

5.4 La estadística de procedimientos judiciales

5.4.1 INTRODUCCIÓN. LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Iniciamos el estudio estadístico con el análisis del balance provisional de siniestralidad vial de 2022, primer año con una movilidad normalizada tras las restricciones circulatorias que, como consecuencia de la pandemia, se produjeron en 2020 y perduraron hasta el 9 de mayo de 2021 con el alzamiento del último estado de alarma. Los datos provisionales publicados por la DGT en enero de 2023, referidos sólo a vías interurbanas y víctimas registradas hasta las 24 horas posteriores al siniestro –no se cuenta todavía con datos definitivos ni de vías urbanas–, revelan un cambio de tendencia y así, frente a los descensos de siniestralidad de 2020 y 2021, en 2022 se produjo un repunte de víctimas mortales en relación con 2019 –como año de referencia previo a la pandemia–, que es correlativo y proporcional con el incremento de los niveles de movilidad de ese mismo año: en 2022 fallecieron en nuestras carreteras 1.145 personas, 44 más que en 2019 (+4%), correlativo con el aumento de movilidad del 3% respecto del mismo año (439,8 millones de movimientos de largo recorrido frente a los 427,1 millones de 2019). Por el contrario, resultaron heridas graves 4.008 personas, 425 menos que en 2019 (–10%). Asimismo, se modifica la tendencia en cuanto al tipo de usuario fallecido, aumentando en un 10% respecto de 2019 los fallecidos en turismo y reduciéndose en un 5% los fallecidos vulnerables, aunque este último dato afecta esencialmente a motoristas, pues ascendió el número de peatones y ciclistas fallecidos.

El repunte de siniestralidad es paralelo al experimentado por los datos estadísticos judiciales, como luego veremos. Ahora bien, todos los indicadores de la estadística judicial –procedimientos incoados, acusaciones y condenas– reflejan un aumento proporcional respecto de 2019 de entre el 20% y el 30% dependiendo del indicador, mucho mayor, por tanto, que el de las cifras de siniestralidad y movilidad, de suerte que podemos seguir afirmando, como en años precedentes, la existencia de unas cifras de delincuencia vial desconectadas de las de movilidad y siniestralidad vial.

Por último, en cuanto a los datos provisionales de siniestralidad vial de 2023 –igualmente referidos a fallecidos a 24 horas en vías interurbanas–, su evolución no ha sido unívoca, ya que, si bien el año comenzó con una prometedora reducción del 25% a finales de enero respecto de 2022, esta se ha ido reduciendo con el avance del año (–17% a finales de febrero y –9% a finales de marzo), llegando

al mínimo del 3% de reducción (293 fallecidos en 2023 por 302 en el mismo período de 2022) a la fecha de redacción de estas líneas (<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>, fecha de consulta 21 de abril de 2023), por lo que habrá que esperar a analizar cómo avanza a lo largo del presente año para extraer conclusiones.

5.4.2 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: DATOS GENERALES

Un primer examen de los datos estadísticos de los delitos viales de peligro de los arts. 379 a 385 CP relativos al ejercicio 2022, el primer año con una movilidad normalizada según acabamos de señalar, revela, incidiendo en el fenómeno ya advertido el pasado año, un nuevo y notorio incremento de todos los indicadores estadísticos de delitos contra la seguridad vial que vuelven a superar, con creces, no sólo los niveles prepandemia de 2019 y de los años previos, sino los del pasado ejercicio 2021 en que las cifras eran notablemente elevadas. Este incremento se refleja, como decimos, en todos los indicadores estadísticos, tanto en el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos incoados, como en las cifras de acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal y sentencias condenatorias por delitos contra la seguridad vial. Si el año pasado afirmábamos que los datos estadísticos eran los mayores de los últimos años desde 2011-2012, los de este ejercicio 2022 superan con creces los de 2021, hasta el punto de poder afirmar que el volumen de escritos de acusación y de sentencias de condena son los mayores de toda la serie histórica, al menos desde la trascendental reforma llevada a cabo por la LO 15/2007, e igual sucede, como a continuación analizamos, con el número de procedimientos incoados.

Por otro lado, a diferencia de lo que ocurre con los datos de acusaciones y sentencias de condena de 2022, que pueden estar referidos, al menos parcialmente, a procedimientos incoados en años precedentes, es especialmente revelador a efectos criminológicos y, como decíamos el año pasado, preocupante, el notable aumento del volumen de actividad judicial representada por el número de procedimientos incoados, sensiblemente mayor que el de 2021 –en que ya había experimentado un inusitado incremento–, en cuanto refleja el volumen de delincuencia vial detectada el año en curso, el mayor desde 2005, con más de 137.000 procedimientos, sólo superado –ligeramente– por los 140.650 procedimientos de 2011.

