

5.4 La estadística de procedimientos judiciales

5.4.1 INTRODUCCIÓN. LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Comenzamos el estudio estadístico, como en años precedentes, con el análisis del balance provisional de siniestralidad vial de 2025 publicado por la DGT a principios de año. Se trata de datos provisionales, referidos sólo 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 2025 se produjo un ligero descenso en el número de siniestros mortales –14 menos que en 2024–, habiendo fallecido en las carreteras españolas 1.119 personas –35 menos que en 2024–, mientras que 4.936 personas resultaron heridas hospitalizadas –302 más que en el año precedente–. Las cifras de mortalidad son las más bajas de los años analizados (a salvo el año 2019 en que se registró el mínimo de 1.101 víctimas mortales, así como los años de pandemia sin movilidad normalizada) y este balance provisional se produce en un contexto de amplio incremento de las cifras de movilidad que en 2025 vuelven, nuevamente, a ser las mayores de toda la serie; 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, esto es, el 2,1%.

Puede afirmarse, por tanto, que el descenso producido en el número absoluto de víctimas mortales, en el contexto del importante incremento producido en los indicadores de movilidad, supone un avance significativo que en cierta medida rompe la tendencia a la estabilización de las cifras de siniestralidad vial advertidas en los últimos años, en línea con los buenos datos del primer trimestre de 2026 a que luego nos referiremos. En el mismo sentido, la Comisión Europea, en su última comunicación de 24 de marzo de 2026, ha publicado las cifras preliminares sobre las muertes en carretera en el conjunto de la UE, que sitúa alrededor de 19.400 en 2025, lo que representa una disminución del 2 % respecto a 2024, continuando así la línea descendente, por lo que, según la propia Comisión, dado el aumento de vehículos en las carreteras de la UE y los kilómetros recorridos, se trata de un logro significativo aunque el ritmo actual es insuficiente para que la mayoría de los Estados miembros alcancen el objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en carretera de aquí a 2030, siendo los avances desiguales según los países. Por su parte, según los mismos datos de la Comisión Europea, España sigue

situándose como uno de los países que obtuvo mejores resultados que la media de la UE, con 36 víctimas mortales por millón de habitantes en 2025, frente a los 43 de la media global de la UE, mejorando las cifras de 2024.

5.4.2 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: DATOS GENERALES

En una primera valoración general, puede afirmarse que los datos estadísticos judiciales de los delitos de peligro contra la seguridad vial tipificados en los arts. 379 a 385 CP han sufrido en el ejercicio 2025 un notable descenso en relación con los del pasado año 2024, rompiendo la tendencia a la estabilización de 2023 y 2024 y el 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. Así, en 2025 disminuye de forma importante el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, así como la cifra de acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal y de sentencias judiciales de condena. Ahora bien, dado que las reducciones más acusadas se concentran en ámbitos territoriales muy determinados y que las deficiencias de los sistemas de gestión informática pueden haber afectado a la calidad de los datos, procede valorar los resultados del ejercicio con la debida cautela.

Tratamiento especial merece el indicador de procedimientos judiciales incoados pues, a diferencia de la cifra de acusaciones y sentencias que pueden referirse parcialmente a hechos punibles ocurridos en años previos, aquel representa el volumen de actividad judicial iniciada por hechos presuntamente delictivos que han tenido lugar el año en curso, esto es, ofrece una imagen fiel de la delincuencia vial indiciariamente detectada en el correspondiente ejercicio, sin perjuicio del resultado en que concluye aquella actividad judicial. Partiendo de esta premisa, en el ejercicio 2025 se incoaron algo más de 116.000 procedimientos, con una notable disminución respecto del año anterior (alrededor de 13.000 procedimientos menos), por lo que este indicador se sitúa en niveles inferiores a los de los años precedentes, pero por encima de los niveles prepandemia del período 2011-2020, de suerte que podemos insistir en la existencia de un importante volumen de delincuencia vial detectada, que revela la relevancia de la justicia penal de tráfico en España.

