad siguen evidenciando el mismo fenómeno: en los meses de verano –julio y agosto– de 2020 se produjeron más de 82 millones de movimientos de largo recorrido, un 9% menos que los más de 91 millones del mismo período de 2019, y a pesar de ello el número de fallecidos a 24 horas en vías interurbanas –datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial– sólo fue un 5% inferior (203 frente a 219).

Otro tanto ocurrió en los meses de septiembre a diciembre de 2020, en que los movimientos de largo recorrido fueron un 21% inferiores a los de los mismos meses de 2019 (108 millones frente a 137), mientras que el número de fallecidos sólo fue un 16% inferior (329 frente a 393). Y la situación se reproduce en el primer trimestre de 2021, en que seguimos sin una movilidad normalizada, con un descenso del 28% en los movimientos de largo recorrido en relación con el mismo período de 2019 (65 frente a 91 millones), lo que no se ajusta proporcionalmente con la variación porcentual de los fallecidos a 24 horas en vías interurbanas, inferiores únicamente en un 23% (195 por 255).

En definitiva, a pesar de que los flujos de circulación siguen siendo notoriamente inferiores a los existentes antes de la pandemia, las cifras de siniestralidad continúan desproporcionadas en relación a ellos, con el riesgo fundado de repunte tras la desaparición de las restricciones impuestas y la vuelta a niveles de normalidad en los flujos circulatorios, situación cercana temporalmente al momento de redactar estas líneas, a pocos días de que el 9 de mayo próximo se alce el último Estado de Alarma.

### 5.5.3 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: EL COVID-19 Y SU INCIDENCIA EN LOS PROCESOS POR DELITOS VIALES. LA RED DE FISCALES DELEGADOS DE SEGURIDAD VIAL Y SUS FUNCIONES DURANTE EL ESTADO DE ALARMA Y EL PERÍODO DE CONFINAMIENTO ESTRICTO

Desde la vigencia del primer estado de alarma el 14 de marzo de 2020 y hasta su finalización el 21 de junio, la disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020 suspendió los plazos procesales con la excepción de las actuaciones urgentes. Por su parte, las Policías de Tráfico, que desempeñaron un papel central y ejemplar en su eficacia, estaban dedicadas de modo prioritario a los controles de movilidad por prescripción del art. 1.6 de la Orden INT/226/2020, de 15 de marzo. La Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, encomendó funciones relevantes a la DGT que asimismo cumplió con toda ejemplaridad.

Los controles de alcohol y drogas quedaron constreñidos a los casos en que se detectara una conducción anómala o accidente con signos de influencia en la vigilancia de las vías públicas y en el caso de los controles de movilidad, cuando asimismo se detectaran tales signos. En uno y otro caso se levantaron los oportunos atestados por los delitos del art. 379.2 CP. En los –esenciales para el confinamiento–

controles de movilidad se detectaron también delitos del art. 384 CP en los que se instruyó del mismo modo atestado. A pesar de la situación que se vivía hubo determinadas conducciones con exceso de velocidad punible del art. 379.1 CP circulando a más de 200 km/h hora, la mayoría para colgarlas en las redes y desafiar el régimen legal vigente. Y se detectaron asimismo supuestos de conducciones temerarias, en la mayoría de los casos producidas en el marco de elusión de los controles citados.

De acuerdo con los datos provisionales de actividad policial suministrados en su momento por la ATGC, la reducción de los flujos de movilidad en el período de confinamiento estricto supuso una reducción asimismo de las diligencias penales o atestados por delitos viales de peligro de en torno al 64%, habiéndose instruido un número aproximado de 1.745 atestados desde el 15 de marzo hasta la etapa final del Estado de Alarma, mientras que en el mismo período de 2019 el número de atestados había llegado en torno a los 4.931. Al igual que señalábamos arriba en relación con las cifras de siniestralidad, es superior porcentualmente del mismo modo la comisión de delitos viales y actuación policial a la reducción de los volúmenes de tráfico, y el dato revela que se ha mantenido con firmeza la intervención policial penal en seguridad vial.

Más allá de los datos globales anuales del ejercicio 2020 a que luego se hará referencia, el número de procedimientos incoados por delitos de peligro de los arts. 379-385 en el periodo de confinamiento estricto resulta difícil de conocer por las dificultades de registro del procedimiento generado por el atestado y porque los plazos procesales no se reanudaron hasta el 4 de junio de 2020 en virtud del Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo. En cualquier caso, en los supuestos de detenidos presentados en el juzgado de guardia por delitos viales y delitos conexos a que se hacía referencia se promovieron y dictaron sentencias de condena por conformidad o adoptaron medidas cautelares. En todo caso puede decirse que la justicia penal de tráfico ha tenido durante el Estado de Alarma y confinamiento subsiguiente el funcionamiento necesario para preservar los bienes jurídicos protegidos en la seguridad vial.

Los fiscales delegados durante el Estado de Alarma han estado en permanente contacto con los Jefes de Tráfico y policías del territorio para el seguimiento de los controles de movilidad en relación con la fluidez y seguridad del tráfico y para la instrucción de atestados, seguimientos de procedimientos por delitos viales y cuestiones y dudas que pudieran suscitarse a los agentes actuantes. Aun cuando estuvieran suspendidos los plazos han aprovechado para solicitar las

causas a efectos internos de su calificación y evitar demoras, en particular en el abono de las indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tráfico. De otra parte, la interconexión se ha fortalecido, además de con los habituales contactos por móvil y correo electrónico, con el Foro Virtual –que ha tenido más utilización que nunca– y con el *chat* específicamente creado en este periodo temporal como ya se expuso.