En la misma línea, en cuanto a los otros dos indicadores judiciales, esto es, volumen de acusaciones y sentencias condenatorias, en este ejercicio 2022 necesariamente pierde relieve el factor corrector al que aludíamos el pasado año a la hora de interpretar los datos estadísticos, en el sentido de que el incremento de acusaciones y condenas podía explicarse parcialmente por corresponder a procedimientos de diligencias previas incoados en el año 2020 de pandemia y resueltos en 2021, al haberse producido en el período de pandemia un importante incremento de diligencias previas por delitos viales en detrimento de los procedimientos de juicio rápido. Puede decirse que esta circunstancia ya no opera en la interpretación de los datos del ejercicio en curso: por una parte, en 2022 la actividad judicial postpandemia se halla prácticamente normalizada y, como veremos al tratar los datos estadísticos, las cifras de diligencias previas incoadas y de escritos de acusación formulados en sede de procedimiento abreviado son muy similares a los del pasado año, de suerte que todo el incremento experimentado en 2022 por el número de procedimientos y acusaciones se produce en su práctica totalidad en el ámbito de las diligencias urgentes de juicio rápido, lo que es nuevamente indicativo de que se refiere a delincuencia vial detectada en 2022 que, por ello, sufre nuevamente un inusitado y espectacular repunte este año, hasta alcanzar las mayores cotas de los últimos años.

En definitiva, sin perjuicio de la necesaria prudencia en la interpretación de los datos estadísticos judiciales del año en curso, al ser el primero y único con una movilidad normalizada tras el COVID-19, y de que habrá que estar vigilantes a su evolución en los próximos años, puede afirmarse, como ya se apuntaba el año pasado, que la superación de la pandemia y de las restricciones sufridas desde 2020 ha podido incidir en nuestros hábitos circulatorios y traer consigo, como contrapunto, un notable incremento de la delincuencia de tráfico en nuestro país, como consecuencia de una consecutiva pérdida de la necesaria conciencia vial que la ciudadanía había adquirido en los últimos años previos a la pandemia.

Por último, conviene señalar que las memorias de los/as delegados/as provinciales siguen poniendo de manifiesto las deficiencias de las aplicaciones informáticas. Se cuenta con datos estadísticos precisos de los delitos de riesgo, sin embargo, los sistemas de gestión procesal no permiten ofrecer datos estadísticos fiables de los delitos de resultado imprudente de los arts. 142 y 152 CP en el ámbito del tráfico viario, en cuanto aquellos no discriminan las imprudencias viales de las que tienen lugar en otras esferas de riesgo (laborales, médicas, etc.) y, más aún, siguen sin incorporar las nue-

vas tipologías delictivas introducidas por la reforma de la LO 2/2019, por lo que todavía no disponemos de datos estadísticos a nivel nacional de los procedimientos seguidos por los tipos hiperagravados de los arts. 142 bis y 152 bis CP (sin perjuicio del seguimiento individualizado y especial que de ellos hace esta Unidad en cuanto a los fallecidos y lesionados de gravedad con base en la Instrucción 1/2015 FGE), como tampoco del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis CP.

5.4.3 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

5.4.3.1 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal*

En 2022 se ha elevado de forma significativa en relación con los años precedentes la ya alta proporción cuantitativa que representan los delitos viales de peligro en relación con el resto de las tipologías delictivas, tanto en el volumen de actividad judicial como del Ministerio Fiscal. Así pues, en el citado ejercicio se han presentado 105.078 acusaciones del Ministerio Fiscal por los delitos viales de los arts. 379-385 CP, lo que supone un porcentaje importante de las 303.201 formuladas por la Fiscalía por cualesquiera delitos en toda clase de procesos. Y han recaído 104.660 condenas por tales ilícitos, que representan más del 36% del total de las condenas dictadas por toda clase de delitos. Estos porcentajes comparativos vuelven a elevarse en el ejercicio 2022, como ya ocurrió el pasado año, alcanzando la mayor proporción del volumen de actividad judicial y del Ministerio Público en el ámbito de la delincuencia de tráfico al menos de los últimos seis años, lo que resalta nuevamente su relevancia cuantitativa en España y permite seguir afirmando que más de un tercio de todas las acusaciones y sentencias condenatorias en nuestro país han sido dictadas por delitos viales.

En otro orden de cosas, esta relevancia cuantitativa de la justicia penal de tráfico en España no ha ido en detrimento de su ya habitual celeridad y eficacia, que alcanzan aún mayores cotas en el ejercicio 2022, año en que ha aumentado nuevamente la proporción y, en términos absolutos el volumen, de los procedimientos incoados y de las acusaciones formuladas por el cauce de las diligencias urgentes de juicio rápido en relación con la cifra de diligencias previas: así, en 2022 se han incoado 11.474 diligencias urgentes más que en 2021 por

