

5.5 La estadística de procedimientos judiciales

5.5.1 INTRODUCCIÓN. LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

El balance provisional de la siniestralidad vial de nuestras carreteras en 2021, publicado por la DGT a principios del presente año, refleja una reducción del 9 % en el número de fallecidos en relación con el año 2019 (año de referencia al hacerse abstracción del año de pandemia en el que no existió una movilidad normalizada), que es proporcional con la reducción del 8 % experimentada por los datos de movilidad de 2021 respecto del mismo año 2019 (393,7 millones de movimientos de largo recorrido por los 427,1 millones de 2019). Así, los datos provisionales de fallecidos a 24 horas en vías interurbanas fueron de 1.004 personas, 97 fallecidos menos que en 2019, lo que convierte a 2021 en el mejor año de la serie histórica, exclusión hecha del año de pandemia. Asimismo, en 2021 resultaron heridas graves 3.728 personas, 705 menos que en 2019 (-16 %).

Ahora bien, los datos de mortalidad y movilidad no tuvieron un comportamiento homogéneo, como destaca la DGT, a lo largo del año: en el período de enero a abril, todavía vigente el Estado de Alarma que decayó el 9 de mayo, el descenso de siniestralidad fue del 22 % respecto de 2019, paralelo pero no proporcionado al experimentado por los niveles de movilidad, que se redujeron en un 29 % en relación con 2019 como año de contraste. Los meses inmediatamente posteriores al estado de alarma, mayo y junio, fueron especialmente negativos, con un incremento de la siniestralidad del 24 % también en relación con el mismo período de 2019, a pesar de que la movilidad no se había recuperado en su totalidad (-4 % respecto de 2019). El verano (meses de julio y agosto) finalizó con unos niveles de movilidad muy similares a los de 2019 y, aun así, el número de fallecidos descendió en un 12 %. Finalmente, el último cuatrimestre de 2021 experimentó unos niveles de movilidad mayores que los de 2019 (+5 %) y, a pesar de ello, las cifras de fallecidos descendieron un 10 %.

Como se observará al analizar la estadística judicial, este descenso en las cifras de siniestralidad vial y movilidad no ha tenido incidencia alguna en las estadísticas judiciales de la delincuencia vial en España, que han visto exponencialmente incrementados todos los indicadores en 2021, los mayores de los últimos años, tanto de procedimientos judiciales incoados como de acusaciones formuladas y sentencias de condena recaídas. Es decir, se puede hablar de la existencia de unas cifras latentes de delincuencia vial que subyacen o están desconectadas de los datos de movilidad y siniestralidad vial.

5.5.2 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: DATOS GENERALES

La primera conclusión que llama la atención tras el examen de los datos estadísticos del ejercicio de 2021 relativo a los delitos viales de peligro de los artículos 379 a 385 CP es el muy notable incremento que experimentan todos los indicadores, tanto en el volumen de actividad judicial, reflejado en el número de procedimientos incoados, como en las cifras de acusaciones del Ministerio Fiscal y de sentencias judiciales de condena. El aumento de procedimientos judiciales, acusaciones y sentencias condenatorias ha sido tan elevado que no es que volvamos a los niveles prepandemia de 2019, sino que se superan considerablemente, como luego veremos, hasta el punto de que los citados indicadores estadísticos son los mayores de los últimos años, situándonos en cifras similares a las muy elevadas de 2011-2012. Especialmente indicativo y preocupante es el incremento del número de procedimientos judiciales incoados, el mayor desde 2011, que al reflejar como dato criminológico, el volumen de delincuencia vial detectada en el año en curso (a diferencia de las acusaciones y sentencias de condena, que pueden referirse a procedimientos incoados en años previos), permite hablar de un repunte inusitado de ésta en 2021. Y todo ello a pesar de que no ha sido un año con una movilidad completamente normalizada, pues no fue hasta el 9 de mayo de ese ejercicio en que se alzó el último de los estados de alarma decretados con ocasión de la pandemia; así, insistiendo en los datos reflejados en la memoria pasada, en el primer trimestre de 2021 ya se advertía un descenso del 28 % en los movimientos de largo recorrido en relación con el mismo período de 2019 (65 frente a 91 millones), sin que esta menor movilidad haya tenido influencia alguna, al menos positiva, en la cifra de delitos viales, que han ascendido notablemente, como ya adelantábamos, respecto del periodo prepandemia y los años precedentes.

En definitiva, a pesar de esas restricciones circulatorias y de que la vuelta a la «relativa» normalidad no se produjo hasta el alzamiento del último estado de alarma en mayo de 2021, las cifras estadísticas de delitos viales han crecido de forma desacompasada con esas realidades y volúmenes circulatorios. En parte puede deberse a lo que algunos fiscales delegados han denominado efecto «rebote» tras el período estricto de pandemia, derivado de la efervescencia producida en nuestros hábitos circulatorios en un mal entendido sentimiento de recuperación de libertad tras las restricciones y confinamientos perimetrales

sufridos, en detrimento y pérdida de parte de la conciencia vial adquirida por la ciudadanía antes de la pandemia.

