

5.3 La estadística de procedimientos judiciales

5.3.1 INTRODUCCIÓN. LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Iniciamos el estudio estadístico, como viene siendo habitual, con el análisis del balance provisional de siniestralidad vial de 2024 publicado por la DGT a principios de año. Se trata de datos provisionales, en cuanto reflejan sólo los referidos a vías interurbanas y víctimas registradas hasta las 24 horas posteriores al siniestro, pues los datos definitivos, que incluyen víctimas registradas después de esas 24 horas y los relativos a vías urbanas, no se encuentran disponibles en el momento de redacción de estas líneas.

De acuerdo con este balance provisional, en 2024, si bien se produjo un descenso en el número de siniestros mortales –cuatro menos que el año anterior– fallecieron en las carreteras españolas 1.154 personas, catorce más que en 2023, y 4.634 personas resultaron heridas hospitalizadas, 148 más que el año precedente⁴, lo que supone un ligero incremento que, no obstante, tiene lugar, nuevamente, en un contexto de amplio incremento de las cifras de movilidad, que vuelven a ser este ejercicio las mayores de toda la serie analizada, con 462,8 millones de desplazamientos de largo recorrido, frente a los 448,7 de 2023 en que también habían alcanzado máximos históricos; de ahí que la tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos se haya situado en el valor más bajo de la serie examinada por la DGT. Por otra parte, en cuanto al tipo de usuario fallecido, vuelve a modificarse la tendencia ascendente de 2023 y en 2024 disminuyen, en fenómeno inverso al del año pasado, aunque de forma muy ligera (–3%), los usuarios vulnerables fallecidos, disminución más acusada en el colectivo de peatones (18 fallecidos menos, –15%), mientras que se incrementan ligeramente (dos más, +1%) los usuarios de motocicletas fallecidos, colectivo este que absorbe, como viene siendo constante, la mayor parte de los fallecidos pertenecientes a colectivos vulnerables.

En definitiva, a pesar de ese ligero ascenso en el número absoluto de víctimas mortales, puede insistirse, valorando asimismo el importante incremento producido en los indicadores de movilidad, en la existencia de una tendencia a la estabilización de las cifras de siniestralidad vial, que podría ser muestra de un cierto estancamiento en la

⁴ La cifra de heridos hospitalizados publicada en la memoria del año pasado no es coincidente con la reflejada en la presente edición memorial, al haberse actualizado el dato provisional allí publicado por la DGT en fecha 2 de enero de 2025.

reducción de víctimas mortales en accidentes de tráfico, en línea con lo señalado para el conjunto de la UE por la Comisión Europea en su comunicación de 8 de marzo de 2024, comentada pormenorizadamente en la memoria de 2024.

En esta idea redunda la reciente comunicación de la Comisión Europea de 18 de marzo de 2025, en la que se publican las cifras preliminares de 2024 en el ámbito de la UE. Insiste la Comisión en que, a pesar de que en 2024 se ha registrado una caída del 3% en el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE, los avances siguen siendo lentos; así, de acuerdo con la citada comunicación, en 2024 murieron alrededor de 19.800 personas en accidentes de tráfico en la UE, lo que supone un ligero descenso del 3% respecto de 2023, de suerte que el ritmo general de mejora sigue siendo demasiado lento y la mayoría de Estados miembros no van camino de alcanzar el objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2030; los avances son desiguales, ya que algunos países logran reducciones significativas, mientras que otros han experimentado incrementos, y en el resto –entre ellos España– sólo se han registrado descensos modestos en los últimos cinco años. No obstante, según los mismos datos de la Comisión, España sigue situándose en 2024 por debajo de la media de la UE en el número de fallecidos por millón de habitantes, con 35 frente a los 44 de la UE, mejorando las cifras de 2023 (38 fallecidos por millón de habitantes, -4%) y de 2019 (-2%).

Por otra parte, como viene siendo habitual, resulta difícil establecer una relación directa y proporcional entre las cifras de siniestralidad vial y los datos estadísticos judiciales de delitos de peligro contra la seguridad vial a que luego nos referiremos, pues ambas estadísticas experimentan comportamientos heterogéneos en su relación entre sí en la evolución anual: en 2022 la estadística judicial y la de siniestralidad vial experimentaron incrementos paralelos, aunque no proporcionales, en 2023 la tendencia de ambos indicadores no fue paralela y en el presente ejercicio 2024 vuelve a ser heterogénea y depende del indicador judicial que se analice (procedimientos incoados, acusaciones o sentencias) como luego veremos, y ello independientemente de que, como es notorio, la delincuencia vial de peligro en muchas ocasiones esté presente en siniestros de tráfico o sea antesala de estos.

Finalmente, nos referimos brevemente a los datos provisionales de siniestralidad vial de 2025, relativos igualmente a fallecidos a 24 horas en vías interurbanas: los meses de enero y febrero de 2025 finalizaron con un descenso en el número de fallecidos respecto de los mismos meses de 2024, mientras que en marzo se incrementó su volu-

men, absorbiendo todo el descenso producido en los dos primeros meses, de suerte que en el momento de redacción de estas líneas la cifra de fallecidos es idéntica a la del año pasado, con 263 fallecidos (URL <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Cuadro-comparativo-por-meses-y-dias/>, fecha de consulta 3 de abril de 2025). A la vista de estas fluctuaciones en el primer trimestre de 2025 es todavía pronto para deducir cómo evolucionará la siniestralidad a lo largo del año, aunque parece que por el momento la tendencia de estancamiento se mantiene.

