

5.3 La estadística de procedimientos judiciales

5.3.1 INTRODUCCIÓN. LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Comenzamos el análisis de los datos estadísticos refiriéndonos en primer lugar, como en años precedentes, al balance provisional de siniestralidad vial de 2023 publicado por la DGT a principios de año. Contempla solo los datos de vías interurbanas y víctimas registradas hasta las 24 horas después del siniestro, en cuanto los datos consolidados de víctimas posteriores a las 24 horas y los de vías urbanas no se hallan disponibles en el momento de redacción de estas líneas. El repunte en el número de víctimas mortales que se advirtió en 2022 en relación con 2019 –como año de referencia previo a la pandemia del COVID-19– no modifica su tendencia en 2023, en que se produce un número de fallecidos muy similar al del año pasado, por lo que puede hablarse de un cierto estancamiento en las cifras de siniestralidad, análogas a las de los últimos años prepandemia. Así, según estos datos provisionales, en 2023 fallecieron en nuestras carreteras 1.145 personas, tres menos que en 2022, si bien es destacable que ello se produce en un contexto de incremento de la movilidad del 2% respecto del mismo año (448,7 millones de desplazamientos de largo recorrido frente a los 439,8 de 2022), el mayor volumen de movilidad de los últimos años. Por el contrario, de forma inversa a la disminución de 2022, en 2023 resultaron heridas graves –con ingreso hospitalario– 4.495 personas, esto es, 481 más que el año anterior (+12%), en cifras similares a las de 2019 (4.433 heridos graves). Y vuelve a modificarse la tendencia en cuanto al tipo de usuario fallecido pues, en fenómeno igualmente inverso al del año pasado, en 2023 se incrementan en un 9% (+38) respecto de 2022 los usuarios vulnerables fallecidos, lo que especialmente afecta al colectivo de motoristas.

Esta estabilización de las cifras de siniestralidad vial no es un fenómeno aislado en Europa, según ha puesto de relieve la Comisión Europea en su reciente comunicación de 8 de marzo de 2024, en la que publica las cifras provisionales de 2023 en el ámbito de la UE. Señala la Comisión que estas cifras muestran un estancamiento de los avances en la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en demasiados países, de suerte que pocos Estados miembros están en vías de cumplir el objetivo de la UE y de las Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de muertes en carretera de aquí a 2030. Así, de acuerdo con la citada comunicación, en 2023 murieron alrededor de 20.400 personas en accidentes de tráfico en la UE, lo que supone una pequeña disminución del 1% con respecto

a 2022 y, aunque ello representa alrededor de 2.360 víctimas mortales menos que en 2019 (–10%), la tendencia a la baja se ha aplanado en varios Estados miembros, entre ellos España. No obstante, según los mismos datos de la Comisión, España sigue situándose en 2023 por debajo de la media de la UE en el número de fallecidos por millón de habitantes, con 36 frente a los 46 de la UE, mejorando las cifras de 2022 (37 fallecidos por millón de habitantes) y 2019 (–1%), sólo superada por siete Estados miembros de la UE (Suecia –22–, Malta –26–, Dinamarca –27–, Finlandia –32–, Alemania –34–, Irlanda y Países Bajos –35 ambos–). La Comisión muestra especial preocupación con el volumen de ciclistas fallecidos en las carreteras de la UE y, dentro de las zonas urbanas, por los usuarios vulnerables en general (peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos ruedas), que representan casi el 70% de las víctimas mortales en estas vías urbanas.

Por otra parte, en cuanto a la relación entre las cifras de siniestralidad vial y los datos estadísticos judiciales de delitos de peligro contra la seguridad vial a que luego nos referimos, a diferencia del año pasado, en que ambos experimentaban incrementos paralelos, aunque no proporcionales, en 2023 no se reproduce este fenómeno, pues la estabilización en el volumen de siniestralidad vial contrasta con la reducción experimentada, en mayor o menor medida, por todos los indicadores judiciales de delitos de peligro, como veremos seguidamente, por lo que, se mantiene, como en años atrás, la desconexión entre las cifras estadísticas de delincuencia vial, movilidad y siniestralidad vial, independientemente, como es obvio, de que la delincuencia vial de peligro es en un gran número de ocasiones antesala de siniestros de tráfico.

Abordamos, finalmente, los datos provisionales de siniestralidad vial de 2024, relativos igualmente a fallecidos a 24 horas en vías interurbanas: a diferencia de lo ocurrido el año pasado, 2024 se inició con un importante despunte de fallecidos en enero (20% más que en el mismo mes de 2023), pero la situación ha mejorado según ha ido avanzando el año, de suerte que, a fecha de redacción de estas líneas, si bien sigue existiendo un preocupante repunte del 11% –283 fallecidos por 254 en 2023 (URL <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>, fecha de consulta 9 de abril de 2024)–, es menor que el existente a principios de año, por lo que, antes de extraer conclusiones, habrá que estar expectantes a su evolución a lo largo del ejercicio.

5.3.2 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: DATOS GENERALES

En una primera valoración general, los datos estadísticos judiciales de los delitos de peligro contra la seguridad vial de los arts. 379 a 385 CP ponen de manifiesto un punto de inflexión en el ejercicio 2023, invirtiéndose el fenómeno de progresión al alza advertido en el período postpandemia 2021-2022, que llegó a su techo el año pasado, cuando se alcanzaron las cifras más elevadas de toda la serie histórica, y ello en relación con la totalidad de indicadores estadísticos de delincuencia vial. Por el contrario, en 2023, una vez superado el pico estadístico de 2022, se produce una disminución de todos aquellos indicadores respecto del año anterior, tanto en el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, como en la cifra de acusaciones del Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, si bien en diferentes proporciones según el indicador considerado, pues se aprecia una disminución ligeramente más acusada en el número de sentencias de condena que en el de procedimientos incoados y acusaciones formuladas, como luego veremos. Ahora bien, a pesar de la tendencia a la baja apreciada en 2023, seguimos en presencia de unas elevadas cifras estadísticas que se sitúan por encima de los niveles prepandemia de 2019 y de los años inmediatamente anteriores, especialmente en el volumen de procedimientos incoados y acusaciones presentadas, pero también en el de sentencias de condena.