No obstante, los datos estadísticos han de interpretarse con la necesaria prudencia pues, dado que en el período de pandemia sufrió un importante incremento el número de diligencias previas por delitos viales en detrimento de los procedimientos de juicio rápido, bien puede ocurrir que parte del incremento experimentado en 2021 por los indicadores estadísticos pueda explicarse, al menos en cuanto al número de acusaciones del Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, por corresponder a procedimientos de diligencias previas incoados en 2020 que no han sido resueltos hasta 2021, a pesar de la importante conversión numérica de diligencias previas en diligencias urgentes por la vía del artículo 779.1.5.º LECrim. En cualquier caso, este remanente de procedimientos de 2020 parece insuficiente justificación del espectacular incremento producido en todos los indicadores judiciales –acusaciones y sentencias–, y menos aún el de procedimientos incoados, que no depende del resultado de los procedimientos incoados en 2020, más aún si tenemos en cuenta, como señalan algunos delegados, que en 2021 se aprecia una normalización de la actividad judicial, en contraposición con el año 2020 en que se produjo un ascenso de las diligencias previas incoadas y un significativo descenso de las diligencias urgentes, así como una progresiva reducción de las conformidades alcanzadas por la vía del artículo 779.1.5.º LECrim provenientes de diligencias previas incoadas durante 2020.

En este sentido, así como el año pasado se señalaba que la reducción de la movilidad no había sido proporcional con la de los datos estadísticos judiciales, pues aquella disminuyó en 2020 en mayor proporción que las cifras estadísticas de delitos viales, de suerte que podía afirmarse la existencia de unas cifras latentes de delincuencia vial que se sobreponen y permanecen por encima de las restricciones a la movilidad, en 2021 insistimos en la misma idea que ya adelantábamos, en el sentido de poner el acento en el incremento del volumen de delincuencia vial de forma desproporcionada en relación con el de movilidad, debiendo buscarse el origen de aquél en otros factores.

Finalmente, conviene señalar antes de entrar en el análisis de los concretos datos estadísticos, que la especialidad sigue sufriendo la rémora de las aplicaciones informáticas de las que se nutre la estadística, como ya se ha expuesto de forma repetida en años anteriores. No es ya que sigamos sin contar con datos estadísticos fiables del nuevo delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP, introducido ya hace más de tres años por la reforma de la LO 2/2019,

al no estar previsto en los aplicativos informáticos a pesar de los esfuerzos y gestiones llevados a cabo por esta Unidad Coordinadora, sino que la falta de datos estadísticos de los delitos imprudentes de resultado –lesiones y, especialmente, homicidios– se ha convertido, en una carencia sistémica de la especialidad, en cuanto que aquéllas aplicaciones siguen sin discriminar las imprudencias de tráfico de las que se producen en otros ámbitos de riesgo (sanitarias, laborales, etc.), por lo que los datos –en el mejor de los casos parciales– de que se dispone no son sino fruto del buen hacer y esfuerzo de los fiscales delegados y sus seguimientos manuales. En cualquier caso, en cuanto al delito de abandono del lugar del accidente, a pesar de no poder ofrecer datos estadísticos, se hace cada vez más presente en los procedimientos judiciales y las memorias de los delegados provinciales siguen llamando la atención sobre el incremento de los procedimientos incoados por este nuevo tipo durante el ejercicio 2021.

5.5.3 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

5.5.3.1 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal*

En el ejercicio 2021 se ha mantenido –y superado– respecto de los años precedentes la muy alta proporción numérica que ocupan los delitos viales en relación con el volumen global de la actividad judicial y del Ministerio Fiscal por cualesquiera tipologías delictivas. Así, en el año 2021 se han formulado por el Ministerio Fiscal 96.244 acusaciones por los delitos contra la seguridad vial de los artículos 379-385 CP, lo que representa más del 33 % del total de las 284.954 formuladas por la Fiscalía en toda clase de procesos penales por cualesquiera delitos. Asimismo, se han dictado 94.942 condenas por estos delitos viales, que suponen más del 34 % del global de las 275.021 recaídas por toda clase de delitos. Ambos porcentajes comparativos son los más elevados del último lustro, lo que refuerza la importancia cuantitativa que, dentro del volumen total de actividad judicial y del Ministerio Público en el ámbito penal, tiene la delincuencia de tráfico en España, donde más de un tercio de todas las acusaciones y sentencias lo son por delitos viales de peligro, lo que se ha convertido ya en una constante de los últimos años.

Por otra parte, si el año pasado aludíamos a que la pandemia no había afectado a la tradicional celeridad y eficacia de la respuesta

penal a la delincuencia vial, esta misma idea se mantiene en el ejercicio 2021, al igual que en los años prepandemia, con los beneficios que ello produce a los fines de la prevención especial del penado y general de la sociedad en su conjunto. En efecto, en 2021 se ha incrementado, revirtiendo el fenómeno del año pasado, el porcentaje de los procedimientos incoados por los trámites de diligencias urgentes de juicio rápido en detrimento de las diligencias previas (70 % de diligencias urgentes del total de procedimiento incoados por delitos viales, frente al 63 % de 2020). Asimismo, la inmensa mayoría de las acusaciones por delitos viales, cuatro de cada cinco (el 80 % al igual que en 2020), se han formulado por estos trámites de juicio rápido, con un abrumador porcentaje de sentencias condenatorias de conformidad que se estima en alrededor del 90 %, lo que también viene siendo constante en la evolución de los últimos años. Esto avala la inmediatez de la ejecución de las penas impuestas, que en el ejercicio 2021 se concretan en 60.790 penas de privación del derecho a conducir y 1.791 pérdidas de vigencia del permiso del artículo 47.3 CP, aproximadamente 67.000 penas estimadas de multa y 25.905 penas de trabajos en beneficio de la comunidad.