El Fiscal de Sala ha estado en contacto permanente con el Director General de Tráfico y los jefes de las policías de tráfico de carreteras y ha realizado un seguimiento de los muy reprobables comportamientos de las *apps* y grupos de *WhatsApp* que informaban sobre la ubicación de los controles de movilidad, obstaculizando una medida esencial como el confinamiento o las restricciones posteriores. De estas conductas el Fiscal de Sala se ocupó en oficio de 3-4-2019 dirigido a todas las policías de tráfico, recabando datos sobre las *apps* que informaban de la ubicación de los controles de alcohol y drogas, con lo que frustraban la operatividad de estas esenciales estrategias preventivas de seguridad vial y de la persecución de delitos de gravedad que pueden detectarse en ellos. Las acciones investigadas han supuesto un salto cualitativo en su gravedad al desarrollarse en el Estado de Alarma. Por todo ello se estudia la propuesta de una posible tipificación penal de estos comportamientos o una singular tipificación jurídico-administrativa como infracción muy grave en la LO de Seguridad Ciudadana.

Por último, tras la finalización del primer Estado de Alarma se reanudaron con normalidad –no exenta de algunas excepciones– los controles de alcohol y drogas, si bien con protocolos sanitarios que los han ralentizado hasta el presente, al igual que los controles de velocidad, y las funciones de vigilancia de las vías públicas de las policías de tráfico se ejercen en principio con normalidad dentro de las restricciones a la movilidad que a día de hoy siguen existiendo.

#### 5.5.3.1 *La estadística de procedimientos judiciales: datos generales e incidencia del Covid-19*

Debe llamarse la atención sobre la ruptura que tiene lugar en el año 2020 en cuanto a la tendencia alcista que se apreciaba en los dos años precedentes por el incremento generalizado que se había producido en el volumen de actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial. Por el contrario, en una primera aproximación a los datos del ejercicio 2020, se aprecia una notable disminución respecto de 2019 y 2018 de todos los indicadores

estadísticos relativos a los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP, tanto del número de procedimientos judiciales incoados, como de las cifras de acusaciones del Ministerio Fiscal y del volumen de sentencias judiciales de condena.

Ahora bien, estos datos han de interpretarse de forma relativa, en cuanto son obviamente consecuencia directa, como veremos, de la especial situación de pandemia del Covid-19 y consiguientes restricciones circulatorias producidas en 2020, sin que, por ello, pueda hablarse propiamente de un cambio de ciclo en el volumen de la delincuencia vial.

En este sentido, en relación con la incidencia del Covid-19 en la estadística judicial de delitos viales, llamamos la atención sobre los siguientes fenómenos. Por una parte, la importante disminución de todos los indicadores judiciales –procedimientos, acusaciones y sentencias– corre paralela –aunque no proporcionalmente, como veremos–, con la experimentada por la movilidad circulatoria como consecuencia del confinamiento estricto consecuente al primer Estado de Alarma y las posteriores restricciones circulatorias con confinamientos perimetrales que a día de hoy aún perviven, lo que ha supuesto, en necesaria y obvia consecuencia, una notable reducción de la oportunidad de comisión delictiva que se ha traducido en los datos estadísticos reseñados.

Por ello, a diferencia de otros años, éste se puede afirmar sin temor a equivocarnos que no es que se haya producido una disminución del volumen de delitos viales detectados, sino una notable reducción de los cometidos. Y ello a pesar, como veremos, de la reducción en torno al 50% experimentada en 2020 por el número de controles –especialmente preventivos– de alcohol y drogas (en el ámbito ATGC), con alrededor de tres millones y medio menos que en 2019, lo que, si bien en la etapa de confinamiento estricto pudo obedecer a un trasvase a favor de los controles de movilidad frente a éstos, el resto del ejercicio puede explicarse por el indudable menor número de vehículos circulando por nuestras carreteras, por lo que las oportunidades de control –paralelamente a las delictivas– son también menores.

Ahora bien, matizando la idea anterior queda señalar, no obstante, como adelantábamos, que la reducción de movilidad no ha sido proporcional con la de los datos estadísticos judiciales. Según los datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los movimientos de largo recorrido disminuyeron en más de 24% en 2020 respecto de 2019, pasando de alrededor de 427 millones a algo más de 321 millones, mientras que la reducción de las cifras estadísticas de delitos viales ha sido porcentualmente menor, a saber, un 17%

de descenso en las cifras de acusaciones y sentencias condenatorias, y sólo de un 10% en el volumen de procedimientos judiciales incoados, de suerte que puede afirmarse la existencia de unas cifras latentes de delincuencia vial que se superponen y permanecen por encima de las restricciones a la movilidad.