delitos viales, mientras que la cifra de diligencias previas ha permanecido prácticamente idéntica, representando aquellas el 73% del total de procedimientos incoados por delitos de tráfico (frente al 70% de 2021 y al 63% de 2020), esto es, aproximadamente tres de cada cuatro procedimientos incoados por delitos viales lo son por el cauce de juicio rápido. Y otro tanto ocurre con el volumen de escritos de acusación, habiéndose presentado por el trámite de juicio rápido 9.922 acusaciones más que en 2021 –frente a la reducción que por el contrario han experimentado las formuladas en trámite de procedimiento abreviado– que suponen más del 82% del total de las formuladas por delitos viales (frente al 80% de 2021), de suerte que la inmensa mayoría de acusaciones –cuatro de cada cinco– se formulan por el cauce del juicio rápido, con un porcentaje estimado de sentencias de conformidad de aproximadamente el 90% según los datos proporcionados por las memorias provinciales de los/as fiscales delegados/as, lo que refuerza, como viene siendo tradicional en los últimos años, la ejecución inmediata de las penas impuestas –con los beneficios que ello supone en orden a la prevención general y, muy particularmente, la especial del penado– que en el ejercicio 2022 se concretan en 66.231 penas de privación del derecho a conducir y 1.612 pérdidas judiciales de vigencia del permiso del art. 47.3 CP, aproximadamente 76.000 penas estimadas de multa y 25.485 penas de trabajos en beneficio de la comunidad.

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

Comenzamos refiriéndonos al primer indicador estadístico, esto es, el de los procedimientos judiciales ingresados en 2022 por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP (excepción hecha del art. 382 bis según lo dicho *ut supra*), tanto por el trámite de diligencias previas como de diligencias urgentes de juicio rápido. Este indicador refleja el volumen, en abstracto, de actividad judicial iniciada en el respectivo ejercicio, lo que nos permite ofrecer una primera visión general de la delincuencia vial indiciariamente detectada en 2022, al margen del resultado de los procedimientos incoados, indicador este más depurado que se obtiene de los datos estadísticos de acusaciones y condenas recaídas en el mismo ejercicio, que tratamos más adelante.

La siguiente tabla refleja el volumen de procedimientos incoados en 2022 y su evolución interanual en los últimos diez años:

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Art. 379.1 CP . .	1.021	752	818	902	813	842	889	1.562	1.193	1.111
Art. 379.2 CP . .	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133
Art. 380 CP . . .	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360	3.539
Art. 381 CP . . .	318	204	190	204	190	87	207	297	268	267
Art. 383 CP . . .	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897	3.261
Art. 384 CP . . .	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058	51.431
Art. 385 CP . . .	411	396	482	417	379	389	477	489	489	664
Total	114.854	108.843	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084	125.939	137.406

El volumen de procedimientos incoados experimenta nuevamente en 2022 un notable incremento que se suma al ya producido en 2021, con aproximadamente 11.400 procedimientos abiertos más que el ejercicio anterior, lo que supone un aumento porcentual del 9,1%, de suerte que, como adelantamos, el volumen de actividad judicial en el ámbito de los delitos viales vuelve a ser este año el mayor de la década e, incluso, de toda la serie histórica desde 2005, sólo superado por los 140.650 procedimientos ingresados en 2011, de suerte que podemos afirmar que en 2022 se ha vuelto a producir un repunte de delincuencia vial detectada. Por tipos delictivos los mayores incrementos en términos porcentuales se producen, por este orden, en el tipo residual del art. 385 CP (+35,7%), fenómeno que emerge este año, seguido, al igual que en 2021, del delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 CP (+12,5%), los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP (+9,2%), el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 CP (+9,1%) y la conducción temeraria básica del art. 380 CP (+5,3%), hasta el punto de que en términos absolutos estos delitos ofrecen en 2022 la mayor cifra de procedimientos incoados de toda la década, mientras que este indicador experimenta descensos muy leves en el resto de tipologías delictivas de los arts. 379.1 y 381 CP.

Nos referimos a continuación a los otros dos indicadores, esto es, escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena. Como ya adelantamos al inicio de este apartado, ambos indicadores –acusaciones y sentencias– vuelven a experimentar en 2022 un importante y sensible incremento que se

suma al ya producido en 2021: así, en 2022 se han formulado aproximadamente 8.800 acusaciones más (incremento porcentual del 9,1%) y se han dictado alrededor de 9.700 sentencias de condena más (aumento porcentual del 10,2%) que en 2021, hasta el punto de que el volumen de acusaciones y sentencias es el mayor de toda la serie histórica, superando la cifra de acusaciones la «barrera psicológica» de las 103.853 de 2009 y las sentencias de condena la de 100.000, lo que no ocurría al menos desde la trascendental reforma de 2007.

En otro orden de cosas, el volumen de acusaciones y sentencias de condena por delitos viales sigue nutriéndose en más de un 90% por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 CP –el más relevante desde el punto de vista cuantitativo– y las conducciones sin permiso del art. 384 CP en sus tres tipologías.