5.3.2 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: DATOS GENERALES

Comenzamos refiriéndonos a los datos estadísticos judiciales de los delitos de peligro contra la seguridad vial tipificados en los arts. 379 a 385 CP. La primera valoración general que puede hacerse es que aquéllos reflejan en el ejercicio 2024 una cierta tendencia a la estabilidad en relación con los del pasado año 2023, después del fenómeno de progresión al alza que se advirtió en el período postpandemia y que culminó en 2022, cuando se llegó a las cifras más elevadas de toda la serie histórica. No obstante, una vez sentada esa idea general de estabilización, cabe decir que el comportamiento de los distintos indicadores estadísticos en 2024 ha sido heterogéneo, dentro de esa estabilidad, por lo que habrá que estar atentos a su evolución en el futuro para confirmar aquella valoración inicial. Así, una vez superado el pico estadístico de 2022, los datos del presente ejercicio son muy similares a los de 2023, aunque con ligeras variaciones: como luego veremos, en 2024 se incrementa, aunque de forma muy ligera, el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, y de forma un tanto más acusada la cifra de sentencias judiciales de condena por tales delitos, aunque, como se verá, los incrementos más importantes son absorbidos por territorios muy concretos –de ahí la tendencia a la estabilidad señalada–, pues en el resto las cifras de condena son muy similares o ligeramente más reducidas que las del año anterior; y otro tanto cabe decir en cuanto al volumen de acusaciones del Ministerio Fiscal por delitos viales de peligro, que sufre una casi inapreciable reducción. No obstante, sin perjuicio de esta tendencia a la estabilización en la evolución bianual, se insiste en la presencia de unas elevadas cifras estadísticas de delitos viales de peligro, por encima de los niveles prepandemia

de 2019 y de los años inmediatamente anteriores, tanto en el volumen de procedimientos incoados y acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal, como en el de sentencias de condena.

Insistiendo en la valoración efectuada en años precedentes, es necesario hacer especial referencia, en primer lugar, al indicador de procedimientos judiciales incoados por delitos contra la seguridad vial. A diferencia de los otros dos indicadores estadísticos –acusaciones y sentencias–, que pueden referirse, al menos en parte, a procedimientos iniciados por hechos punibles ocurridos y detectados en años previos, la cifra de procedimientos incoados se refiere necesariamente a la actividad judicial desplegada por hechos presuntamente delictivos que han tenido lugar el año en curso y ofrece, por ello, una imagen del volumen de delincuencia vial de peligro indiciariamente detectada en el correspondiente ejercicio, lo que puede ofrecer interés desde el punto de vista criminológico, más allá del resultado en que concluye aquella actividad judicial. Así, en el ejercicio 2024, dentro de la referida estabilidad, se produce un ligero incremento, respecto del año precedente, en la cifra de procedimientos incoados, algo más de 129.000, por lo que este indicador se mantiene en niveles muy superiores a los de todos los años precedentes y de los niveles prepandemia desde 2011, a salvo el ejercicio 2022, en que se incoaron más de 137.000 procedimientos. Se insiste, por tanto, en la idea de que en el último año sigue existiendo un elevado volumen de delincuencia vial detectada que, más allá de las conclusiones de orden criminológico que puedan extraerse, revela la importancia y necesidad de la justicia penal de tráfico en nuestro país.

Finalmente, en esta primera aproximación general, debemos poner de relieve un fenómeno que, si bien había emergido tímidamente en años previos, en el presente ejercicio se manifiesta de forma sensiblemente más acusada. Nos referimos a los cambios estadísticos que en 2024 experimenta la importancia proporcional entre las distintas tipologías de delitos contra la seguridad vial: dentro de la estabilidad ya apuntada de todos los indicadores estadísticos, se produce un desplazamiento de la tradicional relevancia estadística del delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del artículo 379.2 CP a favor del resto de tipología delictivas, especialmente de los tres tipos de conducción sin permiso del artículo 384 CP que, si bien no desplazan la primacía estadística de aquel delito, que sigue siendo el más importante desde el punto de vista cuantitativo, se sitúan en niveles estadísticos muy cercanos. Esto es así porque el delito del artículo 379.2 CP, a diferencia de la tendencia general, ha visto reducidos sensiblemente todos sus indicadores estadísticos –procedimientos

incoados, acusaciones y sentencias—, mientras que el resto de tipologías de delitos viales han experimentado, en líneas generales, incrementos en el volumen de acusaciones y condenas —siendo más heterogéneo el comportamiento de los procedimientos incoados—, sensiblemente acusados en los delitos de conducción sin permiso del artículo 384 CP.

En definitiva, en esta primera valoración general de la estadística de delitos viales de peligro de 2024 han de destacarse dos fenómenos: por un lado, la tendencia a la estabilidad de todos los indicadores estadísticos, con ligeros incrementos porcentuales en el volumen de actividad judicial y de sentencias, lo que refuerza la normalización postpandemia de la actividad judicial relativa a la justicia de tráfico en España; y, por otro, los cambios experimentados en la distribución proporcional de los datos estadísticos por tipologías delictivas, que se traducen en una disminución de la importancia cuantitativa del delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas, que es absorbida por el resto de tipologías delictivas, especialmente por los tipos de conducción sin permiso del artículo 384 CP. No obstante, habrá que esperar a la evolución estadística de los próximos años para confirmar la persistencia o no de los dos fenómenos apuntados y poder obtener conclusiones de orden criminológico más depuradas.

Como en años previos, finalizamos 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 tráfico viario de los arts. 142 y 152 CP, al no discriminarlos de los cometidos en otras esferas de riesgo, como las laborales, sanitarias, etc., como tampoco del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 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).

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*

En el ejercicio 2024, siguiendo la tendencia de años previos, persiste la notoria relevancia proporcional, desde el punto de vista cuantitativo, de los delitos de peligro contra la seguridad vial en relación con el resto de tipos delictivos, y ello tanto en lo referido al volumen total de actividad judicial –condenas dictadas– como del Ministerio Fiscal –acusaciones presentadas–. Así, en el año 2024 se han formulado por el Ministerio Público 95.865 acusaciones por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 a 385 CP, que suponen el 29% del total de las 331.329 acusaciones evacuadas por la Fiscalía por toda clase de delitos y en cualquier tipo de proceso; y han recaído 95.302 condenas por tales delitos viales, un 33% del total de las 286.761 condenas dictadas por cualesquiera tipologías delictivas. Si bien estos porcentajes comparativos son ligeramente inferiores a los del pasado ejercicio 2023, se sitúan en niveles similares a los de los años previos, con ligeras fluctuaciones, y revelan la tradicional importancia cuantitativa de la justicia penal de tráfico en España: en nuestro país alrededor de un tercio de todas las acusaciones y condenas se producen por delitos contra la seguridad vial.