El segundo fenómeno al que nos referíamos es el de la eficacia y rapidez de la justicia penal de tráfico en España que, como veremos, no se ha visto especialmente afectada por la pandemia del Covid-19. Así las cosas, el período de confinamiento estricto que conllevó el primer Estado de Alarma, con la suspensión de los plazos procesales decretada por la ya citada disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020, determinó que en el ámbito de la delincuencia vial, donde la inmensa mayoría de atestados no eran considerados urgentes al no conllevar privaciones cautelares de libertad, el cauce de las diligencias urgentes de juicio rápido fuera prácticamente inaplicable en ese período, como señalan asimismo los distintos Delegados provinciales.

Ello explica, como luego veremos, el incremento porcentual de los procedimientos incoados por los trámites de diligencias previas en relación con los abiertos por los cauces de las diligencias urgentes; así, frente a 2019, en que alrededor del 73% (tres de cada cuatro) de los procedimientos por delitos viales siguieron el cauce de las diligencias urgentes, en 2020 el porcentaje fue del 63% (aproximadamente 3 de cada cinco, con un descenso porcentual del 10%) de diligencias urgentes frente a diligencias previas. Ahora bien, tras el decaimiento del primer Estado de Alarma y el alzamiento de la suspensión de los plazos procesales, la situación se normalizó con la posterior y mayoritaria conversión de las diligencias previas incoadas en diligencias urgentes por la vía del art. 779.1. 5.º LECrim que, según señalan las memorias provinciales, fue habitualmente utilizado en el período indicado. Hasta el punto de que en el ejercicio 2020 se mantiene prácticamente la proporción de las acusaciones formuladas en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial por los trámites de diligencias urgentes de juicio rápido: en torno al 80% (cuatro de cada cinco, en porcentaje muy similar al de 2019) de las acusaciones lo fue por esta vía, por lo que, a pesar de la pandemia, se mantiene la habitual y ya tradicional rapidez y eficacia de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en nuestro país.

Finalmente, antes de adentrarnos en el concreto examen estadístico, conviene aclarar que, en cuanto al delito de abandono del lugar del accidente del nuevo art. 382 bis CP, introducido por la reforma de la LO 2/2019 dentro del capítulo de los delitos contra la seguridad vial, los aplicativos informáticos siguen sin proporcionar datos esta-

dísticos, si bien las memorias de los delegados provinciales llaman la atención sobre el incremento de los procedimientos incoados por este nuevo tipo durante el ejercicio 2020, aunque su aplicación sigue teniendo una leve incidencia.

### 5.5.3.2 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal. Procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, escritos de acusación y sentencias. Mención especial a los Juicios Rápidos*

#### 5.5.3.2.1 La eficacia y celeridad de la respuesta penal

A pesar de la indicada disminución de todos los indicadores estadísticos en la que indudablemente ha influido, como decimos, la situación de pandemia y sus consecuencias, se mantiene, en términos muy similares a los de los ejercicios precedentes, la muy importante proporción que absorben los delitos viales en relación con todo el volumen de actuación judicial y fiscal por cualesquiera tipologías delictivas. Así, en el ejercicio 2020 se han formulado por el Ministerio Fiscal 71.613 acusaciones por los delitos viales de los arts. 379-385 CP, lo que supone aproximadamente el 30% del total de las 242.846 evacuadas por la Fiscalía en todo tipo de procesos por delito. Asimismo, han recaído 66.648 condenas por estos delitos, que representan más del 31% del total de las 210.078 dictadas por toda clase de delitos. Se insiste, por tanto, en la idea de la importancia del volumen cuantitativo de la actividad judicial y del Ministerio Público en el marco de la delincuencia vial en España, de suerte que, en nuestro país, al igual que en años precedentes, prácticamente un tercio de todas las acusaciones y condenas lo son por los delitos de peligro contra la seguridad vial.

Por otra parte, la respuesta penal a la delincuencia vial en nuestro país sigue teniendo unas muy altas dosis de celeridad y eficacia a pesar del efecto de la pandemia, al menos en lo que a los delitos viales de peligro se refiere, con la eficacia que ello supone a los fines, no sólo de prevención especial del penado, sino también de prevención general. En este sentido, insistimos en la idea de que, si bien ha aumentado el porcentaje de los procedimientos incoados por los trámites de diligencias previas en detrimento de las diligencias urgentes de los llamados juicios rápidos, ello ha tenido una muy leve incidencia en la rapidez de la respuesta penal pues, como consecuencia de las posteriores adecuaciones procedimentales y conversiones de diligencias previas en diligencias urgentes por la vía del art. 779.1.5.º LECrim antes referidas, en 2020 –al igual que en los ejercicios precedentes–

una abrumadora mayoría de las acusaciones por delitos contra la seguridad vial, cuatro de cada cinco (más del 80%, en porcentaje levemente inferior al del año previo), han tenido lugar por estos trámites de juicio rápido, con un elevado porcentaje de sentencias condenatorias de conformidad que se estima en alrededor del 90%, como viene ocurriendo en la evolución interanual, lo que supone una ejecución más o menos inmediata de las penas impuestas, que en el ejercicio 2020 se concretan en 42.448 penas de privación del derecho a conducir y 1.331 pérdidas de vigencia del permiso del art. 47.3 CP, aproximadamente 46.000 penas estimadas de multa y 18.877 penas de trabajos en beneficio de la comunidad.