Las consideraciones anteriores se reflejan en la siguiente tabla, que representa la evolución estadística interanual de acusaciones y sentencias:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
379.1 CP	707	391	733	578	644	569
379.2 CP	39.485	38.241	53.298	54.764	58.041	59.461
380 CP	1.918	1.433	2.246	1.928	2.222	2.120
381 CP	169	82	154	138	182	114
383 CP	2.482	2.301	3.401	3.382	5.160	3.967
384 CP	26.807	24.156	36.367	34.127	38.787	38.383
385 CP	45	44	45	25	42	46
Total	71.613	66.648	96.244	94.942	105.078	104.660

Por otra parte, por tipologías delictivas, el aumento de acusaciones y condenas tiene lugar de forma más o menos generalizada en todas ellas, a salvo los tipos del art. 379.1 CP, en que se reducen ambos indicadores, de los arts. 380 y 385, en que existe menor número de acusaciones a pesar de incrementarse el de condenas, y del art. 381 en que se produce el fenómeno inverso. Por su parte, los tipos de los arts. 379.2, 383 y 384 CP ofrecen los datos más elevados de acusaciones y condenas de toda la serie interanual de la última década. Los datos concretos por tipologías delictivas los tratamos más adelante.

Por último, en cuanto a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal por el cauce del art. 5 EOMF, en el ejercicio 2022 se han incoado 670 diligencias por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385, en su gran mayoría (621) por delitos de conducción sin permiso del art. 384 CP, de suerte que se mantiene la tendencia descendente advertida en años anteriores que, no obstante, según se señala por los/as delegados/as provinciales, puede interpretarse en el sentido de haber mejorado las pautas de instrucción de atestados luego judicializados y la comunicación interinstitucional de actuaciones, evitando su remisión duplicada, debido a una mejor coordinación entre Jefaturas Provinciales, Policías de Tráfico, fiscalías y Juzgados.

5.4.3.3 *Las tasas de resolución*

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 respecto del año anterior, se reflejan en la siguiente tabla:

Delitos CSV	DP+DU 2022	Sentencias 2022	Tasa resolución 2022	Tasa resolución 2021
379.1 CP	1.111	569	0,51 (51%)	0,48
379.2 CP	77.133	59.461	0,77 (77%)	0,77
380 CP	3.539	2.120	0,59 (59%)	0,57
381 CP	267	114	0,42 (42%)	0,51
383 CP	3.261	3.967	1,21 (121%)	1,16
384 CP	51.431	38.383	0,74 (74%)	0,72
385 CP	664	46	0,06 (6%)	0,05
Total	137.406	104.660	0,76 (76%)	0,75

En el ejercicio 2022 se consolida el espectacular incremento experimentado por la tasa de global de resolución el pasado año y, así, en este ejercicio vuelve a producirse un ligero aumento de un punto porcentual respecto de 2021. Esta tendencia al alza se refleja asimismo en la tasa específica de resolución de todos los tipos delictivos, a salvo la reducción experimentada por la del delito del art. 381 CP, con la conclusión de que en 2022 el volumen de sentencias condenatorias ha aumentado incluso en mayor proporción que el de

procedimientos incoados, de suerte que puede seguir afirmándose, como en el ejercicio anterior, que tres de cada cuatro asuntos iniciados han terminado con sentencia de condena. Es más, reiterando la idea de otros años, si a las resoluciones condenatorias se sumaran otras resoluciones de fondo definitivas, como sentencias absolutorias y autos de sobreseimiento o archivo, se podría llegar a una proporción muy cercana a la igualdad entre procedimientos incoados y resueltos.

Esta circunstancia refuerza la absoluta eficacia y celeridad –predicada en años previos– de la justicia penal de tráfico en nuestro país, derivadas de la mayoritaria aplicación de los cauces del juicio rápido y de la unificación de criterios hermenéuticos y, por tanto, seguridad jurídica alcanzada en este ámbito a través de la función nomofiláctica de la jurisprudencia del Tribunal Supremo, especialmente a partir de la modificación introducida en la casación penal por la Ley 41/2015, que ha cristalizado, en esencia, las pautas interpretativas emanadas de las funciones de coordinación del Ministerio Fiscal en el seno de la especialidad, esencialmente a través de la Circular 10/2011 y los posteriores Dictámenes y resto de instrumentos de coordinación. De aquella jurisprudencia, además de las SSTS ya citadas *ut supra* 120/2022, de 10 de febrero, y 635/2022, de 23 de junio, sobre el concepto de VMP y ciclomotor, y 1/2023, de 18 de enero, sobre el delito de abandono, merecen destacarse las SSTS 105/2022, de 9 de febrero, sobre el concurso ideal existente entre los tipos del art. 379.2 y 384 CP por conducción con privación judicial del derecho, 344/2022, de 6 de abril, sobre aplicación del art. 382 CP en la punición de varios resultados imprudentes, con consideraciones *obiter dicta* en torno a las nuevas reglas concursales de los arts. 142 bis y 152 bis, 510/2022, de 25 de mayo, que contiene afirmaciones igualmente *obiter dicta* sobre la conducción tras pérdida de vigencia judicial del permiso, y 945/2022, de 12 de diciembre, sobre un supuesto de imprudencia grave en colisión por alcance, además de otras SSTS que reiteran doctrina anterior, como las 291/2022, de 23 de marzo, sobre la tipicidad de la negativa a la segunda prueba de alcoholemia, y 629/2022, de 23 de junio, sobre el concepto normativo del dolo eventual en conducciones del art. 381 CP.