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

El primer indicador estadístico, a saber, número de procedimientos judiciales incoados en 2021 por los delitos viales de peligro de los artículos 379-385 CP, tanto por los trámites de diligencias previas como de diligencias urgentes, describe en abstracto, el volumen de actividad judicial que en el ejercicio corriente ha tenido lugar en el ámbito de la delincuencia vial, independientemente de su resultado, que se concreta en las cifras de acusaciones y sentencias de condena a que nos referimos más adelante. Las cifras de este indicador de procedimientos incoados en 2021 y su evolución interanual en la última década se reflejan en la siguiente tabla:

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Art. 379.1 CP . .	1.003	1.021	752	818	902	813	842	889	1.562	1.193
Art. 379.2 CP . .	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674
Art. 380 CP . . .	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360
Art. 381 CP . . .	315	318	204	190	204	190	87	207	297	268

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Art. 383 CP . . .	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897
Art. 384 CP . . .	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058
Art. 385 CP . . .	535	411	396	482	417	379	389	477	489	489
Total	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084	125.939

Llama la atención el extraordinario incremento experimentado en 2021 por el número de procedimientos ingresados, no ya sólo en relación con el año previo de pandemia (aumento en más de 23.800 procedimientos respecto de 2020 y porcentual del 23 %), sino asimismo en relación con el período prepandemia, con alrededor de 11.000 procedimientos incoados más que en 2019 (incremento porcentual del 9,8 % respecto de ese año), hasta el punto de que el volumen de actividad judicial es el mayor de la década, debiéndonos remontar a 2011 para encontrar un volumen superior de actividad judicial en este ámbito (en ese año se incoaron más de 140.000 procedimientos por delitos contra la seguridad vial), de suerte que, como señalábamos más arriba, en 2021 se puede decir que ha existido sin duda un repunte de delincuencia vial detectada. Este fenómeno alcista en el volumen de procedimientos abiertos se refleja fundamentalmente –en términos porcentuales y en tendencia inversa a la del año pasado– en el delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del artículo 383 CP (+28 %), en los tres tipos de conducción sin permiso del artículo 384 CP (+26 %) y en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 CP (+23 %). Es más, destaca la circunstancia de que el número de procedimientos incoados por los tipos citados de los artículos 383 y 384 CP, junto con las conducciones temerarias del artículo 380 CP, son los mayores de la última década.

Similares consideraciones pueden hacerse respecto de los otros dos indicadores estadísticos anunciados, número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, que ofrecen una visión más depurada de la estadística judicial de delitos viales de peligro, en cuanto reflejan los resultados concretos de la actividad judicial que describen los procedimientos incoados. Como adelantábamos al inicio del examen estadístico, en 2021 ambos experimentan extraordinarios incrementos en relación con el año previo de pandemia y el precedente prepandemia: así, en 2021 se han formulado más de 24.600 y 9.200 acusaciones que en 2020 y 2019 (incremento porcentual del 34 y 10 %) respecti-

vamente, y se han dictado más de 28.200 y 14.400 sentencias de condena (incremento porcentual del 42 y 17 %) que en aquéllos mismo años. Llama la atención, asimismo, que el volumen de acusaciones y condenas de 2021 es el mayor de toda la serie interanual desde 2011 y 2012, respectivamente. Por otra parte, y esto viene sucediendo también de modo uniforme desde hace más de una década, el volumen estadístico de delitos viales de peligro se nutre en más de un 90 %, tanto en acusaciones como en sentencias de condena recaídas, 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 artículo 384 en sus tres modalidades típicas cuyo número de acusaciones, no obstante y al igual que en los últimos años estudiados, sigue ganando un ligero peso porcentual en relación con el resto de tipologías delictivas, mientras que la cifra de condenas lo hace a favor del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, recuperando así parte del volumen proporcional perdido en años precedentes en relación con otros tipos.

La siguiente tabla refleja las series estadísticas interanuales de acusaciones y sentencias de condena y de ella se extraen las consideraciones expuestas:

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
379.1 CP. . . .	531	394	707	391	733	578
379.2 CP. . . .	50.537	48.078	39.485	38.241	53.298	54.764
380 CP	1.263	852	1.918	1.433	2.246	1.928
381 CP	106	79	169	82	154	138
383 CP	2.652	2.625	2.482	2.301	3.401	3.382
384 CP	31.817	28.406	26.807	24.156	36.367	34.127
385 CP	52	46	45	44	45	25
Total	86.958	80.480	71.613	66.648	96.244	94.942

Descendiendo al examen de los datos por tipos viales, el incremento del volumen de escritos de acusación y de sentencias de condena se produce de forma más o menos generalizada en todas las tipologías delictivas, excepción hecha del tipo residual –numéricamente hablando– del artículo 385 CP, así como del 381 CP en cuanto al número de acusaciones. Por el contrario, los tipos de los artículos 379.1, 380, 383 y 384 CP ofrecen los datos más elevados de acusaciones y condenas de toda la serie interanual de la última década.