#### 5.5.3.2.2 Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación

El primer indicador aludido, esto es, número de procedimientos judiciales ingresados en 2020 por los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP, tanto por los trámites de diligencias previas como de diligencias urgentes, revela, en una primera aproximación, el volumen de actividad judicial producida en este ámbito, abstracción hecha de su resultado concreto en acusaciones y sentencias de condena a que luego se aludirá. Los datos estadísticos del ejercicio 2020 y su evolución interanual en la última década son los siguientes:

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Art. 379.1 CP...	1.063	1.003	1.021	752	818	902	813	842	889	1.562
Art. 379.2 CP...	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262
Art. 380 CP...	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050
Art. 381 CP...	313	315	318	204	190	204	190	87	207	297
Art. 383 CP...	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252
Art. 384 CP...	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172
Art. 385 CP...	510	535	411	396	482	417	379	389	477	489
Total.....	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084

Llama la atención la ruptura producida en la evolución alcista de este indicador iniciada en 2018, pues en el ejercicio 2020 disminuye

sensiblemente el número de procedimientos incoados en relación con los años previos, con una reducción de alrededor de 12.500 procedimientos respecto del año precedente (-10,9%). Este fenómeno se produce fundamentalmente en los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP (-15%) y en los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP (-8%), que absorben prácticamente la totalidad del descenso del número de procedimientos, junto con el delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 CP que también disminuye levemente (-5%), mientras que el resto de tipologías delictivas experimentan subidas, algunas muy elevadas en términos relativos, como la del delito de conducción a velocidad excesiva punible del art. 379.1 CP (+75%) y la de los de conducción temeraria del art. 380 CP (+51%) y 381 (+43%).

Respecto de los otros dos indicadores anunciados, a saber, número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, como es bien sabido, representan el resultado de la actividad judicial derivada de los procedimientos incoados. Como se adelantaba al inicio de este apartado, ambos experimentan importantes descensos: en 2020 se formulan alrededor de 15.000 acusaciones menos que el año precedente (-17%), invirtiendo así la tendencia al alza de los años previos, y se dictan aproximadamente 13.800 sentencias condenatorias menos que en 2019 (-17%), lo que acentúa la tendencia a la baja ya advertida ese año que, no obstante, estaba matizada por las consideraciones que hacíamos en la Memoria de 2019 sobre la limitación territorial de ese fenómeno a una sola comunidad autónoma, a diferencia de lo que acontece el presente año, en que la disminución de sentencias se produce de forma global en todos los territorios. Por otra parte, como viene ocurriendo de modo uniforme desde hace más de una década, los datos estadísticos de delitos viales de peligro proceden en más de un 90%, tanto en acusaciones formuladas como en sentencias dictadas, de dos delitos, el de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, que es el más importante cuantitativamente, seguido del delito de conducción sin permiso del art. 384 en sus tres modalidades típicas, aunque este año se reproduce el fenómeno advertido el año pasado, en el sentido de que aumenta el peso específico, proporcionalmente hablando, de los tipos del art. 384, a los que se suman este año los de conducción temeraria del art. 380 y de negativa a las pruebas de alcohol y drogas del art. 383, que ganan un ligero peso porcentual, en detrimento del delito del art. 379.2.

Las consideraciones anteriores emergen de la siguiente tabla, que contiene los datos interanuales de acusaciones y sentencias:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.1 CP . .	509	450	531	394	707	391
379.2 CP . .	54.033	56.173	50.537	48.078	39.485	38.241
380 CP . . .	966	872	1.263	852	1.918	1.433
381 CP . . .	80	60	106	79	169	82
383 CP . . .	2.318	2.797	2.652	2.625	2.482	2.301
384 CP . . .	28.520	28.868	31.817	28.406	26.807	24.156
385 CP . . .	26	44	52	46	45	44
Total . . .	86.452	89.264	86.958	80.480	71.613	66.648

En cuanto a los datos por tipologías delictivas, el descenso en el volumen de escritos de acusación se produce de forma acusada en los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 y en los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384, y, en menor medida, en el de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 y en el tipo residual del art. 385, lo que contrasta con la subida experimentada en los escritos de acusación formulados por el delito de conducción a velocidad excesiva punible del art. 379.1 y por los delitos de conducción temeraria en sus dos modalidades de los arts. 380 y 381, reproduciéndose por tanto el fenómeno ya aludido al tratar del volumen de procedimientos incoados. Por el contrario, la cifra de sentencias condenatorias desciende de forma global en todos los tipos viales, excepción hecha de los delitos de conducción temeraria que, al igual que se producía en el volumen de acusaciones, experimentan subidas, muy notorias en el tipo básico del art. 380.

Por último, en cuanto a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal por delitos viales en el marco del art. 5 EOMF, en el ejercicio 2020 se han incoado 775, lo que supone un importante descenso en relación con las incoadas el año precedente (-274/-26%), la mayoría de ellas por delitos de conducción sin permiso del art. 384, lo que viene siendo ya constante en las series estadísticas.