En relación con esta última afirmación, y en línea con lo señalado en años previos, hemos de hacer especial hincapié en el indicador de procedimientos incoados que, como decíamos, se conecta con la actividad judicial del año en curso y representa necesariamente el volumen de delincuencia vial indiciariamente detectada, de especial relevancia a los efectos de obtener conclusiones de orden criminológico, más allá del puro dato judicial, a diferencia de los indicadores de acusaciones y sentencias, que pueden venir parcialmente referidos a procedimientos incoados por hechos ocurridos en años previos. Así, en 2023 efectivamente disminuye de modo sensible el número de procedimientos incoados respecto de 2022, pero sigue situándose muy por encima de todos los años precedentes y de los niveles prepandemia, con casi 128.000 procedimientos, solo por debajo, desde 2011, de los más de 137.000 del pasado año 2022, lo que continúa suponiendo un elevado volumen de delincuencia vial detectada.

En definitiva, se puede afirmar que en el ejercicio 2023, por un lado, se halla completamente normalizada la actividad judicial relativa

a la justicia de tráfico en España, una vez superadas las vicisitudes y restricciones de la pandemia del COVID-19, sin perjuicio de las eventuales repercusiones que hayan podido producir las huelgas habidas en el seno de la Administración de Justicia, a las que se refieren las memorias de algunos delegados provinciales, y, por otra parte, que este año se aprecia un punto de inflexión en los datos estadísticos que puede obedecer, a falta de estudios criminológicos que depuren los factores criminógenos ínsitos en aquellas cifras, una vuelta a la senda de la conciencia vial y de los hábitos circulatorios normalizados antes de la pandemia, aunque sólo podrán extraerse conclusiones más depuradas a través del prudente estudio de la evolución estadística de los indicadores de delincuencia vial de los próximos años.

Acabamos este apartado insistiendo en ciertas deficiencias sistémicas de las aplicaciones informáticas de las que se nutre la estadística: se dispone de cifras estadísticas altamente fiables y precisas de los delitos de peligro de los arts. 379 a 385 CP, pero los sistemas de gestión procesal continúan sin proporcionar datos estadísticos depurados a nivel nacional de los delitos de resultado imprudente en el ámbito vial de los arts. 142 y 152 CP, al no discriminarlos de los que se producen en otras esferas de riesgo, como las laborales, sanitarias, etc., como tampoco del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis CP y de los tipos hiperagravados de los arts. 142 bis y 152 bis CP introducidos por la reforma de la LO 2/2019 (sin perjuicio del seguimiento individualizado que de estos últimos hace la Unidad de Seguridad Vial en cuanto a los fallecidos y lesionados de especial gravedad con base en la Instrucción 1/2015 FGE). A ellas se añade este ejercicio el caso particular de la provincia de Bizkaia que, como adelantamos más arriba, por cambios producidos en su sistema de gestión procesal, no ha podido proporcionar datos estadísticos de condenas por delitos viales, lo que influye en determinadas valoraciones de este indicador, como luego veremos.

5.3.3 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

5.3.3.1 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal*

Se mantiene en el presente ejercicio 2023 la elevada proporción cuantitativa de los delitos contra la seguridad vial en relación con el resto de tipologías delictivas, tanto en lo referente al volumen total de actividad judicial –condenas recaídas– como del Ministerio Fiscal

–acusaciones formuladas–, y ello a pesar de la ya apuntada disminución de todos los indicadores estadísticos: así, en 2023 se han formulado por el Ministerio Público 96.745 acusaciones por delitos de riesgo contra la seguridad vial de los arts. 379 a 385 CP (en procedimientos abreviados y diligencias urgentes), que representan el 32,3% del total de las 298.853 acusaciones presentadas por la Fiscalía por toda clase de delitos en cualquier tipo de proceso; y se han dictado 92.816 condenas por los mismos delitos viales, un 34,6% de las 268.036 condenas totales recaídas por cualesquiera tipologías delictivas. Estos porcentajes comparativos, aunque se sitúan ligeramente por debajo de los del pasado ejercicio 2022, continúan siendo superiores a los del período prepandemia de 2019 y años inmediatamente anteriores, destacando así la importante y ya tradicional relevancia cuantitativa de la justicia penal de tráfico en nuestro país, donde alrededor de un tercio de todas las acusaciones y condenas recaen por delitos viales.