Finalmente nos referimos a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal por delitos viales de peligro en el marco del artículo 5 EOMF. Así, en el ejercicio 2021 se han incoado 738, la inmensa mayoría por los delitos de conducción sin permiso del artículo 384 CP, por lo que continúa la línea de descenso ya advertida en los años precedentes que, no obstante, puede tener una interpretación favorable pues, como señalan algunos fiscales delegados, obedece a una mejor coordinación con las Jefaturas Provinciales y Policías de tráfico, lo que ha evitado remisiones duplicadas de actuaciones a juzgados y fiscalías.

5.5.3.3 *Las tasas de resolución*

En la siguiente tabla se representan 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 2021	Sentencias 2021	Tasa resolución 2021	Tasa resolución 2020
379.1 CP.	1.193	578	0,48 (48 %)	0,25
379.2 CP.	70.674	54.764	0,77 (77 %)	0,66
380 CP	3.360	1.928	0,57 (57 %)	0,46
381 CP	268	138	0,51 (51 %)	0,27
383 CP	2.897	3.382	1,16 (116 %)	1,02
384 CP	47.058	34.127	0,72 (72 %)	0,64
385 CP	489	25	0,05 (5 %)	0,08
Total	125.939	94.942	0,75 (75 %)	0,65

En 2021 se invierte el fenómeno advertido en los años precedentes y la tasa global de resolución asciende considerablemente diez puntos porcentuales, incrementándose la tasa específica en todas las tipologías delictivas (a salvo el delito del art. 385 CP), circunstancia que se explica por el incremento proporcional experimentado por las sentencias condenatorias en relación con el número de procedimientos incoados, hasta el punto de que en el ejercicio estudiado de cada cuatro procedimientos ingresados tres han terminado con resoluciones de condena, lo que da idea de la eficacia de la respuesta penal en el ámbito de la delincuencia vial de peligro en España, más aun teniendo en cuenta que, como ya se viene señalando de forma reiterada, si a las sentencias de condena se añadieran otras resoluciones de fondo definitivas –sentencias absolutorias y autos de archivo– se llegaría a una

cifra estimada de práctica igualdad entre asuntos incoados y resueltos. Se insiste en la idea, que no es nueva pero se acentúa en este ejercicio, no ya sólo de la eficacia de la respuesta penal, sino de los altos grados de uniformidad interpretativa y, por ello, de seguridad jurídica que se ha alcanzado en los últimos años en la aplicación de la ley penal a la delincuencia de tráfico en nuestro país. A ello ha contribuido de forma indudable la unificación de criterios emanada de la especialidad en el seno del Ministerio Fiscal, específicamente a partir de la Circular 10/2011, pero también de los Dictámenes posteriores del Fiscal de Sala y resto de instrumentos de coordinación, cuya pautas hermenéuticas han sido aceptadas y seguidas, en su núcleo esencial, por la jurisprudencia emanada de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, especialmente a través de la función nomofiláctica de la nueva modalidad casacional inaugurada por la Ley 41/2015. Ejemplo de lo anterior han sido exponentes en este ejercicio, entre otras, las SSTS 284/2021, de 30 de marzo, sobre la imprudencia menos grave y el delito imposible de omisión de socorro, 314/2021, de 15 de abril, sobre autoría mediata y cooperación necesaria en el delito del artículo 384 CP, 854/2021, de 10 de noviembre, que reitera doctrina anterior sobre la tipicidad del artículo 384 por pérdida de puntos en supuestos de permisos extranjeros, 105/2022, de 9 de febrero, sobre el concurso ideal existente entre los tipos del artículo 379.2 y 384 CP por conducción con privación judicial del derecho, la ya citada 120/2022, de 10 de febrero, sobre el concepto de ciclomotor y VMP, que acoge los criterios interpretativos del Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala, y, finalmente, las SSTS 475/2021, de 2 de junio, y 291/2022, de 23 de marzo, que reiteran doctrina anterior sobre la tipicidad de la negativa a la segunda prueba de alcoholemia.

5.5.3.4 *Distribución territorial de sentencias condenatorias*

El incremento del volumen de sentencias de condena se produce de forma global en todos los territorios, aunque de forma más acusada, en términos absolutos y por este orden, en Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana. En este sentido, parece que en 2021 tiende a normalizarse la distribución territorial de las resoluciones de condena a los niveles existentes en 2018 y los años previos, superando las fluctuaciones y anomalías de los años 2019 y 2020, de suerte que Cataluña recupera su tradicional primer puesto en la cifra de sentencias condenatorias, superando el descenso de 2019, seguida de Andalucía, Comunidad Valenciana y Madrid, que vienen a recobrar sus