5.4.3.4 *Distribución territorial de sentencias condenatorias*

En el ejercicio 2022 el volumen de sentencias de condena asciende de forma generalizada en todos los territorios, excepción hecha de

Cataluña, con alrededor de 900 sentencia menos, Aragón y La Rioja. Los mayores incrementos en términos absolutos se producen, por este orden, en Madrid, con prácticamente 5.000 condenas más que en 2021, Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias, estas tres últimas CCAA con aproximadamente 1.000 sentencias más que el ejercicio anterior. No obstante, a pesar de esas más o menos ligeras fluctuaciones, se mantiene prácticamente idéntica la distribución territorial por CCAA de las sentencias de condena, de suerte que Cataluña, a pesar de la citada reducción, mantiene su tradicional primer puesto, seguida de Andalucía y Madrid, que asciende un puesto en detrimento de la Comunidad Valenciana, que pasa a ocupar el cuarto. Estos datos estadísticos y su evolución interanual se reflejan en la siguiente tabla:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2022 (en paréntesis 2021)	Variación 2021-2022
Andalucía	67	9.324	517	33	492	7.964	3	18.400 (17.313)	+1.087
Aragón	13	841	23	0	28	606	3	1.514 (1.652)	-138
Asturias	3	1.311	48	0	69	595	1	2.027 (1.831)	+196
I. Baleares	12	2.229	52	0	148	1.183	2	3.626 (3.218)	+408
I. Canarias	25	2.767	59	9	318	2.285	0	5.463 (4.457)	+1.006
Cantabria	5	758	44	3	33	489	1	1.333 (1.109)	+224
Cataluña	135	9.899	315	23	814	7.316	4	18.506 (19.407)	-901
Extremadura	8	1.012	59	2	43	506	2	1.632 (1.603)	+29
Galicia	36	3.645	110	2	227	2.425	1	6.446 (5.804)	+642
La Rioja	3	330	25	0	27	219	2	606 (635)	-29
Madrid	94	9.732	229	10	576	4.967	2	15.610 (10.631)	+4.979
Murcia	7	2.284	82	5	143	1.486	0	4.007 (3.896)	+111
Navarra	9	915	30	0	42	381	1	1.378 (1.210)	+168
P. Vasco	11	2.297	86	11	195	951	5	3.556 (3.443)	+113
C. Valenciana	88	7.570	266	8	564	3.875	2	12.373 (11.059)	+1.314

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2022 (en paréntesis 2021)	Variación 2021-2022
C. La Mancha. .	15	2.120	62	5	107	1.514	15	3.838 (3.723)	+115
C. León.	38	2.427	113	3	141	1.621	2	4.345 (3.951)	+394
Total sentencias.	569	59.461	2.120	114	3.967	38.383	46	104.660	

5.4.3.5 *Los juicios rápidos en la delincuencia vial*

En el año 2022 se mantiene prácticamente idéntica respecto del ejercicio anterior la cifra de diligencias previas incoadas por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP y descende en aproximadamente mil la cifra de acusaciones formuladas por tales ilícitos por los cauces del procedimiento abreviado. Por el contrario, aumenta en más de 11.000 el número de diligencias urgentes incoadas y en prácticamente 10.000 la cifra de acusaciones formuladas por estos cauces del juicio rápido. Así pues, en este ejercicio 2022 más del 73% de los procedimientos incoados (casi tres de cada cuatro, con un incremento porcentual del 2,4% respecto de 2021) y del 82% de las acusaciones formuladas (aproximadamente cuatro de cada cinco, con un aumento porcentual del 2,7% en relación con 2021) tuvieron lugar por los trámites procedimentales de las diligencias urgentes de juicio rápido. Ello consolida la superación de las anomalías producidas durante la pandemia y refuerza la tradicional celeridad de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en España:

Delitos Viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	37.059	100.347	137.046
E. Acusación	18.113	86.965	105.078