Por otra parte, a aquella relevancia cuantitativa se une la también tradicional celeridad y eficacia de la actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia de tráfico en España, al mantenerse en 2023 la alta proporción de procedimientos incoados y acusaciones formuladas por los trámites de las denominadas diligencias urgentes de juicio rápido, en relación y detrimento del cauce más lento de las diligencias previas: en el ejercicio 2023 el 71% del total de procedimientos abiertos por delitos contra la seguridad vial (frente al 73% de 2022 y al 70% de 2020), esto es, aproximadamente tres de cada cuatro procedimientos incoados, lo han sido a través de los trámites del juicio rápido; y el 84% de las acusaciones del Ministerio Fiscal por delitos viales (frente al 82% de 2022 y el 80% de 2021) se han presentado a través del mismo procedimiento, es decir, que la inmensa mayoría de acusaciones –cuatro de cada cinco– se formulan por el cauce del juicio rápido. A estos datos se une, como viene siendo habitual, un porcentaje estimado de sentencias de conformidad de alrededor del 90%, según se deduce de la información proporcionada por las memorias provinciales de los fiscales delegados, lo que implica, en beneficio de los fines de prevención general para la sociedad y especial del penado, una ejecución prácticamente inmediata de la inmensa mayoría de las penas impuestas en el ejercicio 2023, esto es, 55.918 penas de privación del derecho a conducir y 1.423 pérdidas de vigencia judicial del permiso del art. 47.3 CP, aproximadamente 70.000 penas estimadas de multa y 22.782 penas de trabajos en beneficio de la comunidad, además de las correspondientes penas privativas de libertad acordadas con carácter residual

cuando devienen ineficaces las previas alternativas penológicas o en aquellos delitos viales en los que se hallan previstas como pena no alternativa.

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

Analizamos a continuación el primer indicador estadístico de delincuencia vial, a saber, el de procedimientos judiciales ingresados en el ejercicio 2023 por los delitos de riesgo contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP (a salvo el delito del art. 382 bis CP del que no se cuenta con datos según hemos adelantado), que incluyen tanto las diligencias previas de procedimiento abreviado como las diligencias urgentes de juicio rápido. Este primer indicador se corresponde con el volumen de actividad judicial iniciada en el respectivo ejercicio y, al referirse, como ya señalamos, a hechos acaecidos durante el año correspondiente, proporciona un escenario general de los delitos viales indiciariamente detectados en 2023, a diferencia de los indicadores de acusaciones y sentencias que, aunque ofrecen un dato más depurado al revelar el resultado de aquella actividad judicial, pueden estar referidos a hechos acaecidos en años precedentes y sentenciados en el año en curso. La evolución del indicador de procedimientos incoados durante el último decenio, incluyendo los datos de 2023, se refleja en la siguiente tabla:

Diligencias Previas+ Diligencias Urgentes	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Art. 379.1 CP.	752	818	902	813	842	889	1.562	1.193	1.111	1.455
Art. 379.2 CP	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791
Art. 380 CP . .	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360	3.539	3.418
Art. 381 CP . .	204	190	204	190	87	207	297	268	267	390
Art. 383 CP . .	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897	3.261	3.017
Art. 384 CP . .	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058	51.431	50.185
Art. 385 CP . .	396	482	417	379	389	477	489	489	664	742
Total	108.843	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084	125.939	137.406	127.998

Así, la cifra de procedimientos incoados acusa un notable descenso en 2023 en relación con los datos del pasado año, con alrededor de 9.400 procedimientos ingresados menos que en 2022, descenso

porcentual del 6,8%, pero se mantiene en niveles inusualmente altos, superiores a los de toda la serie histórica, de suerte que, si bien se rompe la situación de repunte advertida en 2022, nos hallamos en presencia del segundo mayor índice de volumen de actividad judicial y, por ello, de delincuencia vial indiciariamente detectada de toda la década. Ahora bien, el comportamiento de este indicador no es homogéneo en las diferentes tipologías delictivas, pues, siguiendo la línea general, experimenta una relevante reducción en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 CP (-11%), disminuyendo asimismo, aunque de forma más leve, en la conducción temeraria básica del art. 380 CP (-3%), el delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 CP (-7%) y los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP (-2%); por el contrario, en fenómeno inverso al general, se incrementa en los tipos delictivos cuantitativamente residuales de los arts. 379.1 (conducción a velocidad típica), 381 (conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida ajena) y 385 CP (creación de un grave riesgo para la circulación), con incrementos porcentuales del 31%, 46% y 12% respectivamente, aunque muy ligeros en términos absolutos.

Continuamos el examen estadístico con el análisis de los otros dos indicadores, a saber, escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, que en 2023 experimentan también importantes disminuciones en relación con el año previo, en que habían alcanzado máximos históricos, siendo ligeramente más sensible o acusada la reducción que sufre el volumen de condenas. No obstante, la reducción de las sentencias de condena ha de relativizarse en el sentido, ya adelantado, de que se carece, por las razones aludidas, del dato de condenas de la provincia de Bizkaia —que el año pasado nutrió este indicador con 1.657 sentencias—, por lo que, necesariamente, aquella reducción ha de ser menor que la objetivada estadísticamente. Con tales premisas, en el ejercicio 2023 se han presentado alrededor de 8.300 acusaciones menos que en 2022, con un descenso porcentual del 7,9%, y se han dictado alrededor de 11.800 sentencias de condena menos que en el precedente 2022, con una bajada porcentual del 11,3%; ahora bien, el nivel de acusaciones y sentencias es similar al de 2021 y notablemente superior al de los años previos a la pandemia, al menos desde 2011 y 2012 respectivamente.

Por otra parte, en cuanto a la distribución proporcional por tipologías delictivas, en un fenómeno que es constante desde hace años, tanto el volumen de acusaciones como el de condenas por los delitos contra la seguridad vial es absorbido en más de un 90% —en concreto,

en un 94%— por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 CP —cuantitativamente el más importante— y las tres tipologías de conducción sin permiso del art. 384 CP, si bien estas últimas ganan cierto peso porcentual en detrimento del art. 379.2 CP. Ahora bien, la proporción entre todas las tipologías delictivas viene siendo más o menos estable durante toda la serie histórica.