### 5.5.3.2.3 Las tasas de resolución

La siguiente tabla representa las denominadas tasas de resolución positiva, es decir, el cociente entre el número de asuntos resueltos por

sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados, así como su evolución interanual:

Delitos CSV	DP+DU 2020	Sentencias 2020	Tasa resolución 2020	Tasa resolución 2019
379.1 CP. . . . .	1.562	391	0,25 (25%)	0,44
379.2 CP. . . . .	57.262	38.241	0,66 (66%)	0,70
380 CP . . . . .	3.050	1.433	0,46 (46%)	0,42
381 CP . . . . .	297	82	0,27 (27%)	0,38
383 CP . . . . .	2.252	2.301	1,02 (102%)	1,10
384 CP . . . . .	37.172	24.156	0,64 (64%)	0,69
385 CP . . . . .	489	44	0,08 (8%)	0,09
Total . . . . .	102.084	66.648	0,65 (65%)	0,70

La tasa global de resolución desciende nuevamente en el ejercicio 2020, con una variación porcentual de -5 puntos, repitiendo, aunque de forma menos acusada, el fenómeno ya experimentado en 2019. Se debe a que la disminución proporcional del volumen de procedimientos incoados ha sido menos intensa que la experimentada por las cifras de sentencias condenatorias. No obstante, este fenómeno ha de interpretarse con las debidas reservas y cautelas, a la espera de los datos del año 2021, dadas las especiales peculiaridades del año 2020, con la situación de pandemia vivida y sus efectos en la tramitación de procedimientos, a que hemos aludido. En cualquier caso, la tasa de resolución, que sólo se refiere a los asuntos resueltos por sentencia condenatoria, sigue siendo moderadamente elevada, y, siguiendo la idea apuntada en los años precedentes, si a las resoluciones de condena sumáramos otras resoluciones de fondo definitivas –sentencias absolutorias y autos de archivo–, sería muy elevado el porcentaje de procedimientos resueltos en el ejercicio corriente, en cifras estimadas cercanas a la igualdad entre asuntos ingresados y resueltos. Todo ello conduce a seguir afirmando, como en años precedentes, la existencia de un alto grado de unificación y seguridad jurídica en la interpretación de los tipos viales y unas elevadas dosis de aceptación por los órganos judiciales de los criterios hermenéuticos del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial en España a través de la Circular 10/2011 FGE e instrumentos posteriores de coordinación, cuyas pautas han sido aceptadas, en lo esencial, por la jurisprudencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo emanada de la función nomofiláctica de la modalidad casacional introducida por la Ley 41/2015 a

que nos referimos, de suerte que en el ámbito de los delitos viales de peligro se han alcanzado elevados niveles de uniformidad, unificación interpretativa y seguridad jurídica en los últimos años.

#### 5.5.3.2.4 Distribución territorial de sentencias condenatorias

En este aspecto se aprecia que la disminución del volumen de sentencias condenatorias es un fenómeno generalizado en todos los territorios, excepción hecha de Madrid, en que aumentan muy ligeramente, y, especialmente, de Cataluña, donde experimentan una importante subida de más de 1.300 sentencias (+16%), invirtiendo el descenso apreciado en 2019, aunque tal aumento sólo absorbe una parte mínima de la reducción apreciada el año pasado, por lo que Cataluña sigue este año por debajo del primer puesto que tradicionalmente ocupaba en la cifra de sentencias condenatorias. Así las cosas, Andalucía se mantiene como la primera comunidad autónoma en volumen cuantitativo de sentencias, seguida de Madrid y de Cataluña, que escalan ambas un puesto en este ranking respecto de 2019, en detrimento de la Comunidad Valenciana, que desciende del segundo al cuarto. En cualquier caso, la situación atípica de 2020 exige hacer un seguimiento de la evolución de este indicador en años venideros. Los datos estadísticos y su evolución interanual aparecen en la siguiente tabla:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2020 (en paréntesis 2019)	Variación 2019-2020
Andalucía . . . .	42	6.006	360	19	276	5.369	2	12.074 (15.449)	-3.375
Aragón. . . . .	13	727	25	2	42	409	0	1.218 (1.757)	-539
Asturias . . . . .	4	815	30	3	40	367	3	1.262 (1.858)	-596
I. Baleares . . . .	9	1.357	19	0	69	733	0	2.187 (2.723)	-536
I. Canarias . . . .	17	1.825	42	4	69	1.271	2	3.230 (5.262)	-2.032
Cantabria . . . . .	0	511	29	0	12	265	4	821 (1.045)	-224
Cataluña. . . . .	91	5.140	225	18	524	3.640	3	9.641 (8.297)	+1.344
Extremadura . . .	8	744	41	2	49	379	2	1.225 (1.471)	-246
Galicia . . . . .	20	2.532	77	2	143	1.740	0	4.514 (6.615)	-2.101

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2020 (en paréntesis 2019)	Variación 2019-2020
La Rioja . . . . .	3	242	11	1	9	106	0	372 (608)	-236
Madrid . . . . .	71	6.611	156	6	322	3.285	0	10.451 (10.354)	+97
Murcia . . . . .	12	1.542	58	0	96	1.072	0	2.780 (3.278)	-498
Navarra . . . . .	0	567	24	4	53	315	3	966 (1.283)	-317
P. Vasco . . . . .	22	1.530	32	10	90	680	22	2.386 (3.059)	-673
C. Valenciana . .	48	5.151	177	6	364	2.430	2	8.178 (10.712)	-2.534
C. La Mancha . .	22	1.424	48	3	61	1.003	1	2.562 (3.327)	-765
Castilla y León	9	1.517	79	2	82	1.092	0	2.781 (3.382)	-601
Total Sentencias	391	38.241	1.433	82	2.301	24.156	44	66.648	