5.4.3.6 *Representación gráfica de los datos estadísticos*

GRÁFICO I. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

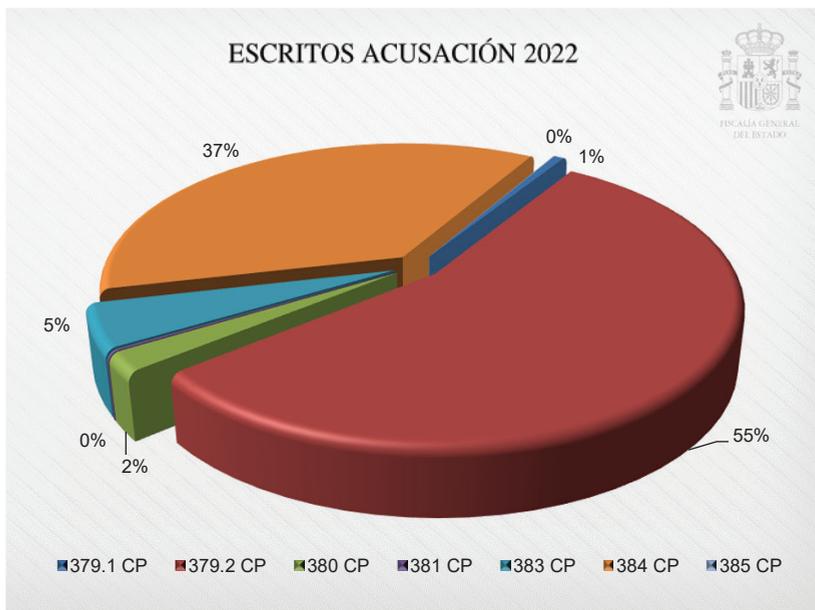


GRÁFICO 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.4.4 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

El tipo del art. 379.1 CP se desmarca del fenómeno generalizado de 2022 y experimenta un descenso tanto en el número de acusaciones, que se reducen en aproximadamente el 12%, como en el de sentencias de condena, que lo hacen en un ligero 1,5%, rompiendo la tendencia al alza que se había observado en los dos años precedentes. No obstante, desde el punto de vista numérico, sigue tratándose de un ilícito residual que no llega a alcanzar el 1% del global de las acusaciones y sentencias por delitos viales de peligro:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
379.1 CP. .	707	391	733	578	644	569

Ello se debe a los requerimientos típicos del delito del art. 379.1 CP que, al exigir excesos de velocidad superiores a 80 km/h en vía interurbana o 60 km/h en vía urbana, supone que la práctica totalidad de los excesos de velocidad detectados en las vías españolas se sancionen en sede administrativa y sólo una parte testimonial, como no puede ser de otra manera, acceda a la jurisdiccional penal.

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

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
379.2 CP. .	39.485	38.241	53.298	54.764	58.041	59.461

Según se deduce de la tabla precedente, en el ejercicio 2022 se consolida la tendencia al alza, ya advertida de forma notable el pasado ejercicio, de los indicadores estadísticos relativos al delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP, después del punto de inflexión que supusieron los correlativos descensos de 2019 y 2020: en 2022 se han formulado 4.743 acusaciones más que en el año precedente, lo que supone un incremento porcentual del 8,8%, y dictado 4.697 sentencias condenatorias por encima de las de 2021, con un similar ascenso porcentual del 8,5%, hasta el punto de que en términos absolutos nos encontramos ante

el mayor volumen de acusaciones desde 2013 y de condenas desde 2012. Como viene sucediendo en los años precedentes, estos incrementos corren paralelos, aunque no de forma proporcional, con los experimentados por la actividad de control policial, en cuanto en 2022 ha aumentado asimismo en más de un 27% la cifra de controles de alcoholemia practicados en el ámbito de la ATGC (no así los de drogas, como luego veremos), situándose en niveles similares a los de los años 2015-2018, sin llegar a alcanzar el techo de los efectuados en 2019, por lo que puede decirse que ya se han superado de forma definitiva las reducciones operadas durante la pandemia en esta actividad de control. Ahora bien, dado que, como hemos señalado, los indicadores judiciales de acusaciones y condenas se sitúan en valores muy superiores a los de los años prepandemia, al margen del número de controles realizados, insistimos, en línea con otros años, en que existe una proporción de delitos de conducción bajo la influencia del alcohol subyacente a la actividad de control policial y cuya comisión se constata independientemente del volumen de aquella.

Por otra parte, en cuanto a la comparativa proporcional entre el volumen de actividad judicial-penal y sancionadora administrativa en materia de alcoholemia y drogas, se reproduce la constante de toda la serie histórica (excepción hecha del anómalo año 2020 dominado por la pandemia) y en 2022 el volumen sancionador administrativo supone el 59% del total, superando, por tanto, aunque en menor medida que otros años, al jurisdiccional-penal. En el específico marco administrativo, la cifra de expedientes sancionadores tramitados sólo en el ámbito DGT (se carece de datos globales de otras administraciones) por infracciones de alcoholemia positiva y presencia de drogas se incrementa en alrededor de 4.500 (+4,2%) respecto de 2021 y, aunque no alcanza los niveles globales de 2018-2019, puede decirse que las fluctuaciones, una vez superado el atípico año de pandemia, no son relevantes. En cuanto a la distribución entre expedientes sancionadores, se invierte el fenómeno advertido el año pasado y los tramitados por conducción con presencia de drogas disminuyen sensiblemente, siendo los menores de toda la serie histórica desde 2015 (excepción hecha del año de pandemia), mientras que los tramitados por alcoholemia positiva aumentan considerablemente y son los mayores del mismo período (con la misma excepción). La siguiente tabla refleja los datos suministrados por la DGT en el ámbito sancionador administrativo:

Conducción alcohol o drogas	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia+drogas).	106.740	102.818	107.475	124.535	119.344	55.614	106.686	111.247
Expedientes administrativos (alcoholemia).....	80.388	75.888	75.430	73.409	83.139	37.116	56.073	85.121
Expedientes administrativos (drogas)	26.352	26.930	32.045	51.126	36.205	18.498	50.613	26.126
Procedimientos penales	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133

* Los datos de expedientes administrativos de 2022 son provisionales a fecha de ejecución abril 2023.