Por otra parte, en paralelismo con lo anterior, en el ejercicio 2024 se ha mantenido –y en algún indicador elevado– la altísima proporción de procedimientos incoados y acusaciones formuladas por los trámites de los denominados juicios rápidos (diligencias urgentes) frente al cauce procedimental más lento de las diligencias previas. Ello consolida la tradicional rapidez y eficacia de la actividad judicial y del Ministerio Fiscal en la persecución de la delincuencia de tráfico en nuestro país: en 2024 el 73% del total de procedimientos incoados por delitos viales (frente al 71% de 2023 y al 73% de 2022), esto es, alrededor de tres de cada cuatro procedimientos, lo han sido a través de los trámites de las diligencias urgentes de juicio rápido; y el 83% de las acusaciones del Ministerio Fiscal por delitos contra la seguridad vial (frente al 84% de 2023 y el 82% de 2022) se han formulado a través del mismo procedimiento, es decir, que la inmensa mayoría de acusaciones –algo más de cuatro de cada cinco– se presentan igualmente a través de juicio rápido. Consolida esta celeridad y eficacia, como en ejercicios anteriores, el porcentaje estimatorio de sentencias de conformidad de aproximadamente el 90%, según se pone de manifiesto en las memorias

provinciales de los fiscales delegados, lo que refuerza los fines de prevención general y especial de las penas impuestas en 2024, que son ejecutadas en su inmensa mayoría de forma más o menos inmediata, esto es: 53.006 penas de privación del derecho a conducir y 1.571 pérdidas de vigencia judicial del permiso del artículo 47.3 CP, aproximadamente 72.000 penas estimadas de multa y 22.429 penas de trabajos en beneficio de la comunidad, además de las correspondientes penas privativas de libertad, estas últimas de carácter residual en el ámbito de los delitos viales de riesgo, reservadas esencialmente para supuestos de ineficacia preventiva de las otras alternativas penológicas impuestas con carácter previo o en delitos viales en los que se hallan previstas como pena principal no alternativa.

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

Comenzamos por el análisis del primer indicador estadístico de delincuencia vial, esto es, el de procedimientos judiciales incoados en 2024 por delitos de peligro de los arts. 379-385 CP (excepción hecha del delito de abandono del lugar del accidente del que ya adelantamos que las aplicaciones estadísticas no proporcionan datos), tanto por los trámites de diligencias previas de procedimiento abreviado como de diligencias urgentes de juicio rápido. Como se ha avanzado, este indicador ofrece una imagen general de la delincuencia vial indiciariamente detectada en el correspondiente ejercicio, a diferencia de los datos estadísticos de acusaciones y sentencias que, aunque muestran una imagen más depurada del resultado de la actividad judicial practicada, pueden referirse a hechos acaecidos en ejercicios precedentes. La siguiente tabla refleja la evolución de la cifra de procedimientos incoados durante la última década:

Diligencias Previas+ Diligencias Urgentes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Art. 379.1 CP .	818	902	813	842	889	1.562	1.193	1.111	1.455	1.413
Art. 379.2 CP .	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791	63.466
Art. 380 CP ..	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360	3.539	3.418	3.105
Art. 381 CP ..	190	204	190	87	207	297	268	267	390	367
Art. 383 CP ..	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897	3.261	3.017	3.633
Art. 384 CP ..	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058	51.431	50.185	56.918
Art. 385 CP ..	482	417	379	389	477	489	489	664	742	586

Diligencias Previas+ Diligencias Urgentes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084	125.939	137.406	127.998	129.488

El volumen de procedimiento incoados experimenta en 2024 un ligero ascenso en relación con el ejercicio precedente, con aproximadamente 1.500 procedimientos ingresados más que en 2023 –incremento porcentual anual del 1%–, y se mantiene en niveles acusadamente elevados –denominador común de todo el período postpandemia–, siendo la segunda mayor cifra de toda la serie decenal, después del techo estadístico alcanzado en 2022, y, por tanto, de actividad judicial por delincuencia vial indiciariamente detectada. Ahora bien, como ya sucedía en ejercicios precedentes, el comportamiento de este indicador no es homogéneo entre las diferentes tipologías delictivas: el incremento general obedece al experimentado, en fenómeno inverso al de 2023, por el delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del artículo 383 CP (+20%) y los tres tipos de conducción sin permiso del artículo 384 CP (+13%), mientras que en el resto de tipos delictivos este indicador sufre por lo general ligeras reducciones: así, al igual que en 2023, en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del artículo 379.2 CP (–8%) y en la conducción temeraria básica del artículo 380 CP (–9%), y, de forma inversa a 2023, 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), que sufren asimismo descensos porcentuales de –3%, –6% y –21% respectivamente, aunque muy ligeros en términos absolutos.

Analizamos a continuación los otros dos indicadores estadísticos, esto es, los escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y las sentencias judiciales de condena, que en 2024 se comportan de manera heterogénea en relación con el ejercicio anterior, pues, mientras la cifra de acusaciones experimenta un levísimo descenso, en situación de práctica igualdad con las formuladas en 2023, el volumen de condenas refleja un moderado ascenso aunque absorbido, como veremos, por el experimentado en determinados territorios frente a la tendencia estable del resto (a lo anterior se añade que el dato de condenas ha de ser valorado considerando asimismo que este año ya se dispone de las recaídas en la provincia de Bizkaia, del que se carecía en la anterior memoria por las razones en ella aludidas).

Todas estas consideraciones permiten incidir en la tendencia a la estabilización, respecto del año precedente, de estos dos indicadores estadísticos cuyos niveles, después del pico estadístico alcanzado en 2022, son similares a los de 2021, aunque netamente superiores, como los del ejercicio anterior, a los de los años prepandemia –al menos desde 2011 en cuanto al volumen de acusaciones y desde 2012 el de sentencias–. Sentadas estas consideraciones, en el ejercicio 2024 se han formulado alrededor de 900 acusaciones menos que en 2023, con un descenso porcentual del $-0,9\%$, y se han dictado alrededor de 2.500 sentencias de condena más que en 2023, lo que supone un incremento porcentual del 3% .