La siguiente tabla refleja la evolución estadística interanual de ambos indicadores, acusaciones formuladas y sentencias judiciales de condena:

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
379.1 CP . .	733	578	644	569	659	587
379.2 CP . .	53.298	54.764	58.041	59.461	52.088	50.071
380 CP . . .	2.246	1.928	2.222	2.120	1.959	1.789
381 CP . . .	154	138	182	114	119	89
383 CP . . .	3.401	3.382	5.160	3.967	3.281	3.382
384 CP . . .	36.367	34.127	38.787	38.383	38.592	36.859
385 CP . . .	45	25	42	46	47	39
Total . . .	96.244	94.942	105.078	104.660	96.745	92.816

En otro orden de cosas, en cuanto al comportamiento de estos dos indicadores por tipos delictivos, la tendencia decreciente es general en todos los delitos contra la seguridad vial, excepción hecha —en fenómeno inverso al del pasado año— de los tipos residuales de los arts. 379.1 CP, en que aumentan ligeramente tanto las acusaciones como las sentencias, y 385 CP, en que también se incrementa levemente la cifra de acusaciones. Analizamos más adelante la evolución concreta de cada tipo delictivo.

Finalmente, nos referimos a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal del art. 5 EOMF: en el ejercicio 2023 se han incoado 568 diligencias de investigación por los delitos viales de peligro de los arts. 379–385 CP (–15% en relación con 2022), en su práctica totalidad (93%) por los tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP. Continúa así la tendencia descendente de los últimos años, que en el presente puede explicarse parcialmente por el fenómeno generalizado de disminución de todos los indicadores estadísticos, pero que también obedece, ahondando en lo ya dicho en ejercicios anteriores, a haberse perfeccionado la coordinación interinstitucional con las Jefaturas Provinciales y Policías de Tráfico, evitando la remisión duplicada de actuaciones a juzgados y fiscalías.

5.3.3.3 Las tasas de resolución

Nos referimos a continuación a las denominadas tasas de resolución positiva, determinadas por el cociente entre el volumen de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados. Los datos de 2023 y su evolución anual se representan en la siguiente tabla:

Delitos CSV	DP+DU 2023	Sentencias 2023	Tasa resolución 2023	Tasa resolución 2022
379.1 CP.	1.455	587	0,40 (40%)	0,51
379.2 CP.	68.791	50.071	0,73 (73%)	0,77
380 CP.	3.418	1.789	0,52 (52%)	0,59
381 CP.	390	89	0,23 (23%)	0,42
383 CP.	3.017	3.382	1,12 (112%)	1,21
384 CP.	50.185	36.859	0,73 (73%)	0,74
385 CP.	742	39	0,05 (5%)	0,06
Total.	127.998	92.816	0,73 (73%)	0,76

En el ejercicio 2023 se produce una ligera reducción de tres puntos porcentuales en la tasa global de resolución que, no obstante, permanece en niveles muy elevados del 73%, similares a los de los años precedentes y que serían superiores si se contara con el dato de condenas de Bizkaia, por lo que se puede insistir en la idea de que una alta proporción de procedimientos incoados –aproximadamente tres de cada cuatro– terminan con una resolución de condena. En esta misma línea, reiteramos la conclusión de otros ejercicios, en el sentido de que, si a las sentencias de condena se añadieran otras resoluciones de fondo definitivas, esto es, sentencias absolutorias y autos de sobreseimiento y archivo, nos encontraríamos en una situación de práctica igualdad entre asuntos ingresados y resueltos.

Se consolida así la tradicional celeridad y eficacia de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en nuestro país, fruto de las altas cotas de seguridad jurídica alcanzada en este ámbito como consecuencia, por un lado, de la unificación de criterios interpretativos que surgen de la especialidad en el seno del Ministerio Fiscal, singularmente a partir de la Circular 10/2011 y posteriores dictámenes y resto de oficios e instrumentos de coordinación, y, por otro lado, de la copiosa jurisprudencia emanada del Tribunal Supremo en el ámbito, aunque no único, de los delitos de riesgo viales, a través de

su función nomofiláctica reforzada a partir de la Ley 41/2015. Como exponentes de la doctrina jurisprudencial del TS, merecen destacarse este año, además de la STS 1/2023, de 18 de enero, sobre el delito de abandono, citada en el pasado ejercicio, las SSTS 103/2023, de 16 de febrero, sobre la atenuante de reparación del daño, individualización de la pena y alcance de la cobertura del seguro voluntario en un supuesto de condena por delito del art. 381 CP y resultado de homicidio doloso; 399/2023, de 24 de mayo, en torno a la cooperación necesaria en el delito del art. 384 CP; 420/2023, de 31 de mayo, 610/2023, de 13 de julio, 729/2023, de 4 de octubre, y 795/2023, de 25 de octubre, en materia de imprudencia en el ámbito vial; 620/2023, de 17 de julio, sobre los supuestos típicos del delito del art. 383 CP; 788 y 789/2023, de 25 de octubre, ya citadas *ut supra*, sobre apreciación de decimales en el tipo de tasa objetiva del art. 379.2 último inciso CP; 851/2023, de 22 de noviembre, que reproduce doctrina anterior sobre los conceptos de VMP y ciclomotor a efectos penales; 879/2023, de 29 de noviembre, sobre aplicación del art. 382 CP en supuestos de pluralidad de resultados lesivos; 893/2023, de 29 de noviembre, sobre el concepto típico de conducción; y 84/2024, de 26 de enero, sobre la atipicidad de las falsedades meramente formales de permisos de conducir.