puestos usuales en esta distribución territorial. La siguiente tabla refleja los datos estadísticos comentados y su evolución 2020-2021:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2021 (en paréntesis 2020)	Variación 2020-2021
Andalucía	85	8.915	519	28	390	7.375	1	17.313 (12.074)	+5.239
Aragón	14	935	32	1	42	628	0	1.652 (1.218)	+434
Asturias	3	1.151	46	2	47	581	1	1.831 (1.262)	+569
I. Baleares	16	1.849	50	1	117	1.184	1	3.218 (2.187)	+1031
I. Canarias	31	2.821	25	9	148	1.423	0	4.457 (3.230)	+1.227
Cantabria	4	644	36	0	34	390	1	1.109 (821)	+288
Cataluña	146	11.007	330	23	813	7.084	4	19.407 (9.641)	+9.766
Extremadura	10	978	64	4	62	483	2	1.603 (1.225)	+378
Galicia	37	3.153	106	8	197	2.302	1	5.804 (4.514)	+1.290
La Rioja	3	391	25	3	24	189	0	635 (372)	+263
Madrid	75	6.772	115	15	366	3.288	0	10.631 (10.451)	+180
Murcia	9	2.106	65	1	144	1.571	0	3.896 (2.780)	+1.116
Navarra	6	758	27	2	38	379	0	1.210 (966)	+244
P. Vasco	18	2.192	85	13	186	943	6	3.443 (2.386)	+1057
C. Valenciana	60	6.795	234	13	534	3.420	3	11.059 (8.178)	+2881
C. La Mancha	21	2.106	58	4	94	1.438	2	3.723 (2.562)	+1.161
C. León	40	2.191	111	11	146	1.449	3	3.951 (2.781)	+1.170
Total sentencias.	578	54.764	1.928	138	3.382	34.127	25	94.942	

5.5.3.5 Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial

En el ejercicio 2021 más del 70% de los procedimientos incoados (siete de cada diez, con un incremento del 7% respecto de 2020) y

del 80% de las acusaciones formuladas por los delitos contra la seguridad vial de los artículos 379-385 CP (cuatro de cada cinco, en porcentaje prácticamente idéntico al de 2020) lo fueron por los trámites de diligencias urgentes de los llamados juicios rápidos, lo que es indicativo de la vuelta a la normalidad tras el período de pandemia de 2020 –en que crecieron proporcionalmente las incoaciones de diligencias previas en detrimento de las diligencias urgentes– y nos lleva a insistir en la idea ya tradicional de la rapidez y, por tanto, eficacia de la justicia penal de tráfico en nuestro país por lo que a los delitos de peligro se refiere:

Delitos Viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	37.066	88.873	125.939
E. Acusación	19.201	77.043	96.244

5.5.3.6 *Representación Gráfica de los datos estadísticos*

TABLA 1. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

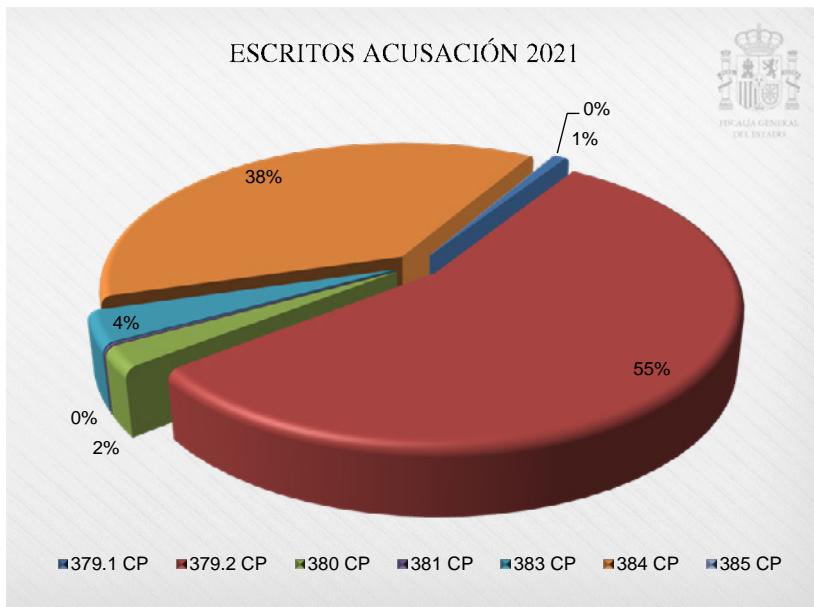
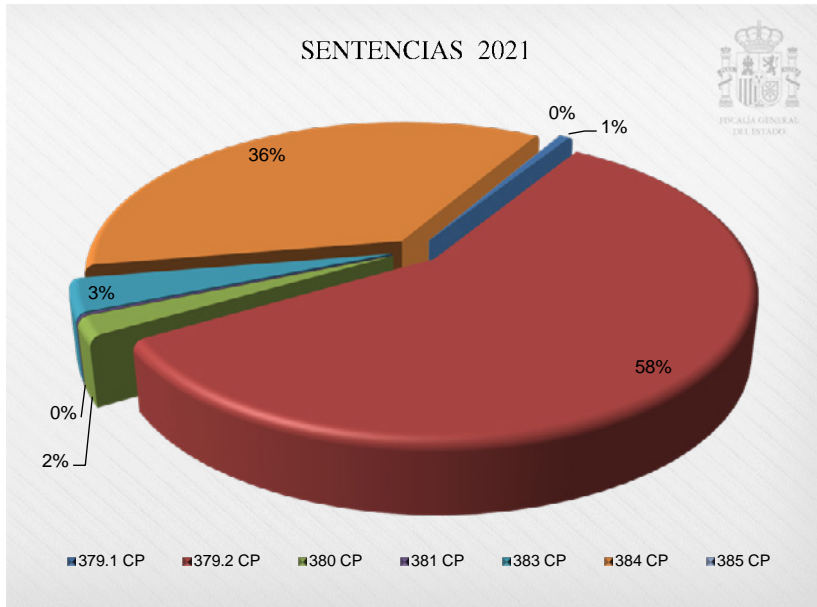


TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.5.4 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

Las acusaciones por el tipo del artículo 379.1 CP se incrementan en un ligero 3,6 %, consolidando la línea ascendente apreciada el año pasado, mientras que el volumen de sentencias condenatorias experimenta un notable aumento del 47 % que rompe la estabilidad de los años precedentes, aunque seguimos en presencia de un tipo residual, en términos numéricos, que sólo representa alrededor del 1 % del volumen de acusaciones y sentencias por delitos viales de peligro:

Comparativa	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2019-2021	MF 2019	2019	MF 2020	2020	MF 2021	2021
379.1 CP. .	531	394	707	391	733	578

Como viene siendo tradicional, nos referimos a continuación a la comparativa porcentual entre el volumen de actividad judicial por excesos de velocidad penales (procedimientos incoados por el delito del artículo 379.1 CP) y el de actividad sancionadora administrativa

por la misma causa (expedientes incoados en ámbito DGT por infracciones administrativas de velocidad no penales, abstracción hecha de los expedientes de otras administraciones). En 2021 aumenta considerablemente en más de 600.000 expedientes el volumen de actividad sancionadora por infracciones administrativas de velocidad respecto del año precedente, volviendo a niveles similares, aunque algo superiores, a los del período prepandemia de 2019. Se reproduce en todo caso la circunstancia –constante todos estos años– de que la casi totalidad de los excesos de velocidad detectados se sancionan en sede administrativa y sólo acceden al procedimiento penal una mínima parte, que en 2021 es del 0,03 %, sin duda por las exigencias típicas del artículo 379.1 CP, que requiere excesos superiores a 80 km/h en vía interurbana y 60 km/h en urbana:

Conducción con exceso de velocidad	2021
Expedientes sancionadores administrativos.	3.056.312
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP	1.193

* Los datos de expedientes administrativos de 2021 son provisionales a fecha de ejecución abril 2022

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

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
379.2 CP. .	50.537	48.078	39.485	38.241	53.298	54.764

En el ejercicio 2021 se invierte el fenómeno de tendencia a la baja que se advertía en los dos años precedentes, tanto en el volumen de acusaciones como en el de sentencia de condena, por el tipo de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 CP, el más importante globalmente y en términos absolutos de todos los delitos viales. Así, en 2021 se han formulado alrededor de 13.800 acusaciones más que en el año de pandemia (prácticamente un 35 % de incremento porcentual) y 2.700 más que en 2019 (+5 %); y se han dictado 16.500 condenas más que en 2020 (43 % de incremento) y 6.600 más que en el año 2019 de prepandemia (+13 %). Se puede seguir afirmando que la tendencia de los indicadores judiciales suele ser

paralela, aunque no siempre proporcional, con la actividad de control policial: así, la tendencia alcista de 2021 en la cifra de acusaciones y condenas es análoga a la experimentada por el número de controles de alcoholemia y drogas en este ejercicio, después de la drástica reducción operada en 2020 con motivo de la pandemia y las consiguientes restricciones de movilidad. Pero no se explica en su totalidad por esta circunstancia: si hacemos abstracción de los controles de drogas, que aportan escaso peso específico al volumen de acusaciones y sentencias penales, los controles de alcoholemia en el ámbito ATGC se han visto incrementados en 2021 en un 45 % respecto del año de pandemia, pero quedan muy lejos todavía del número de controles realizados en 2019, mientras que los indicadores judiciales –acusaciones y sentencias de condena– se sitúan muy por encima, como venimos insistiendo, de los niveles prepandemia, de suerte que subyacen unas cifras constatadas de delincuencia vial por el tipo estudiado que no dependen de la actividad de control policial y cuyo origen ha de ser buscado en otras causa.