En otro orden de cosas, en cuanto a la distribución de acusaciones y condenas por tipos delictivos, se repite el fenómeno, constante desde que se tienen registros, de que los delitos cuantitativamente más relevantes siguen siendo los de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del artículo 379.2 CP y los de conducción sin permiso del artículo 384 CP, en su triple tipificación, en cuanto ambos artículos absorben más del 90% del volumen total de acusaciones y condenas –un 93% y 94% respectivamente–, en porcentaje prácticamente idéntico al de anteriores ejercicios. Ahora bien, como ya adelantábamos, en este ejercicio se intensifica el fenómeno que había emergido de forma tímida en ejercicios anteriores, en el sentido de que las tres tipologías típicas de conducción sin permiso ganan un notable peso porcentual en acusado detrimento del artículo 379.2 CP, hasta situarse ambos en un plano de práctica igualdad: así, en el ejercicio 2024 las acusaciones por delitos del artículo 384 CP suponen el 45% del total de acusaciones (frente al 40% de 2023), mientras que las formuladas por el delito del artículo 379.2 CP representan el 48% (frente al 54% de 2023); y otro tanto ocurre con las condenas, pues las recaídas por delitos del artículo 384 CP absorben el 44% del total (por un 39% en 2023), en tanto que las dictadas por delitos del artículo 379.2 CP implican el 49% de todas las condenas (por un 54% en 2023). Como luego podrá comprobarse en la tabla que recoge la distribución territorial de condenas, este es un fenómeno general, en cuanto en la gran mayoría de territorios en que disminuyen las condenas –especialmente las del artículo 379.2 CP– se producen no obstante incrementos de las dictadas por los delitos de conducción sin permiso del artículo 383 CP, lo que explica el peso porcentual y la relevancia cuantitativa ganada por estos ilícitos y supone una cierta ruptura de la estabilidad proporcional entre todas las tipologías delictivas que se solía apreciar en la serie histórica.

La evolución estadística interanual de acusaciones formuladas y sentencias judiciales de condena se refleja en la siguiente tabla:

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
379.1 CP . .	644	569	659	587	763	691
379.2 CP . .	58.041	59.461	52.088	50.071	45.932	47.103
380 CP . . .	2.222	2.120	1.959	1.789	1.870	1.615
381 CP . . .	182	114	119	89	148	104
383 CP . . .	5.160	3.967	3.281	3.382	3.582	3.493
384 CP . . .	38.787	38.383	38.592	36.859	43.492	42.229
385 CP . . .	42	46	47	39	78	67
Total . . .	105.078	104.660	96.745	92.816	95.865	95.302

Por otra parte, el comportamiento de estos dos indicadores –acusaciones y condenas– por tipos delictivos es homogéneo, en el sentido de que existe una tendencia creciente general en todos los delitos viales de peligro, tanto en el volumen de acusaciones como en el de sentencias de condena, con las únicas excepciones del delito del artículo 380 CP y, especialmente, del de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del artículo 379.2 CP, que experimenta una acusada disminución en ambos indicadores, lo que explica la pérdida de peso porcentual antes señalada. Más abajo analizamos la evolución concreta de cada tipo delictivo.

Por último, en cuanto a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal del artículo 5 EOMF, en 2024 se han incoado 552 diligencias de investigación por los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP, frente a las 568 de 2023 (reducción porcentual del –2,8%), en su práctica totalidad (91%) por los delitos de conducción sin permiso del artículo 384 CP. Se mantiene, por tanto, la tendencia descendente que se venía apreciando en los pasados ejercicios, fenómeno que, insistiendo en lo señalado otros años, puede interpretarse en sentido positivo al ser presumiblemente fruto del perfeccionamiento en los criterios de instrucción de atestados por las Policías de Tráfico y la mejora en las comunicaciones interinstitucionales entre aquellas y las Jefaturas Provinciales, Juzgados y Fiscalía, al evitarse la remisión duplicada de actuaciones.

5.3.3.3 Las tasas de resolución

Analizamos en este apartado las denominadas tasas de resolución positiva, a saber, el cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados, determinante de la eficacia resolutoria de la justicia penal de tráfico. La siguiente tabla recoge los resultados de 2024 y su evolución respecto del año anterior:

Delitos CSV	DP+DU2024	Sentencias 2024	Tasa resolución 2024	Tasa resolución 2023
379.1 CP.	1.413	691	0,49 (49%)	0,40
379.2 CP.	63.466	47.103	0,74 (74%)	0,73
380 CP.	3.105	1.615	0,52 (52%)	0,52
381 CP.	367	104	0,28 (28%)	0,23
383 CP.	3.633	3.493	0,96 (96%)	1,12
384 CP.	56.918	42.229	0,74 (74%)	0,73
385 CP.	586	67	0,11 (11%)	0,05
Total.	129.488	95.302	0,74 (74%)	0,73

La tasa global de resolución experimenta en 2024 un leve incremento de un punto porcentual, manteniéndose en un elevado nivel, similar al de los ejercicios anteriores, con la conclusión final de que un alto porcentaje de procedimientos incoados, aproximadamente tres de cada cuatro, finaliza con resoluciones de condena. Puede asimismo decirse, como en años precedentes, que, si a tales sentencias de condena se sumaran otras resoluciones de fondo definitivas, a saber, sentencias absolutorias y autos de sobreseimiento y archivo, se alcanzaría una proporción muy cercana a la igualdad entre procedimientos incoados y resueltos.