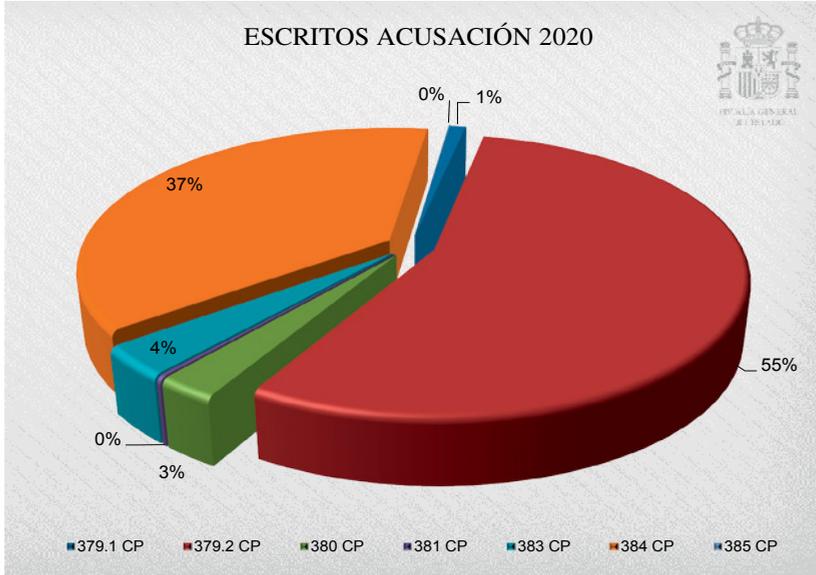
### 5.5.3.2.5 Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial

En 2020 más del 63% (aproximadamente 3 de cada 5, con un descenso porcentual del 10% respecto de 2019) de los procedimientos incoados y del 80% (cuatro de cada cinco, en porcentaje muy similar al de 2019) de las acusaciones por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 lo fueron por los trámites de los denominados juicios rápidos (diligencias urgentes). Como ya adelantábamos, en 2020 aumenta significativamente el número de procedimientos de diligencias previas y disminuye de forma relevante el de diligencias urgentes, aunque ese reparto proporcional no se trasmite al de las acusaciones, ya que se mantiene prácticamente la elevada proporción de las formuladas por los trámites de juicio rápido. Este reparto proporcional de acusaciones (80/20) entre ambas tipologías procedimentales subraya, como viene siendo constante, los atributos de celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico en España:

Delitos Viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados . . . . .	36.934	65.150	102.084
E. Acusación . . . . .	14.109	57.504	71.613

### 5.5.3.2.6 Representación gráfica de los datos estadísticos

**TABLA 1. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS**



**TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS**



### 5.5.3.3 *El exceso de velocidad punible*

Los datos estadísticos de 2020 relativos al tipo residual del art. 379.1 CP –que sólo absorbe un 1% aproximado de acusaciones y sentencias por delitos viales– se representan en la siguiente tabla, en la que se aprecia un notable incremento de las acusaciones (+33%), acentuando el fenómeno del pasado año, y una estabilidad en el volumen de sentencias, con una reducción prácticamente inapreciable del 0,7%:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.1 CP	509	450	531	394	707	391

A continuación se hará referencia a los porcentajes comparativos entre el volumen de actividad judicial por excesos de velocidad penales –procedimientos incoados por el tipo del art. 379.1– y el de actividad sancionadora administrativa por la misma causa –expedientes incoados en ámbito DGT por infracciones administrativas de velocidad no penales, obviando los de otras administraciones–

De la siguiente tabla, en la que aparecen los datos referidos, se deduce que la práctica totalidad de los excesos de velocidad se sancionan en el ámbito administrativo y sólo acceden al ámbito jurisdiccional penal el 0,06% de los detectados, lo que, por otra parte, ha sido constante todos estos años ante las exigencias típicas para la existencia del delito estudiado (exceso en más de 80 km/h en vía interurbana y 60 km/h en vía urbana):

Conducción con exceso de velocidad	2020
Expedientes sancionadores administrativos . . . . .	2.431.177
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP) . . . . .	1.562

\* Los datos de expedientes administrativos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.

### 5.5.3.4 *La conducción embriagada, bajo los efectos del alcohol o drogas y la negativa a someterse a las pruebas para su detección*

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.2 CP	54.033	56.173	50.537	48.078	39.485	38.241

Se acentúa en el ejercicio 2020 la tendencia a la baja que ya se apreciaba el año pasado –tanto en las cifras de acusaciones del Ministerio Fiscal como de sentencias condenatorias– por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP. Así, en 2020 se han formulado aproximadamente 11.000 acusaciones menos que en 2019, con una reducción porcentual del 21,8% (incrementando la disminución del 6,5% apreciada en 2019), y se han dictado alrededor de 9.800 condenas menos que el año previo, lo que representa una bajada porcentual del 20,4% (superior a la reducción del 14,5% de 2019). Este fenómeno corre paralelo, como ya adelantamos, con la drástica reducción operada, por motivo de la situación de pandemia derivada del Covid-19 y restricciones de movilidad subsiguientes, en el número de controles de alcoholemia y drogas realizados en 2020. Ahora bien, la disminución de los indicadores judiciales –volumen de delitos viales detectados reflejado en acusaciones y condenas– no ha sido proporcional con la mayor reducción experimentada en la actividad de control policial pues, si bien las cifras de controles de alcohol y drogas se ha visto reducida en 2020 en torno al 50% en el ámbito ATGC, las acusaciones y sentencias de condena lo han sido alrededor del 20%, habiendo sido esperable una mayor disminución de las cifras de delincuencia vial constatada.