Nos referimos a continuación, como ya es tradicional, al análisis comparativo entre el volumen de actividad jurisdiccional-penal, por una parte, y sancionadora administrativa, por otra, en materia de alcoholemia y drogas. En 2021 desaparece el novedoso fenómeno advertido en el atípico año 2020 de pandemia, en el sentido de que el volumen de actividad judicial penal había superado por primera vez en los últimos años al sancionador administrativo, de suerte que se normaliza la situación comparativa y este último vuelve a prevalecer numéricamente sobre el judicial penal, absorbiendo el ya tradicional 60 % de todo el volumen de actividad sancionadora y reproduciendo, por tanto, los niveles proporcionales previos a la pandemia: el número de expedientes sancionadores administrativos tramitados sólo en el ámbito DGT (se carece de datos globales de otras administraciones) por infracciones de alcoholemia positiva y presencia de drogas asciende en un 91 % respecto del año de pandemia y, aunque no alcanza los niveles absolutos de 2019, se sitúa en términos análogos a los de los años precedentes. Ahora bien, en el ámbito de la actividad sancionadora administrativa emerge un nuevo fenómeno, en cuanto aumenta considerablemente el peso específico de los expedientes sancionadores por conducción con presencia de drogas, que alcanzan los mayores volúmenes de toda la serie estadística, sólo superados –muy levemente– por los del año 2018, mientras que los expedientes por alcoholemia positiva son los menores de los últimos años, abstracción hecha del año de pandemia. Todas estas consideraciones se deducen

de la siguiente tabla que recoge los datos suministrados por la DGT en el ámbito sancionador administrativo:

Conducción alcohol o drogas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia+drogas)	104.092	106.740	102.818	107.475	124.535	119.344	55.614	106.686
Expedientes administrativos (alcoholemia)	94.638	80.388	75.888	75.430	73.409	83.139	37.116	56.073
Expedientes administrativos (drogas)	9.454	26.352	26.930	32.045	51.126	36.205	18.498	50.613
Procedimientos penales	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674

* Los datos de expedientes administrativos de 2021 son provisionales a fecha de ejecución abril 2022.

En cuanto al binomio alcohol-conducción, los expedientes sancionadores por infracciones de alcoholemia positiva en el ámbito DGT experimentan un incremento porcentual del 51 % en relación con el año 2020 de pandemia, pero están todavía muy lejos numéricamente de los años precedentes, siendo los menores, de toda la serie interanual. Su evolución corre paralela a la de los controles de alcoholemia: el número de los practicados en 2021 por la ATGC fue de 4.552.163, lo que supone un ascenso porcentual del 45 % respecto de 2020, en torno a 1.400.000 controles más que ese año, aunque se sitúa todavía lejos de los volúmenes prepandemia, que en el año 2019 habían alcanzado su techo con 6.598.675 controles, dos millones más de controles que en 2021, por lo que habrá que esperar a estudiar la evolución posterior una vez superada la pandemia para extraer conclusiones.

Especiales consideraciones merece en este ejercicio la conducción con presencia de droga y los controles para su detección que, como adelantábamos, ganan un especial peso específico en 2021. Así, el volumen de expedientes sancionadores administrativos incoados este año en el ámbito DGT refleja un espectacular incremento del 173 % respecto del año 2020 de pandemia, siendo la mayor cifra, junto con la de 2018 –muy similares–, de todos los años precedentes. La evolución es paralela y proporcional, como ya viene siendo constante estos años, con la experimentada por los controles de detección de drogas, que en 2021 alcanzan la cifra de 123.229, alrededor de 75.000 más que en 2020, con un incremento porcentual del 155 %, siendo igualmente el volumen mayor de controles, excepción hecha de 2018 en que ascendieron a 139.703, de toda la serie interanual, por lo que puede decirse que en este ámbito se ha superado con creces la situación exis-

tente con la pandemia. Ahora bien, como viene siendo constante desde la generalización de los controles de drogas, sus resultados positivos –presencia de drogas– se sancionan en su práctica totalidad en el ámbito administrativo, siendo residual su derivación a la vía judicial y casi testimonial su sanción penal: así, en el mismo ámbito ATGC, en 2021 se instruyeron 179 diligencias penales de los 2.545 positivos en accidente, 47 de los 6.561 positivos en controles por infracción y 63 de los 39.355 positivos en controles preventivos, es decir, un total de 289 diligencias penales que, aunque representan un 50 % más que las de 2020 y son las mayores –en términos absolutos– de los últimos años, sólo suponen un 0,23 % del total de pruebas de drogas realizadas, en términos similares a los de 2019 (0,25 %), aunque podemos seguir afirmando que los porcentajes de derivación a la vía penal son mayores que los de los años precedentes –excepción hecha del atípico año de pandemia–. Más allá de estos datos estadísticos, que se explican por la dificultad de acreditación del tipo penal en cuanto éste exige, además de la presencia de la droga en el organismo del conductor –suficiente para la sanción administrativa–, la influencia en sus facultades psicofísicas necesarias para la conducción, este año alguna de las memorias de los delegados provinciales insisten en advertir un cierto aumento en el número de atestados penales levantados por el delito de conducción bajo la influencia de drogas que puede obedecer, al menos en cierta medida, al oficio que el Fiscal de Sala remitió a las Policías de Tráfico el 18 de julio de 2019 con criterios para la instrucción de atestados, supuestos de derivación a la vía penal y una novedosa acta de signos externos estandarizada que ayudase a la persecución de estas conductas, cuya validez y resultados, una vez superadas las vicisitudes de la pandemia y su influencia en esta materia, habrá de testarse en un futuro próximo.