Las anteriores premisas refuerzan, insistiendo en lo dicho en anteriores memorias, la celeridad y, sobre todo, eficacia de la justicia penal de tráfico en España, derivada de la mayoritaria aplicación de los cauces del juicio rápido, según adelantamos, pero también de la elevada seguridad jurídica alcanzada en la persecución penal de los delitos viales, fruto de las funciones de coordinación y unificación de criterios que ofrece la especialización en el seno del Ministerio Fiscal, esencialmente desde la Circular 10/2011 y de los posteriores y copiosos instrumentos de coordinación –fundamentalmente dictámenes y oficios diversos del Fiscal de Sala– que han enriquecido y completado los criterios interpretativos que proporcionaba aquella, así como de la profusa y abundante jurisprudencia

de la Sala Segunda del TS recaída en los últimos años, no sólo en el ámbito de los delitos viales de peligro, sino también en los de resultado imprudente en el tráfico viario y en materia de responsabilidad civil y aplicación del llamado baremo de tráfico, cumpliendo así en esta esfera la función nomofiláctica inherente a la casación penal, singularmente reforzada a partir de la Ley 41/2015. De ella son muestras en este ejercicio, además de la STS 84/2024, de 26 de enero, sobre la atipicidad de las falsedades meramente formales de permisos de conducir ya citada en la memoria del pasado año, las SSTS 388/2024, de 9 de mayo, relativa a los delitos de conducción temeraria, bajo la influencia de drogas y concurso entre ambos, 389/2024, de 9 de mayo, sobre atenuante de reparación del daño e interpretación del baremo de tráfico en lo relativo al perjuicio personal particular por discapacidad, 909/2024, de 30 de octubre, sobre individualización penológica en un supuesto de aplicación del artículo 142 bis CP, y 8/2025, de 16 de enero, sobre los presupuestos del comiso del vehículo.

5.3.3.4 *Distribución territorial de sentencias condenatorias*

El incremento en el volumen total de sentencias condenatorias se debe al experimentado en Asturias, Cantabria, La Rioja, País Vasco (con los matices ya advertidos en relación a los datos de Bizkaia) y, especialmente, Cataluña, Comunidad esta última en que el aumento es muy notable, mientras que en el resto de territorios las condenas se han visto reducidas en mayor o menor medida, produciéndose los mayores descensos en términos absolutos y por este orden en la Comunidad Valenciana, Canarias y Andalucía. Así las cosas, sin perjuicio de las anteriores consideraciones, puede decirse que la distribución territorial de sentencias de condena se mantiene en términos similares a la de años pasados, en que las mayores aportaciones corresponden, como es habitual y por este orden, a Cataluña, Andalucía, Madrid, que asciende hasta el tercer puesto en detrimento de la Comunidad Valenciana, que pasa a ocupar el cuarto. Estos datos estadísticos y su evolución anual se reflejan en la siguiente tabla:

CC. AA.	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2024 (en paréntesis 2023)	Variación 2023-2024
Andalucía	124	5.453	362	23	383	9.350	8	15.703 (16.890)	-1.187
Aragón	19	713	31	3	34	562	1	1.363 (1.471)	-108
Asturias	8	913	27	1	48	651	0	1.648 (1.589)	+59
I. Baleares	22	1.306	28	2	106	1.443	4	2.911 (3.890)	-979
I. Canarias	19	1.613	36	1	70	1.782	0	3.521 (5.467)	-1.946

CC. AA.	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2024 (en paréntesis 2023)	Variación 2023-2024
Cantabria	1	637	41	1	46	580	0	1.306 (1.135)	+171
Cataluña	172	15.397	460	31	1.363	10.445	15	27.883 (18.253)	+9.630
Extremadura	11	682	27	1	43	543	1	1.308 (1.529)	-221
Galicia	28	2.938	108	0	217	2.126	5	5.422 (5.742)	-320
La Rioja	8	339	21	2	26	245	0	641 (568)	+73
Madrid	129	5.809	114	19	324	3.986	13	10.394 (10.702)	-308
Murcia	10	1.272	40	3	94	1.590	0	3.009 (3.319)	-310
Navarra	6	624	18	1	37	398	0	1.084 (1.322)	-238
P. Vasco*	5	2.025	36	2	186	938	13	3.205 (1.930*)	+1.275
C. Valenciana	69	4.539	144	7	329	4.341	3	9.432 (11.814)	-2.382
C. La Mancha	28	1.315	48	3	74	1.787	3	3.258 (3.510)	-252
C. León	32	1.528	74	4	113	1.462	1	3.214 (3.685)	-471
Total sentencias	691	47.103	1.615	104	3.493	42.229	67	95.302	

* La cifra de sentencias del pasado ejercicio 2023 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 2024 más del 73% de los procedimientos incoados (aproximadamente siete de cada diez, con un leve aumento porcentual de más del 2% respecto de 2023) y del 83% de las acusaciones formuladas por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385CP (cuatro de cada cinco, con una ligera disminución porcentual inferior al 1%) se tramitaron a través del cauce procedimental de las diligencias urgentes de juicio rápido, lo que refuerza la celeridad ya apuntada de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en nuestro país. No obstante, si bien aumentan significativamente (+4%) las diligencias urgentes incoadas en detrimento de las diligencias previas, que disminuyen notablemente (-6%), en fenómeno inverso se produce un importante incremento (+5%) de las acusaciones formuladas en sede de diligencias previas de procedimiento abreviado, mientras que las presentadas por los trámites de juicio rápido se reducen ligeramente (-2%). Los anteriores datos se reflejan en esta tabla:

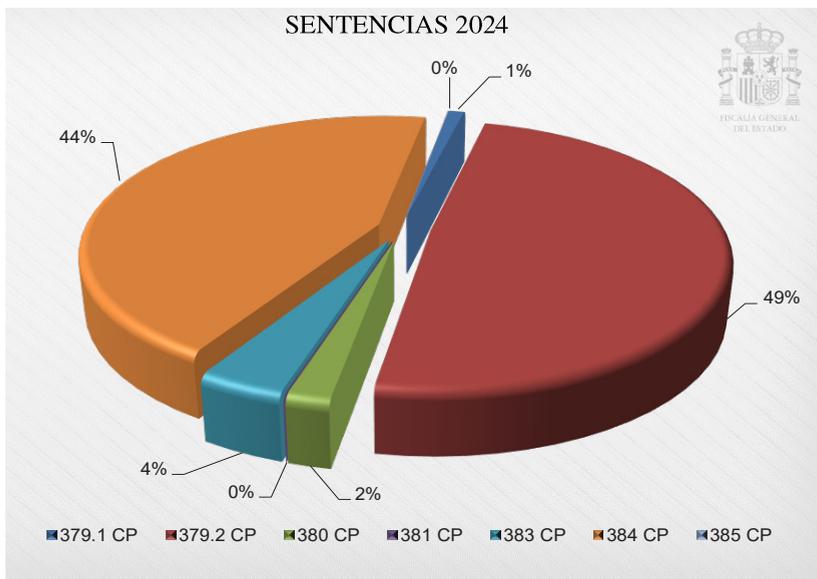
Delitos viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	34.247	95.241	129.488
E. Acusación	16.158	79.707	95.865