5.3.3.4 *Distribución territorial de sentencias condenatorias*

La tendencia global de disminución del ejercicio 2023 en el volumen de condenas es común, en mayor o menor medida, a todos los territorios, con las contadas excepciones de Baleares, en que aumentan ligeramente, y de Canarias, en que lo hacen de forma meramente testimonial. Los mayores descensos en términos absolutos –sin considerar el País Vasco al no disponer de los datos de condenas de Bizkaia– se producen en Andalucía y, especialmente, en Madrid, en que la disminución absorbe todo el incremento producido el pasado año 2022, por lo que la cifra de condenas vuelve en esta comunidad autónoma a sus habituales volúmenes de alrededor de 10.000 sentencias anuales. Así pues, se mantiene la tradicional distribución territorial de sentencias de condena, en que los primeros puestos de los que se nutre corresponden, por este orden y como viene siendo constante, a Cataluña, Andalucía, Comunidad Valenciana y Madrid.

La siguiente tabla recoge estos datos estadísticos y su evolución anual:

CC.AA.	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2023 (en paréntesis 2022)	Variación 2022-2023
Andalucía	81	8.370	481	20	412	7.525	1	16.890 (18.400)	-1.510
Aragón	14	816	25	0	29	587	0	1.471 (1.514)	-43
Asturias	6	1.029	28	1	46	479	0	1.589 (2.027)	-438
I. Baleares	29	2.337	41	1	191	1.291	0	3.890 (3.626)	+264
I. Canarias	22	2.858	45	6	103	2.433	0	5.467 (5.463)	+4
Cantabria	0	661	26	0	43	405	0	1.135 (1.333)	-198
Cataluña	124	8.489	274	20	949	8.377	20	18.253 (18.506)	-253
Extremadura	21	923	49	3	38	495	0	1.529 (1.632)	-103
Galicia	25	3.074	130	2	209	2.300	2	5.742 (6.446)	-704
La Rioja	2	308	5	2	28	223	0	568 (606)	-38
Madrid	118	6.435	156	16	341	3.636	0	10.702 (15.610)	-4.908
Murcia	13	1.868	62	2	99	1.271	4	3.319 (4.007)	-688
Navarra	3	850	20	2	35	410	2	1.322 (1.378)	-56
P. Vasco*	12	1.332	30	3	86	466	1	1.930* (3.556)	-1.626
C. Valenciana	67	6.941	248	6	538	4.010	4	11.814 (12.373)	-559
C. La Mancha	22	1.790	59	1	86	1.551	1	3.510 (3.838)	-328
C. León	28	1.990	110	4	149	1.400	4	3.685 (4.345)	-660
Total sentencias	587	50.071	1.789	89	3.382	36.859	39	92.816	

* Sólo incluye los datos de Araba/Álava y Gipuzkoa, al no disponer de los datos de Bizkaia

5.3.3.5 Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial

En el ejercicio 2023 más del 71% de los procedimientos incoados (siete de cada diez, con una ligera reducción porcentual del 1,5%

respecto de 2022) y por encima del 84% de las acusaciones formula-
das por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP
(cuatro de cada cinco, con un leve aumento porcentual del 1,3%) lo
fueron a través del cauce procedimental de las diligencias urgentes
de juicio rápido, por contraposición con los trámites más pausados
de las diligencias previas, lo que conduce a insistir en la tradicional
rapidez y, por tanto, eficacia, de la justicia penal de tráfico en nues-
tro país, y la vuelta a la «normalidad judicial» tras las anomalías
procedimentales de la pandemia, en que había disminuido la impor-
tancia proporcional de los juicios rápidos. Los anteriores datos se
reflejan en esta tabla:

Delitos viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	36.541	91.457	127.998
E. Acusación	15.370	81.375	96.745

5.3.3.6 *Representación Gráfica de los datos estadísticos*

TABLA I. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

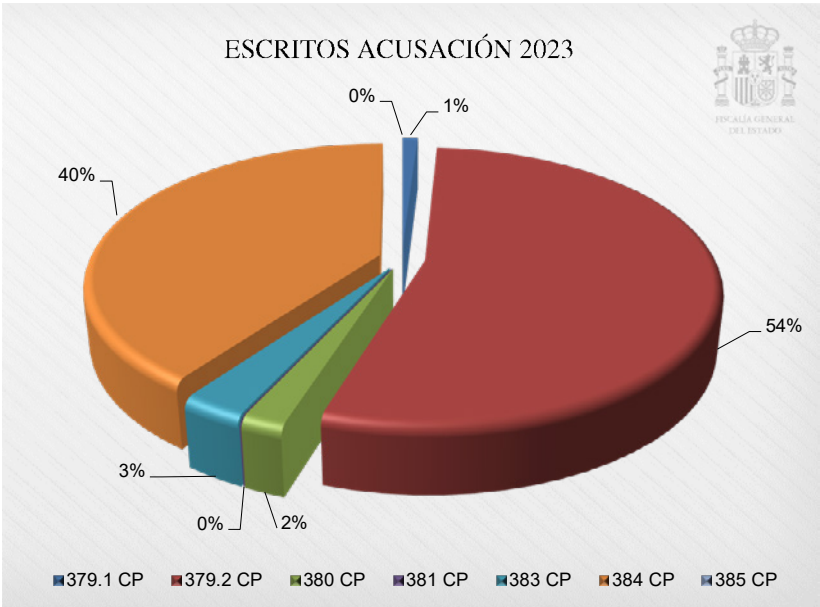
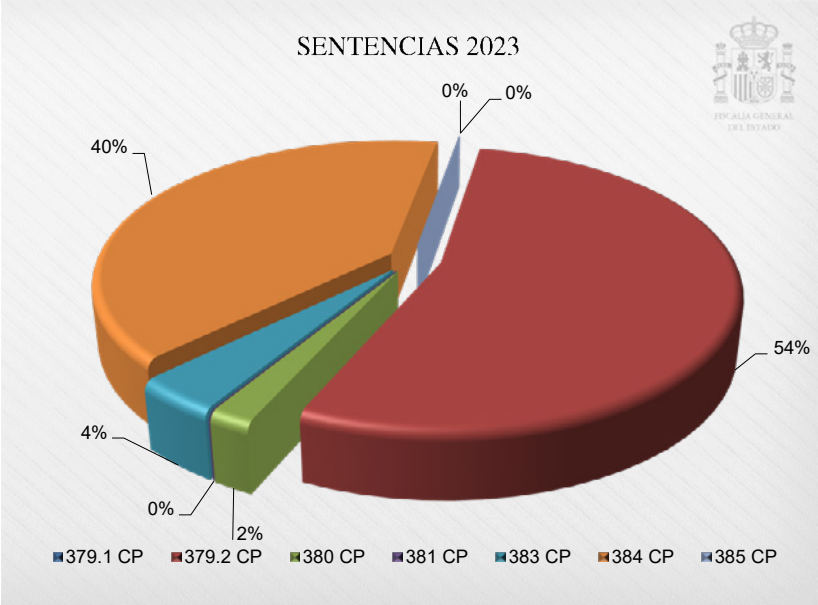


TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.3.4 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

El delito del art. 379.1 CP vuelve a comportarse de forma atípica en este ejercicio en relación con el resto de tipologías delictivas, siendo ajeno a la tendencia descendente general: así, en fenómeno inverso al del año 2022, refleja incrementos, si bien muy ligeros, tanto en el volumen de acusaciones, que aumentan en un 2%, como en el de sentencias de condena, que se incrementan en un 3%, lo que supone un retorno a la tendencia alcista de años previos. Continúa siendo un tipo cuantitativamente residual en cuanto representa menos del 1% del volumen global de las acusaciones y condenas por los delitos de riesgo contra la seguridad vial:

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
379.1 CP. . .	733	578	644	569	659	587

En cuanto a la comparativa porcentual entre el volumen de actividad judicial por excesos de velocidad penales –procedimientos incoados por delito del art. 379.1 CP– y el de actividad sancionadora administrativa por la misma causa –expedientes incoados en el ámbito de la DGT por infracciones administrativas de velocidad, al no disponer de datos de otras administraciones–, la práctica totalidad de los excesos de velocidad detectados en las carreteras españolas se sancionan en sede administrativa, en fenómeno constante durante toda la serie histórica, y solo una ínfima parte, que en 2023 representa el 0,04% (frente al 0,02% de 2022), accede al procedimiento penal, al exigir el tipo penal excesos de velocidad superiores a 80 km/h en vías interurbanas y a 60 km/h en urbanas:

Conducción con exceso de velocidad	2023
Expedientes sancionadores administrativos.	3.303.665
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP)	1.455

* Los datos de expedientes administrativos de 2023 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2024

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

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
379.2 CP. . .	53.298	54.764	58.041	59.461	52.088	50.071

En el ejercicio 2023 se produce, respecto del bienio previo y siguiendo la tendencia general, un punto de inflexión en los indicadores estadísticos del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP, que experimenta notables descensos en relación con 2022: se han formulado alrededor de 6.000 acusaciones y dictado 9.400 condenas menos (se insiste en que no se dispone de los datos de condenas de Bizkaia, que el año pasado aportó alrededor de mil sentencias por este tipo delictivo), lo que supone unas reducciones proporcionales, respectivamente, del 10% y 16%. Ahora bien, el volumen de acusaciones y sentencias, no obstante, la reducción experimentada el presente año, permanece en niveles más o menos similares a los del período prepandemia. A diferencia de lo que ocurría en años precedentes, a pesar de que no

se trata de un fenómeno nuevo, en cuanto que algo parecido sucedió en 2019, la disminución de los indicadores judiciales de acusaciones y condenas no ha corrido paralela con el volumen de actividad de control policial, pues en 2023 se ha incrementado en un 15,7% el número de controles de alcoholemia realizados en el ámbito de la ATGC, alcanzando los mayores niveles de los últimos años, como luego veremos, lo que consolida la idea de normalización de esta actividad tras las anomalías producidas durante la pandemia. La conclusión presumiblemente sea que el espectacular incremento de la actividad de control policial de la ATGC ha nutrido fundamentalmente la respuesta sancionadora administrativa en detrimento de la penal, aunque, dado que los expedientes administrativos por alcoholemia positiva también se han visto reducidos, puede ser razonable entender que se estén adquiriendo hábitos de conciencia vial por la ciudadanía o recuperando los perdidos en la pandemia, al menos en lo que al alcohol se refiere, a diferencia de lo ocurrido con las drogas, como se verá posteriormente. No obstante, las valoraciones en torno a la desconexión entre las cifras judiciales y las de control policial han de hacerse con cautela, en cuanto se carece de los datos de controles de alcoholemia realizados por otras policías de tráfico.