Finalmente, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del artículo 383 CP no es ajeno a la tendencia global de incremento de los indicadores estadísticos, experimentando un muy notable aumento que supera los datos tanto del período de pandemia de 2020 como de prepandemia de 2019 en el volumen de acusaciones (+37 %) y en el de sentencias de condena (+46 %):

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
383 CP . . .	2.652	2.625	2.482	2.301	3.401	3.382

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

Si el año pasado de pandemia resultaba llamativo la peculiar alza que experimentaban, dentro de la tendencia a la baja global del resto de tipologías delictivas, los dos tipos de conducción temeraria de los artículos 380 y 381 CP, esta situación se acentúa en 2021, con nuevas tasas de incremento, de suerte que las conducciones temerarias vienen ganando peso específico porcentual dentro del ámbito de la delincuencia vial en España. Así, las acusaciones por el tipo básico del artículo 380 ascienden nuevamente en un 17 % y las condenas lo hacen en un 34 %, incrementándose también las condenas por el artículo 381 en un 68 %, mientras que las acusaciones por este último tipo permanecen más o menos estables (bajada del -8 %):

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
380 CP . . .	1.263	852	1918	1.433	2.246	1.928
381 CP . . .	106	79	169	82	154	138

5.5.7 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

Siguiendo el fenómeno global de este año 2021, experimentan unas muy considerables subidas en sus indicadores estadísticos, superando los del año 2020 de pandemia y situándose muy por encima del período prepandemia de 2019, y ello tanto en la cifra de acusaciones formuladas, que suponen un 35 % más que el año previo, como en el de sentencias de condena, con un 41 % más que en el ejercicio precedente:

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
384 CP . . .	31.817	28.406	26.807	24.156	36.367	34.127

5.5.8 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

El delito del artículo 385 CP que en 2021, a diferencia del resto de tipos delictivos, mantiene inalterado el bajo número de acusaciones de 2020 y vuelve a experimentar un nuevo descenso, en este caso muy notable (-43 %), en el volumen de condenas, por lo que insistimos en la idea de años anteriores, en este ejercicio con más razones estadísticas, en

el sentido de que nos encontramos ante un tipo que, a pesar de su relevancia cualitativa, es numéricamente residual y prácticamente inaplicado:

Comparativa 2019-2021	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021
385 CP . . .	52	46	45	44	45	25

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

5.5.9.1 *Penas privativas de libertad*

Las cifras estadísticas del número de internos que cumplen condena «sólo» por delito contra la seguridad vial, de acuerdo con la información facilitada por Instituciones Penitenciarias experimentan una leve subida. En la medida en que sólo hacen referencia al número de internos en una fecha determinada, sin otros aditamentos, tienen escasa utilidad para efectuar una valoración del volumen global de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas por delitos viales, como ya venimos señalando de forma constante en memorias previas. La evolución interanual de este indicador estadístico penitenciario se refleja en la siguiente tabla:

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
15/1/2021 . . .	784	7	2	51	1	845
15/6/2021 . . .	928	8	2	36	1	975
15/12/2021 . .	867	2	2	36	1	908

5.5.9.2 *Penas no privativas de libertad*

En el ejercicio 2021, de conformidad con la información suministrada por Instituciones Penitenciarias, se gestionaron 26.486 entradas por penas y medidas alternativas acordadas por delitos contra la segu-

ridad vial. La gran mayoría de ellas –25.905–, corresponde al cumplimiento de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, y el resto –581– a programas de educación vial impuestos como regla de conducta o condición de la suspensión de penas privativas de libertad. La cifra de entradas representa una elevación porcentual del 36 % respecto del precedente año de pandemia, situándose también en niveles superiores a los de prepandemia de 2019, en fenómeno paralelo al experimentado por el volumen de sentencias condenatorias, como se viene diciendo, según se refleja en la siguiente tabla:

Año	Entrada sentencias*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889
2016	28.332
2017	25.938
2018	24.543
2019	24.487
2020	19.350
2021	26.486

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

El espectacular incremento experimentado en 2021 por el volumen global de sentencias de condena, que es absorbido sólo en una parte mínima por la cifra de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, unido a la tradicional estabilidad de las penas privativas de libertad y su escasa incidencia proporcional en el total de las penas impuestas por delitos viales de peligro, supone que, de conformidad con la triple alternativa penológica de los artículos 379 y 384 CP, el volumen de las penas de multa se ha tenido que ver necesariamente incrementado en este ejercicio hasta alcanzar unos niveles que rondarían, en una aproximación estimativa, en torno a las 67.000.

Nos referimos, por último, a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en los tipos de los artículos 379, 380, 381 y 383. En este ejercicio 2021 se han impuesto un total aproximado de 60.790 penas de este tipo, alrededor de 18.300 más que en 2020 (+43 %) y 8.700 más que en el período prepandemia de 2019 (+16 %), fruto del aumento de las sentencias de condena

recaídas por los tipos citados. De ellas han accedido al Registro de Conductores e Infractores 1.791 privaciones superiores a dos años, con la consiguiente pérdida de vigencia del permiso ex artículo 47.3 CP. Los datos comparativos interanuales de las pérdidas de vigencia administrativas y las impuestas en vía jurisdiccional penal se reflejan en la siguiente tabla:

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
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
2021	21.016	92,14	1.791	7,85	22.807

* Los datos de 2021 son provisionales a fecha de ejecución abril 2022