En cuanto al análisis comparativo entre el volumen de actividad sancionadora judicial y administrativa por alcoholemia y drogas, en el ejercicio 2020 emerge un nuevo fenómeno, cual es que la actividad sancionadora penal ha desplazado una parte importante de la sancionadora administrativa. Esta última, reflejada en el número de expedientes sancionadores administrativos tramitados sólo en el ámbito DGT (no se cuenta con datos globales de otras administraciones) por infracciones de alcoholemia positiva/presencia de drogas, sí ha experimentado reducciones porcentuales en torno al 50% y, por tanto, proporcionales a las antes referidas del número de controles de alcoholemia y drogas, mientras que el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos penales incoados por este tipo de conductas ha sufrido una variación porcentual negativa del 15%. Como consecuencia de lo anterior, aunque en un plano de práctica igualdad, la actividad sancionadora penal (50,73% del total) supera por primera vez en estos años a la sancionadora administrativa en el ámbito DGT, que venía absorbiendo más del 60% de todo el volumen sancionador.

Los datos se reflejan en esta tabla:

Conducción alcohol o drogas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia+drogas).	103.085	104.092	106.740	102.818	107.475	124.535	119.344	55.614
Expedientes administrativos (alcoholemia).	100.506	94.638	80.388	75.888	75.430	73.409	83.139	37.116
Expedientes administrativos (drogas).	2.579	9.454	26.352	26.930	32.045	51.126	36.205	18.498
Procedimientos penales.	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262

\* Los datos de expedientes administrativos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.

Así pues, la actividad sancionadora de la DGT por conducción con alcoholemia positiva o presencia de drogas sufre un drástico retroceso en el ejercicio 2020, lo que con toda seguridad viene motivado por las consecuencias del Estado de Alarma decretado con motivo del Covid-19. En este sentido, en materia de alcoholemia, los expedientes sancionadores administrativos experimentan una reducción del 55% respecto de 2019, con las menores cifras de toda la serie estadística de los últimos años. El fenómeno, como decíamos, es paralelo al sufrido por los controles de alcoholemia, en cuanto el número de los realizados por la ATGC ha disminuido asimismo en un 52%, con una cifra global de 3.121.815, la menor con diferencia de toda la serie interanual, lo que supone más de tres millones menos de controles que en 2019.

Y otro tanto cabe decir en cuanto a la conducción con presencia de drogas. En este punto el número de expedientes sancionadores administrativos incoados en el ejercicio 2020 por la DGT experimentan una considerable reducción del 48% respecto del año anterior, mientras que, paralela y proporcionalmente, el volumen de controles de detección de drogas realizados por la ATGC disminuye un 49% en relación con los practicados en 2019, pasando de los 95.081 de ese año a los 48.194 del ejercicio corriente –cifra más baja desde 2015–, lo que igualmente viene motivado por las consecuencias de la pandemia. Por otra parte, sigue siendo muy escasa la derivación a la vía penal de los resultados positivos detectados en los controles de drogas, que son casi en su totalidad sancionados en el ámbito administrativo, con un reflejo meramente testimonial en el procedimiento penal: en el mismo

ámbito ATGC, en 2020 sólo se instruyeron 97 diligencias penales de los 1.355 positivos en accidente, 34 de los 4.586 positivos en controles por infracción, y 61 de los 10.974 positivos en controles preventivos; ahora bien, se acentúa la tendencia alcista ya advertida el año anterior, de suerte que en 2020 los porcentajes de derivación a la vía penal son ligera y progresivamente superiores a los de los dos años precedentes, pasando de un índice de derivación del 0,17% de 2018 respecto del número total de pruebas de drogas realizadas, al 0,39% de 2020, lo que es especialmente llamativo en cuanto a los positivos en controles preventivos, en los que el índice de derivación es del 0,55% de positivos en 2020 frente al 0,16% de 2019, fenómeno éste –incremento del volumen de atestados por conducción bajo la influencia de drogas– que reiteran algunas memorias provinciales, siendo razonable pensar, a espera de la evolución futura de estos datos, que el oficio del Fiscal de Sala de 18 de julio de 2019, relativo al acta de signos externos y pautas para la instrucción de atestados y derivación a la vía penal de estas conductas, pueda haber comenzado a dar frutos.

Por último, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP, siguiendo la tendencia general, experimenta ligeras reducciones en 2020, tanto en el volumen de acusaciones (-6%) como en el de condenas (-12%):

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
383 CP	2.318	2.797	2.652	2.625	2.482	2.301

### 5.5.3.5 *La conducción temeraria y con manifiesto desprecio por la vida de los demás*

Resulta llamativa en este año de pandemia la peculiar tendencia al alza de estas dos tipologías de conducción temeraria, con importantes incrementos porcentuales en 2020: así, en cuanto al tipo básico del art. 380 las acusaciones aumentan en un 51% y las condenas en un 68%, y en el del art. 381 en un 59% y 3% respectivamente.