En otro orden de cosas, la comparativa proporcional de 2023 entre el volumen de actividad jurisdiccional-penal y sancionadora administrativa en materia de alcoholemia y drogas mantiene la constante histórica en el sentido de que esta última supera a aquella, y en términos porcentuales superiores a los de otros años, pues la proporción de expedientes sancionadores administrativos tramitados en el ámbito DGT por infracciones de alcoholemia positiva y presencia de drogas (se carece de datos globales de otras administraciones) se sitúa en el 66% del total (frente al 59% del pasado año), habiéndose incrementado el número de estos expedientes en más de 22.800 respecto de 2022 (+20%), alcanzando el techo histórico del último decenio. Ahora bien, ello se debe al espectacular ascenso experimentado por los expedientes sancionadores administrativos por presencia de drogas, los mayores de toda la serie histórica, aproximadamente 28.200 más que en 2022, con un incremento porcentual del 108%, a diferencia de lo ocurrido con los expedientes administrativos por alcoholemia positiva, que sufren una reducción de alrededor de 5.300 (y porcentual del 6%), en fenómeno inverso al advertido el pasado año, aunque se sitúan en niveles similares a los del período prepandemia. La problemática del binomio drogas-conducción, en creciente y preocupante auge, según resulta de las anteriores cifras, debería llevar, junto con la del consumo de alcohol y

conducción, al estudio e implementación de políticas preventivas y educativas, más allá de las sancionadoras.

Los datos facilitados por la DGT relativos al ámbito sancionador administrativo se reflejan en la siguiente tabla:

Conducción alcohol o drogas	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Expedientes administrativos totales*(alcoholemia+drogas) ..	102.818	107.475	124.535	119.344	55.614	106.686	111.247	134.118
Expedientes administrativos (alcoholemia)	75.888	75.430	73.409	83.139	37.116	56.073	85.121	79.744
Expedientes administrativos (drogas)	26.930	32.045	51.126	36.205	18.498	50.613	26.126	54.374
Procedimientos penales	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791

* Los datos de expedientes administrativos de 2023 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2024.

En lo referente al binomio alcohol-conducción, el ya aludido descenso del volumen de expedientes sancionadores administrativos por infracciones de alcoholemia positiva en el ámbito DGT es inverso al más que notable incremento experimentado por los controles de alcoholemia: así, en 2023 se realizaron 6.700.937 controles de alcoholemia solo en el ámbito ATGC, alrededor de 912.000 controles más que en 2022, con un incremento porcentual ya citado del 15,7%, la mayor cifra de los últimos diez años.

Nos referimos a continuación a la conducción con presencia de drogas en el organismo y a los controles para su detección. El inusitado incremento del 108% en el volumen de expedientes sancionadores administrativos incoados en el ámbito DGT en el ejercicio 2023, al que nos referíamos más arriba, es paralelo, pero no proporcional, con la evolución experimentada por los controles de detección de drogas, que alcanzan el nivel de 101.927 pruebas realizadas en 2023 en el mismo ámbito ATGC, con un importante ascenso porcentual del 75,4%, alrededor de 43.800 pruebas más que el año anterior, solo por debajo de las 139.703 de 2018 y las 123.229 de 2021, por lo que, si correlacionamos el número de pruebas de drogas realizadas en esos años, puede advertirse una relación directa entre su volumen y el de expedientes sancionadores incoados, con dos conclusiones: también en este aspecto se ha consolidado la normalidad de la actividad de control policial tras la pandemia y, por otra parte, se mantiene la constante de todos los años, en el sentido de que la práctica totalidad de los resultados positivos de los controles de drogas se derivan a la vía sancionadora administrativa, con una muy residual respuesta penal, lo que obedece, sin duda, a los requere-

rimiento típicos del art. 379.2 CP que exigen, no solo la acreditación de la presencia de la droga en el organismo del sujeto, sino también la constatación fehaciente, y en muchas ocasiones de difícil probanza en el proceso, de la influencia de tal ingesta en las facultades psicofísicas necesarias para una conducción segura. Descendiendo a los datos concretos, en 2023 se instruyeron, en este mismo ámbito ATGC, 282 diligencias penales de los 2.813 resultados positivos a drogas en controles por accidente (10%), 59 de los 5.831 positivos en controles por infracción (1%) y 65 de los 44.296 positivos en controles preventivos (0,14%), esto es, un total de 406 diligencias penales que suponen un incremento porcentual del 25% en relación con las 324 instruidas el anterior año y la mayor cifra de toda la serie histórica, y, aunque se aprecia cierta disminución porcentual respecto de 2022 en relación con el total de pruebas realizadas, los porcentajes siguen siendo netamente superiores a los de los años precedentes; en definitiva, se consolida el incremento interanual del volumen de resultados positivos en pruebas de detección de drogas que acceden al procedimiento penal, siendo razonable entender que ello puede deberse, en parte, al notable aumento del número de controles realizados, pero también a que la aplicación del oficio del Fiscal de Sala de 18 de julio de 2019, con criterios para la instrucción de atestados por este tipo delictivo, haya comenzado a dar sus frutos, unido a la formación y concienciación de las policías de tráfico.

Finalmente, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP no es ajeno a la tendencia global de disminución de los indicadores estadísticos: experimenta una notable disminución del 36% en el volumen de acusaciones y considerablemente más leve, del 15%, en el de sentencias de condena, produciéndose un punto de inflexión en relación con el incremento producido en los dos años precedentes, aunque tanto las acusaciones como las condenas permanecen en niveles muy superiores a los del período prepandemia:

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
383 CP	3.401	3.382	5.160	3.967	3.281	3.382

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

También se enmarcan en la tendencia descendente general los delitos de conducción temeraria de los arts. 380 y 381 CP, que ven reducidos sus indicadores estadísticos, tanto en el volumen de acusa-

ciones como en el de sentencias de condena, aunque se trata de tipos con importantes fluctuaciones en su evolución interanual, lo que impide efectuar valoraciones generales. Así pues, en relación con el tipo básico de conducción temeraria, este experimenta un descenso porcentual del 12% en la cifra de acusaciones respecto del ejercicio anterior y del 16% en la de condenas, mientras que en la conducción con manifiesto desprecio por la vida ajena del art. 381 CP las acusaciones se reducen en un 35% y las sentencias condenatorias en un 22%.