En el marco del binomio alcohol-conducción, el importante aumento de expedientes sancionadores administrativos por infracciones de alcoholemia positiva en el ámbito DGT (+51% que en 2021), los mayores al menos desde 2015 según acabamos de adelantar, es paralelo al experimentado por los controles de alcoholemia: en 2022 se realizaron sólo en el ámbito ATGC 5.789.035 controles de alcoholemia, aproximadamente 1.200.000 controles más que en 2021 (incremento porcentual del 27%), en términos similares a los realizados en el período prepandemia 2015-2018, por lo que, si bien no se llega al nivel de los 6.598.675 controles de 2019, insistimos en que, en este ámbito, las anomalías producidas por la pandemia ya han sido superadas.

Por otra parte, en cuanto a la conducción con presencia de drogas en el organismo y los controles para su detección, se produce un fenómeno inverso al del año anterior: así, en 2022, como adelantamos, se reduce sensiblemente el volumen de expedientes sancionadores administrativos incoados en el ámbito DGT, con una disminución del 48% respecto de 2021 y los menores valores interanuales, aunque muy similares a los de 2015-2016, situación paralela y proporcional con la que reflejan los controles de detección de drogas que, con una cifra de 58.111 pruebas realizadas en 2022 en el mismo ámbito ATGC, experimentan igualmente un notable descenso del 47% –alrededor de 65.000 pruebas menos– en relación con las efectuadas el año anterior, siendo la menor cifra desde 2014 –con excepción del año de pandemia–, aunque esta reducción parece obedecer a escasez de medios materiales más que a consecuencias derivadas de una pandemia ya superada, si consideramos que esta no afectó al alto volumen de pruebas de drogas que se realizaron en 2021, en que todavía operaban restricciones circulatorias. Por otra

parte, si bien los resultados positivos de los controles de drogas se derivan en su práctica totalidad al ámbito sancionador administrativo, siendo muy residual su acceso a la jurisdicción y sanción penal, sin duda por las exigencias típicas del delito del art. 379.2 CP, que requiere la acreditación fehaciente de la influencia en la conducción más allá de la presencia de la droga en el organismo del sujeto, en este ejercicio 2022 se observa un punto de inflexión en el fenómeno aludido y un cierto incremento, tanto porcentual como en términos absolutos, de los positivos por drogas que han accedido al procedimiento penal, poniendo de manifiesto algunos fiscales delegados un moderado incremento de las acusaciones por este tipo, y ello a pesar del descenso en el número de controles. Esto aparece corroborado por los datos estadísticos: así, en este ámbito ATGC, en 2022 se instruyeron 215 diligencias penales de los 1.863 positivos en accidente (11,5%, con un incremento aproximado del 4% respecto de años precedentes), 56 de los 4.916 positivos en controles por infracción (1,13% con un incremento aproximado del 0,4% de años previos) y 53 de los 17.503 positivos en controles preventivos (0,30%, aproximadamente el doble porcentual que en años precedentes), es decir, un total de 324 diligencias penales que suponen un 12% más que las de 2021 y son las mayores en términos absolutos de los últimos años, representando un 0,55% del total de pruebas de drogas realizadas, más del doble porcentual que el 0,23% de 2021 y el 0,25% de 2019 y muy superior al porcentaje de años previos, situación a la que ha podido contribuir, al menos en parte, la difusión y aplicación del acta de signos externos y criterios para la instrucción de atestados y derivación a la vía penal contenidos en el oficio del Fiscal de Sala de 18 de julio de 2019.