5.3.3.6 Representación Gráfica de los datos estadísticos

ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS



SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.3.4 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

El delito del artículo 379.1 CP reproduce la tendencia alcista advertida el año pasado, superando los descensos producidos en 2022, de modo que en este ejercicio vuelven a incrementarse tanto el volumen de acusaciones como el de sentencias de condena por este ilícito, con notables ascensos porcentuales del 16% y 18%, respectivamente, en relación con el año anterior, alcanzando los mayores niveles absolutos de acusaciones y condenas de toda la serie histórica. No obstante, a pesar de estos incrementos, se mantiene como un tipo cuantitativamente residual al aportar menos del 1% a la cifra global de acusaciones y condenas por delitos contra la seguridad vial:

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
379.1 CP. ...	644	569	659	587	763	691

Finalizamos este apartado refiriéndonos a la comparativa porcentual entre el volumen de actividad judicial por excesos de velocidad penales –procedimientos incoados por delito del artículo 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 conclusión en este aspecto no varía en relación con años previos, insistiendo en un fenómeno que es constante, en el sentido de que la práctica totalidad de los excesos de velocidad detectados en las vías españolas se sancionan en sede administrativa, y sólo una mínima parte, que en 2024 representa el 0,04% (igual que en 2023), accede al procedimiento penal, debido ello a los requerimientos típicos de este delito, que exige excesos de velocidad superiores a 80 km/h en vías interurbanas y a 60 km/h en urbanas:

Conducción con exceso de velocidad	2024
Expedientes sancionadores administrativos.	3.440.325
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP)	1.413

* Los datos de expedientes administrativos de 2024 son provisionales a fecha de ejecución marzo de 2025.

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

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
379.2 CP. . .	58.041	59.461	52.088	50.071	45.932	47.103

En el ejercicio 2024 los indicadores estadísticos del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 CP reproducen la tendencia a la baja experimentada en 2023 y vuelven a reflejar importantes descensos interanuales; así, en 2024 se han formulado alrededor de 6.000 acusaciones y recaído aproximadamente 3.000 sentencias menos que en 2023, lo que implica unas reducciones porcentuales anuales del 12% y 6% respectivamente. Las progresivas reducciones experimentadas por este tipo tanto en el volumen de acusaciones como en el de condenas sitúan ambos indicadores como los más bajos de toda la serie histórica, excepción hecha del año 2020 en que no existió una movilidad normalizada por efecto de la pandemia. No obstante, habrá que esperar a la evolución de futuro para extraer de este fenómeno conclusiones más depuradas de orden criminológico.

Al igual que ocurrió en 2023, los descensos padecidos en los indicadores judiciales de acusaciones y condenas no se explica por una disminución de la actividad de control policial, pues en este ejercicio 2024 se ha vuelto a incrementar, en esta ocasión en un 10,1%, la cifra de controles de alcoholemia realizados en el ámbito de la ATGC –y en un 20,6% la de controles de drogas–, hasta el punto de que los controles de alcoholemia, con más de siete millones practicados, han alcanzado los mayores valores de toda la serie histórica al menos desde 2015, como luego veremos.

A lo anterior cabe añadir que, a pesar de este notable incremento de la actividad policial en materia de controles de alcoholemia, no sólo se han visto reducidos los indicadores judiciales, sino también los sancionadores administrativos, al experimentar un importante descenso los expedientes administrativos por alcoholemia positiva incoados en sede de la DGT. Por ello, resulta difícil sostener que haya existido un traslado de la respuesta penal a la sancionadora administrativa en cuanto al binomio alcohol-conducción, siendo más plausible incidir en la idea ya adelantada el pasado ejercicio, en el sentido

de que puede ser razonable entender que se está produciendo por parte de los usuarios de las vías públicas una adquisición de buenos hábitos de conciencia vial o recuperación de parte de los perdidos durante la pandemia, aunque tampoco puede descartarse que exista una cierta transferencia del consumo de alcohol a otras sustancias, si se tiene en consideración, el incremento experimentado en 2024 en el volumen de expedientes sancionadores por presencia de drogas incoados en el mismo ámbito DGT. En cualquier caso, como ya hemos advertido otros años, estas valoraciones son provisionales y deben tomarse con la debida prudencia y cautela, al no disponer de datos sobre controles de alcoholemia y drogas realizados por otras policías de tráfico autonómicas o locales.

Por otra parte, nos referimos a continuación a la comparativa proporcional entre el volumen de actividad jurisdiccional-penal y sancionadora administrativa en materia de alcoholemia y drogas, en el sentido de que, como viene siendo constante en toda la serie histórica, la proporción de expedientes sancionadores administrativos tramitados en el ámbito DGT por infracciones de alcoholemia positiva y presencia de drogas es superior a los procedimientos penales incoados por delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 CP, en cuanto aquellos absorben el 68% de toda la actividad sancionadora iniciada en este ámbito –con un incremento porcentual del 2% respecto del año anterior, incidiendo en la tendencia alcista ya advertida el pasado ejercicio–, por lo que puede hablarse, al menos en la serie bianual, de un progresivo desplazamiento de la actividad jurisdiccional penal hacia la sancionadora administrativa.