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
380 CP	2.246	1.928	2.222	2.120	1.959	1.789
381 CP	154	138	182	114	119	89

5.3.7 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

Nos referimos a continuación 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) cuyos indicadores estadísticos, siguiendo el fenómeno global de disminución, experimentan en 2023 reducciones porcentuales, aunque muy ligeras y en menor medida que el resto de tipologías delictivas contra la seguridad vial, respecto del año previo –del 0,5% en el volumen de acusaciones y del 4% en el de condenas, aunque respecto de este último se advierte nuevamente de la carencia de datos de Bizkaia, que el año pasado aportó más de 500 sentencias por estos ilícitos–, de suerte que el volumen global de ambos indicadores se mantiene en niveles superiores a los del año 2021 y netamente más altos que los del período prepandemia. Merece destacarse, como ya adelantamos, que los tres tipos del art. 384 CP ganan un importante peso porcentual en el marco global de los delitos de riesgo viales, absorbiendo alrededor del 40% del total de acusaciones y sentencias de condena, en detrimento del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP:

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
384 CP	36.367	34.127	38.787	38.383	38.592	36.859

5.3.8 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Nos referimos finalmente al delito del art. 385 CP que, en línea con las fluctuaciones advertidas en años precedentes, experimenta un incremento del 12% en el número de acusaciones –frente a la tendencia global de descenso– y una disminución del 15% en el de sentencias de condena. Escasas conclusiones caben extraer de tales datos, más allá de aquellas fluctuaciones y de su exigua incidencia cuantitativa, por lo que, a pesar de su importante función en la preservación de riesgos viales, continúa siendo un tipo residual y escasamente aplicado:

Comparativa 2021-2023	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023
385 CP	45	25	42	46	47	39

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

Finalizamos el análisis de la evolución estadística de la delincuencia vial en España refiriéndonos a las penas impuestas en las 92.816 sentencias condenatorias recaídas en 2023 por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP.

5.3.9.1 *Penas privativas de libertad*

Abordamos, en primer lugar, las cifras estadísticas de población penitenciaria, relativas al número de internos que cumplen condena «solo» por delito contra la seguridad vial, de acuerdo con la información suministrada por Instituciones Penitenciarias. En la medida en que únicamente reflejan el número de internos en una fecha determinada, sin mayores concreciones, son de escasa utilidad, como se viene manifestando en años previos, para valorar el volumen global de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas por delitos viales, aunque se puede afirmar que, no habiendo experimentado importantes fluctuaciones a lo largo de este ejercicio, la población penitenciaria se ha mantenido más o menos constante.

La siguiente tabla refleja la evolución interanual de este indicador estadístico penitenciario:

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localización permanente	Liberados condicionales	Fin semana	Total
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
15/1/2022	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
15/1/2023	888	7	2	25	1	923
15/6/2023	922	4	2	24	1	953
15/12/2023	907	10	0	23	1	941

5.3.9.2 Penas no privativas de libertad

En el ejercicio 2023, de conformidad con la información suministrada por Instituciones Penitenciarias, se gestionaron 23.328 entradas por penas y medidas alternativas acordadas por delitos contra la seguridad vial. De ellas, la inmensa mayoría –22.782–, como viene siendo constante en la evolución interanual, corresponde al cumplimiento de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, y el resto –546–, muy residual, a programas de educación vial impuestos como regla de conducta o condición de la suspensión de penas privativas de libertad. El volumen de entradas acentúa la tendencia descendente advertida el pasado año y se sitúa en cifra inferiores a los años postpandemia 2022-2021, pero también al período prepandemia, como puede observarse en la evolución interanual:

Año	Entrada sentencias*
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889
2016	28.332
2017	25.938
2018	24.543
2019	24.487

Año	Entrada sentencias*
2020	19.350
2021	26.486
2022	26.084
2023	23.328

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena

Correlacionando la importante disminución en el volumen de sentencias de condena producido en 2023 y la escasa y más o menos estable incidencia proporcional de las penas privativas de libertad impuestas por delitos contra la seguridad vial, junto con la disminución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad a favor de las penas de multa –de conformidad con la triple alternativa penológica de los dos tipos con mayor relevancia cuantitativa de los arts. 379 y 384 CP–, supone que el volumen de estas últimas se sitúe, en una aproximación estimativa, alrededor de las 70.000 penas de multa impuestas en este ejercicio 2023.

Nos referimos, por último, 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 (insistimos en que se carece de datos estadísticos del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis, como también de las sentencias de condena recaídas en Bizkaia por aquellos tipos). En este ejercicio 2023 se ha impuesto un total aproximado de 55.918 penas de este tipo, esto es, aproximadamente 10.000 menos que en 2022 –reducción porcentual del 16%–, tendencia descendente que es paralela, como es obvio, a la reducción de las condenas recaídas por los citados tipos delictivos. De ellas, han accedido al Registro de Conductores e Infractores, de acuerdo con los datos facilitados por la DGT, 1.423 privaciones superiores a dos años, con la aparejada pérdida de vigencia del permiso por aplicación del art. 47.3 CP. Reflejamos en la siguiente tabla los datos comparativos entre las pérdidas de vigencia administrativas y las impuestas en vía jurisdiccional penal, junto con su evolución interanual:

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	Total
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
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
2023	20.304	93,45	1.423	6,55	21.727

* Los datos de 2023 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2024