Por último, especialmente interesantes son los indicadores estadísticos del delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP, que consolidan la notable subida experimentada en 2021, volviendo a aumentar en el ejercicio 2022, tanto en la cifra de acusaciones, con un espectacular incremento de más del 51%, como en la de sentencias de condena, que ascienden porcentualmente en un 17%, con los mayores datos globales de la última década (solo superados por las más de 5.000 condenas de 2014):

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
383 CP . . .	2.482	2.301	3.401	3.382	5.160	3.967

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

En cuanto a los delitos de los arts. 380 y 381 CP, frente a las tasas de incremento que se habían producido en los dos años previos, que permitían deducir que las conducciones temerarias habían ganado peso específico dentro de los delitos viales, este ejercicio no se puede mantener esta afirmación con la misma rotundidad debido a las fluctuaciones que experimentan ambos tipos dentro del fenómeno global de subida. Así, si bien las sentencias de condena por la conducción temeraria básica del art. 380 CP se incrementan prácticamente en un 10%, no ocurre lo mismo con la cifra de acusaciones, que descienden ligeramente un 1%; por su parte, en situación inversa, las acusaciones por el tipo del art. 381 CP aumentan un 18%, mientras que las resoluciones de condena descienden un 17%, por lo que habrá que estar a la evolución posterior de estos indicadores para extraer consecuencias:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
380 CP . . .	1.918	1.433	2.246	1.928	2.222	2.120
381 CP . . .	169	82	154	138	182	114

5.4.7 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

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) se enmarcan también en la tendencia global de subida y experimentan sensibles incrementos en sus indicadores, tanto en el volumen de acusaciones, con un aumento porcentual del 6,6%, como en el de sentencias de condena, que ascienden porcentualmente un 12,4%, alcanzando los datos estadísticos más elevados de la última década:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
384 CP . . .	26.807	24.156	36.367	34.127	38.787	38.383

5.4.8 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Por último, en cuanto al delito del art. 385 CP, sus indicadores estadísticos siguen experimentando notables fluctuaciones que no permiten extraer conclusiones relevantes, salvo que conserva su condición de tipo penal cuantitativamente residual y muy poco aplicado, a pesar de su importancia para preservar riesgos viales. Así, la cifra de acusaciones por este tipo mantiene la tendencia descendente, experimentando en 2022 una reducción porcentual del 6,6% respecto del año precedente, mientras que las condenas se incrementan en un 84%, volviendo a niveles similares a los del trienio 2018-2020:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
385 CP . . .	45	44	45	25	42	46

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

Concluimos la evolución estadística con el análisis de las penas impuestas en las 104.660 sentencias de condena por los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP dictadas en 2022 y su evolución interanual.

5.4.9.1 *Penas privativas de libertad*

A continuación reflejamos los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias relativos al número de internos que cumplen condena «sólo» por delito contra la seguridad vial. No obstante, como venimos señalando de forma constante, al referirse sólo al número de internos en una fecha concreta y fluctuar de forma considerable a lo largo de cada ejercicio, no permiten extraer conclusiones en torno a la cifra global de penas privativas de libertad impuestas –y, en su caso, ejecutadas– por delitos contra la seguridad vial. En cualquier caso, dejamos constancia a través de la siguiente tabla de este indicador penitenciario y su 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
15/1/2021...	784	7	2	51	1	845
15/6/2021...	928	8	2	36	1	975
15/1/2022...	832	3	2	34	1	872
15/6/2022...	997	10	2	29	1	1.039
15/12/2022..	905	3	2	25	1	936

5.4.9.2 *Penas no privativas de libertad*

De acuerdo con los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias, en 2022 se gestionaron 26.084 entradas por penas y medidas alternativas acordadas por delitos contra la seguridad vial. Como en años previos, la práctica totalidad –25.485– se refiere a mandamientos judiciales para el cumplimiento de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, siendo residual –599– la gestión de programas de educación vial impuestos como regla de conducta o condición de la suspensión de penas privativas de libertad. La cifra de entradas se mantiene en términos muy similares, con una ligera reducción, a los del ejercicio anterior. La evolución interanual se refleja en la siguiente tabla:

Año	Entrada sentencias*
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
2022	26.084

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

En definitiva, teniendo en cuenta el sensible aumento en más de 9.000 condenas producido en este ejercicio y la estabilidad en las

penas de trabajos en beneficio de la comunidad, junto con la limitada proporción de las penas privativas de libertad por delitos viales de peligro, reservadas para algunos supuestos de reincidencia, es razonable entender que el exceso de condenas se haya visto absorbido por el volumen de las penas de multa que, de acuerdo con la triple alternativa penológica de los arts. 379 y 384 CP, han tenido que ascender en 2022 hasta un nivel aproximado de 76.000 penas de este tipo.

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 (reiteramos que se carece de datos estadísticos del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis), en el ejercicio 2022 se han impuesto un volumen global aproximado de 66.231 de estas penas, alrededor de 5.400 más que en el precedente 2021, con un nuevo aumento proporcional del 8,9%, como consecuencia del incremento experimentado por las resoluciones de condena dictadas por los referidos tipos. De acuerdo con los datos suministrados por la DGT, han accedido al Registro de Conductores e Infractores 1.612 privaciones superiores a dos años, con la correspondiente pérdida de vigencia del permiso de conformidad con el art. 47.3 CP. La siguiente tabla representa la comparativa interanual entre las pérdidas de vigencia administrativas y las impuestas en vía jurisdiccional penal:

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	
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
2022	21.285	92,95	1.612	7,04	22.897

* Los datos de 2022 son provisionales a fecha de ejecución abril 2023.