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
380 CP	966	872	1.263	852	1.918	1.433
381 CP	80	60	106	79	169	82

### 5.5.3.6 *La conducción sin permiso*

En cuanto a las tres modalidades típicas de conducción sin permiso del art. 384 CP (con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos, con privación judicial y sin haberlo obtenido nunca), en 2020 se aprecia, como viene siendo la tónica general en este atípico año de pandemia, una notable disminución respecto del ejercicio previo, aunque menor que en otras tipologías delictivas como la del art. 379.2, tanto en el volumen de escritos de acusación, con una reducción porcentual del 15%, como de sentencias de condena, con un similar descenso porcentual de prácticamente el 15%:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
384 CP	28.520	28.868	31.817	28.406	26.807	24.156

### 5.5.3.7 *La creación de un grave riesgo para la circulación*

Nos referimos, por último, al tipo del art. 385 CP que, a diferencia de lo que ocurría en 2019, en 2020 vuelve a experimentar reducciones, tanto en la cifra de acusaciones (-13%), como –de forma casi testimonial– en el volumen de condenas (-4%). Dadas sus cifras absolutas podemos seguir afirmando que se trata de un tipo residual casi inaplicado:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
385 CP	26	44	52	46	45	44

### 5.5.3.8 *Penas impuestas y su ejecución en delitos contra la seguridad vial*

Nos referimos en este apartado a las penas impuestas en las 66.648 sentencias condenatorias por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP en el ejercicio 2020 y su evolución interanual.

#### 5.5.3.8.1 *Penas privativas de libertad*

Los datos estadísticos suministrados por Instituciones Penitenciarias relativos al número de internos que cumplen condena «sólo» por

delito contra la seguridad vial tampoco este año sirven para extraer conclusiones relativas al volumen de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas, pues se trata de meras «fotografías fijas» que sólo representan el número de internos en una concreta fecha, con elevadas fluctuaciones a lo largo del año, como puede observarse en la siguiente tabla en cuanto a los datos de 2020, y que, por otra parte, tampoco puede decirse que experimenten grandes variaciones en la evolución interanual:

Fecha	Penados (Judiciales)	Preventivos	Localización Permanente	Liberados Condicionales	Fin Semana	Total
15/1/2017 . . . .	688	2	3	64	5	762
15/1/2018 . . . .	803	7	3	52	2	867
15/1/2019 . . . .	779	8	3	56	2	848
15/1/2020 . . . .	811	13	2	49	2	877
15/6/2020 . . . .	621	3	2	50	1	677
15/12/2020 . . .	811	6	2	52	1	872

#### 5.5.3.8.2 Penas no privativas de libertad

De acuerdo con los datos proporcionados por Instituciones Penitenciarias, en el ejercicio 2020 se han gestionado 19.350 entradas por penas y medidas alternativas impuestas por delitos contra la seguridad vial, correspondiendo la inmensa mayoría –18.877–, como viene siendo habitual, al cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad, y una mínima parte –473– a programas de educación vial como condición de suspensión de penas privativas de libertad. Estas cifras son las menores de toda la serie interanual y representan una reducción porcentual del 20%, paralela –como no podía ser de otra manera en este año atípico– a la disminución experimentada en el volumen de sentencias de condena:

Año	Entrada Sentencias*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889
2016	28.332
2017	25.938

Año	Entrada Sentencias*
2018	24.543
2019	24.487
2020	19.350

\* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

Teniendo en cuenta la estabilidad y mínima incidencia en términos absolutos de las penas privativas de libertad, así como el importante descenso sufrido por la cifra global de sentencias de condena, que no aparece absorbido en su totalidad por el experimentado en el número de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, ello implica que, conforme a la triple alternativa penológica de los arts. 379 y 384, el volumen de penas de multa se haya visto asimismo reducido en este año de pandemia hasta situarse, en una aproximación estimativa, en torno a las 46.000.

Finalmente, en cuanto a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en los tipos de los arts. 379, 380, 381 y 383 (no se cuenta aún con datos estadísticos del nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis), en el ejercicio 2020 se han impuesto aproximadamente 42.448 penas de este tipo, alrededor de 9.500 menos que en 2019 (-18%), como consecuencia del descenso experimentado en las sentencias de condena por aquellos delitos, de las que han accedido al Registro de Conductores e Infractores 1.331 superiores a dos años, con la consiguiente aplicación en estos casos de la pérdida de vigencia del permiso de conformidad con el art. 47.3 CP. La siguiente tabla refleja los datos comparativos interanuales de las pérdidas de vigencia administrativas y las impuestas en vía penal:

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	
2010	42.010	93,48	2.932	6,52	44.942
2011	37.493	91,42	3.521	8,58	41.014
2012	27.668	90,09	3.043	9,91	30.711
2013	24.693	89,40	2.928	10,60	27.621
2014	23.293	88,19	3.119	11,81	26.412
2015	18.940	88,21	2.532	11,79	21.472
2016	15.848	88,50	2.060	11,50	17.908

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	
2017	18.254	89,80	2.075	10,20	20.329
2018	19.795	91,03	1.949	8,96	21.744
2019	21.611	91,83	1.922	8,16	23.533
2020	15.367	92,02	1.331	7,97	16.698

\* Los datos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.