No obstante, es necesario poner de manifiesto que los expedientes sancionadores administrativos por alcoholemia positiva en el mismo ámbito DGT vuelven a sufrir este ejercicio una nueva reducción de aproximadamente 4.200 expedientes (–5%), que se suma a la de 2023, lo que consolida la tendencia descendente ya advertida el pasado ejercicio, paralela a la que se ha producido en el ámbito jurisdiccional penal, aunque su volumen absoluto se sitúa en niveles similares a los del período prepandemia. Por el contrario, en relación con los expedientes sancionadores administrativos por presencia de drogas, el espectacular ascenso experimentado en 2023 se consolida en 2024: en este ejercicio se ha reproducido el incremento ya advertido el pasado, con alrededor de 3.200 expedientes más que en 2023 (aumento porcentual del 6%), alcanzando un nuevo techo estadístico, en cuanto los 57.580 expedientes sancionadores incoados por presencia de drogas vuelven a ser los mayores de toda la serie histórica. Estos datos nos hacen insistir en la necesidad –ya

reflejada en la pasada memoria– de adoptar políticas preventivas y educativas, además de las sancionadoras, que aborden el binomio drogas-conducción, en progresivo y alarmante desarrollo. La siguiente tabla refleja los datos suministrados por la DGT relativos al ámbito sancionador administrativo en materia de alcoholemia positiva y presencia de drogas:

Conducción alcohol o drogas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Expedientes administrativos totales*(alcoholemia+drogas)...	107.475	124.535	119.344	55.614	106.686	111.247	134.118	133.096
Expedientes administrativos (alcoholemia)	75.430	73.409	83.139	37.116	56.073	85.121	79.744	75.516
Expedientes administrativos (drogas)	32.045	51.126	36.205	18.498	50.613	26.126	54.374	57.580
Procedimientos penales	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791	63.466

* Los datos de expedientes administrativos de 2024 son provisionales a fecha de ejecución marzo de 2025.

En definitiva, en cuanto al binomio alcohol-conducción, en 2024 se reproduce el fenómeno advertido el pasado ejercicio en el sentido de que la referida y acusada disminución en el volumen de expedientes sancionadores administrativos por infracciones de alcoholemia positiva en el ámbito DGT es inverso al relevante incremento de los controles de alcoholemia realizados por la ATGC: en 2024 se llevaron a cabo 7.378.103 controles de alcoholemia sólo en este ámbito de la ATGC, el mayor volumen de los últimos once años, con aproximadamente 677.000 pruebas de alcoholemia más que en 2023 –incremento porcentual ya citado del 10,1%–.

Continuamos el análisis con el otro binomio de riesgo, drogas-conducción. Así, en cuanto a la conducción con presencia de drogas en el organismo y controles para su detección, se reproduce el mismo fenómeno advertido el pasado ejercicio en el sentido de que el incremento del ya citado 6% producido en 2024 en el volumen de expedientes sancionadores administrativos incoados en el ámbito DGT es paralelo, aunque no proporcional, con el experimentado por el número de controles de detección de drogas llevados a cabo asimismo en 2024, que alcanzan el volumen de 122.938 pruebas realizadas en el mismo ámbito ATGC, alrededor de 21.000 pruebas más que en 2023, lo que supone un moderado ascenso porcentual, ya citado, del 20,6%. Así, a diferencia de lo que sucedía

con los controles de alcoholemia, se advierte en la serie histórica una notable correlación entre el volumen de actividad policial de control, representado por las pruebas de detección de drogas realizadas, y el de expedientes sancionadores incoados, con un importante matiz que ya viene siendo constante desde que hace ya más de diez años se generalizó la realización de pruebas de drogas: como más abajo analizamos, la práctica totalidad de los resultados positivos de los controles de drogas accede a la vía sancionadora administrativa y sólo una ínfima parte se deriva a la jurisdicción criminal, con una respuesta penal muy residual, aunque no necesariamente desproporcionada pues viene impuesta por las propias exigencias típicas del delito del artículo 379.2 CP, en cuanto este requiere para su apreciación, no sólo la presencia de la droga en el organismo del sujeto, suficiente para la sanción administrativa, sino también la acreditación fehaciente del elemento típico de la influencia que aquella ingesta ha de producir en las facultades psicofísicas del sujeto, no siempre de fácil constatación. No obstante, también aquí son necesarios matices pues, como ahora veremos, en este ejercicio se ha vuelto a ampliar la derivación a la vía penal, consolidando así el ya progresivo incremento que se advierte en la evolución histórica.

De manera que, en el ejercicio 2024 se instruyeron en el ámbito ATGC 313 diligencias penales de los 2.894 resultados positivos a drogas en controles por accidente (11%), 75 de los 5.190 positivos en controles por infracción (1,4%) y 82 de los 47.532 positivos en controles preventivos (0,17%), es decir, un total de 470 diligencias penales, que suponen un incremento porcentual del 16% en relación con las 406 instruidas el anterior año, alcanzando nuevamente el mayor nivel en términos absolutos de toda la serie histórica. El referido aumento no sólo se produce en términos absolutos, sino también porcentuales en relación con el total de pruebas con resultado positivo –especialmente en los detectados con ocasión de accidentes e infracciones–. Se consolida así el progresivo incremento interanual de la respuesta penal a este tipo de ilícitos, esto es, del volumen de resultados positivos en drogas que accede al procedimiento penal, situación a la que razonablemente ha podido contribuir la aplicación, cada vez más difundida entre las Policías de Tráfico, 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 Coordinador de 18 de julio de 2019.

Por último, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del artículo 383 CP experimenta

en 2024 un punto de inflexión respecto de los descensos advertidos en 2023 y refleja sendos incrementos, tanto en el volumen de acusaciones, con un moderado incremento porcentual del 9%, como en el condenas, que ascienden porcentualmente en un 3%, sin llegar a los niveles de 2022 en que alcanzaron su techo estadístico, pero permaneciendo, como el pasado año, en niveles muy superiores a los del período prepandemia:

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
383 CP	5.160	3.967	3.281	3.382	3.582	3.493

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

En este ejercicio los delitos de conducción temeraria de los arts. 380 y 381 CP reflejan una tendencia heterogénea, pues mientras en el tipo básico del artículo 380 CP se aprecia un descenso tanto de acusaciones como de condenas, en la conducción temeraria agravada –con manifiesto desprecio por la vida ajena– del artículo 381 CP se incrementan ambos indicadores. No obstante, como ya hemos advertido en anteriores ejercicios, se trata de tipologías delictivas que experimentan ciertas fluctuaciones en la serie histórica, y de ahí la dificultad para extraer conclusiones de orden general. Así, el tipo básico de conducción temeraria experimenta descensos porcentuales del 5% y 10% respectivamente en el volumen de acusaciones y condenas respecto de 2023; por su parte, el tipo del artículo 381 CP refleja aumentos porcentuales tanto en las acusaciones (+24%) como en las sentencias condenatorias (+17%).

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
380 CP	2.222	2.120	1.959	1.789	1.870	1.615
381 CP	182	114	119	89	148	104

5.3.7 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

Analizamos en este apartado las tres modalidades típicas de conducción sin permiso del artículo 384 CP, esto es, con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos, con privación judicial y sin haberlo obtenido nunca. Los indicadores estadísticos de estas tres tipologías delictivas experimentan unos muy notables incrementos, tanto porcentuales como en términos absolutos, y no sólo respecto del año anterior, sino también en relación con el precedente 2022, en que habían alcanzado su techo estadístico, hasta el punto de que este año podemos afirmar que el volumen de acusaciones y condenas por los delitos de conducción sin permiso es el mayor de toda la serie histórica. Así, en este ejercicio 2024 se han formulado 4.900 acusaciones más que en 2023, lo que supone un incremento porcentual del 13%, y dictado aproximadamente 5.300 condenas más, con un ascenso porcentual del 15%. Se insiste, por tanto, en el fenómeno ya adelantado más arriba, esto es, el muy relevante peso porcentual que progresivamente han venido ganando los tres tipos del artículo 384 CP en relación con el resto de delitos viales, llegando este año a alcanzar su proporción más elevada, al absorber alrededor del 45% del volumen total de acusaciones y del 44% de sentencias de condena, en detrimento del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 CP que, no obstante, sigue conservando su primacía cuantitativa:

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
384 CP	38.787	38.383	38.592	36.859	43.492	42.229

5.3.8 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Concluimos el análisis estadístico por tipos delictivos con el delito del artículo 385 CP, cuyas acusaciones ascienden en 2024, respecto del ejercicio anterior, en un notable 66%, mientras que las sentencias de condena lo hacen en un considerable 72%, aunque en términos absolutos estos incrementos no son relevantes en relación con el resto de tipologías delictivas. No obstante, como ya advertimos en anteriores ejercicios, se trata de un tipo con muy importantes fluctuaciones durante toda la serie histórica, lo que impide deducir conclusiones de calado, salvo en el sentido de que este delito conserva su condición

cuantitativamente muy residual a pesar de su importancia en la preservación de riesgos viales:

Comparativa 2022-2024	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024
385 CP	42	46	47	39	78	67

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

Concluimos el estudio de la evolución estadística analizando las penas impuestas en las 95.302 sentencias condenatorias dictadas en 2024 por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP.

5.3.9.1 *Penas privativas de libertad*

Comenzamos el análisis con los datos estadísticos de población penitenciaria, de acuerdo con la información facilitada por Instituciones Penitenciarias, relativos a la cifra de internos que cumplen condena «sólo» por delito contra la seguridad vial. Como venimos señalando en anteriores ejercicios, estos datos sólo proporcionan el número de internos en una fecha concreta, por lo que no permiten obtener el volumen global de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas por delitos viales en 2024. No obstante, se puede afirmar que, aunque a lo largo de este ejercicio la población penitenciaria experimenta algunas fluctuaciones –fenómeno ya producido otros años como puede observarse en la tabla adjunta–, se mantiene más o menos constante y similar a la de años precedentes, aunque con ligeros incrementos dependiendo de la fecha concreta que se tome en consideración. La evolución interanual de este indicador penitenciario aparece en la siguiente tabla:

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localización permanente	Liberados condicionales	Fin semana	Total
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

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localización permanente	Liberados condicionales	Fin semana	Total
15/1/2023	888	7	2	25	1	923
15/6/2023	922	4	2	24	1	953
1/1/2024	907	12	0	23	1	943
15/6/2024	1.085	7	0	17	0	1.109
15/12/2024	1.028	5	0	17	0	1.050

5.3.9.2 *Penas no privativas de libertad*

De acuerdo con la información suministrada por Instituciones Penitenciarias, en el ejercicio 2024 se gestionaron 23.164 entradas por penas y medidas alternativas acordadas por delitos contra la seguridad vial, un volumen muy similar al del ejercicio anterior. La práctica totalidad de las entradas –22.429–, como es constante en la evolución interanual y en número también paralelo al pasado ejercicio, se refiere a la ejecución de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, y sólo una ínfima parte –735–, en volumen algo superior al año pasado, a programas de educación vial impuestos como regla de conducta o condición de la suspensión de penas privativas de libertad. En definitiva, en relación con el volumen de entradas para cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad, se consolida la tendencia descendente advertida el pasado ejercicio en relación con los años precedentes, en una línea de estabilización bianual, como puede observarse en la siguiente tabla, que refleja esta evolución interanual:

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
2023	23.328
2024	23.164

Año	Entrada sentencias*
-----	---------------------

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena

En definitiva, si consideramos el ligero incremento producido este ejercicio en el volumen de condenas –aproximadamente 2.500 más que en 2023–, y se correlaciona esta circunstancia con la apuntada estabilidad que en 2024 se produce en las penas de trabajos en beneficio de la comunidad, junto con la limitada y más o menos estable incidencia proporcional de las penas privativas de libertad impuestas por delitos viales, parece razonable pensar que todo el incremento de condenas que ha tenido lugar en 2024 ha sido absorbido por penas de multa –de acuerdo con la triple alternativa penológica de los dos tipos con mayor incidencia cuantitativa de los arts. 379 y 384 CP–, de suerte que su volumen ha tenido que ascender, en una aproximación estimativa, hasta alrededor de 72.000 penas de multa impuestas en este ejercicio 2024.

Concluimos el análisis estadístico refiriéndonos 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 (como ya advertimos, no se dispone de datos estadísticos del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis). En 2024 se ha impuesto un total aproximado de 53.006 penas de este tipo, esto es, alrededor de 3.000 menos que en 2023 –disminución porcentual del 5%–, de suerte que continúa la tendencia descendente advertida en el pasado ejercicio, consecuencia obvia de la reducción experimentada en éste por las condenas recaídas por el tipo del artículo 379.2 CP. De ellas han accedido al Registro de Conductores e Infractores, de acuerdo con los datos suministrados por la DGT, 1.571 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	Total
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

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
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
2024	24.910	94,07	1.571	5,93	26.481

* Los datos de 2024 son provisionales a fecha de ejecución marzo de 2025.