En esta primera valoración general debe destacarse un fenómeno que ya venía perfilándose en años anteriores y que se consolida en 2025: el cambio en la relevancia proporcional de los distintos delitos contra la seguridad vial. En un contexto de descenso general de los indicadores estadísticos, el delito de conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas del artículo 379.2 del Código Penal pierde, por primera vez en la serie histórica, su primacía estadística, que pasa a corresponder a los tres tipos de conducción sin permiso del artículo 384 del mismo texto legal, los cuales se convierten en los más relevantes en términos cuantitativos en todos los indicadores.

Por último, concluimos este apartado insistiendo, este año con más énfasis por las razones ya expuestas, en algunas deficiencias sistémicas de las aplicaciones informáticas de gestión procesal que nutren la estadística, que en 2025 alcanzan también al grado de fiabilidad en algunos territorios, tal como advierten sus delegados, a los delitos de peligro de los arts. 379 a 385 CP. Asimismo, siguen sin superarse las disfunciones expuestas en pasados ejercicios, de suerte que los sistemas de gestión procesal continúan sin ofrecer datos estadísticos depurados de los delitos de resultado imprudente en el tráfico viario de los arts. 142 y 152 CP, al no diferenciarlos de los cometidos en otras esferas de riesgo, como las laborales, sanitarias, etc. Y otro tanto ocurre con el delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis CP y 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 de la FGE).

5.4.3 LA EFICACIA Y CELERIDAD DE LA RESPUESTA PENAL. PROCEDIMIENTOS INCOADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL, ESCRITOS DE ACUSACIÓN Y SENTENCIAS. MENCIÓN ESPECIAL A LOS JUICIOS RÁPIDOS

5.4.3.1 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal*

A pesar del referido descenso global de los datos estadísticos de delitos contra la seguridad vial, en el ejercicio 2025 se mantiene, aunque con menor incidencia porcentual, la tradicional relevancia cuantitativa de aquellos delitos en relación con el resto de tipologías delictivas, tanto en el volumen de actividad del Ministerio Fiscal como judicial: así, en el año 2025 se han formulado por el Ministerio Público 78.207 acusaciones por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379

a 385 CP, que suponen el 23% del total de las 336.041 acusaciones presentadas por la Fiscalía por toda clase de delitos y en cualquier tipo de proceso; y han recaído 74.560 condenas por tales delitos viales, un 27% del total de las 278.695 condenas dictadas por cualesquiera delitos. Aunque estos porcentajes comparativos son moderadamente inferiores a los del año 2024 y ejercicios precedentes, siguen reflejando la importancia cuantitativa de la justicia penal de tráfico en nuestro país, en la medida en que alrededor de una cuarta parte de todas las acusaciones y condenas recaen por delitos viales.

En otro sentido, la referida relevancia cuantitativa aparece íntimamente unida a la asimismo tradicional y consolidada celeridad de la persecución penal de la delincuencia de tráfico en España. Así, en el ejercicio 2025 se ha mantenido una proporción muy elevada de procedimientos incoados y acusaciones formuladas por el cauce de las diligencias urgentes: alrededor de tres de cada cuatro procedimientos incoados y cuatro de cada cinco acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal lo son en el marco de los llamados juicios rápidos.

Relevancia cuantitativa y celeridad que se conjugan, finalmente, con la eficacia de la justicia penal de tráfico considerando, según se pone de manifiesto en las memorias provinciales de los y las fiscales delegados/as, el porcentaje estimativo de sentencias de conformidad de aproximadamente el 90%. Todo ello consolida los fines de prevención general y especial de las penas impuestas en 2025, en la medida en que son ejecutadas, en su inmensa mayoría, de forma más o menos inmediata: 35.273 penas de privación del derecho a conducir y 1.577 pérdidas de vigencia judicial del permiso *ex art.* 47.3 CP, aproximadamente 52.000 penas estimadas de multa y 21.295 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.

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

El primer indicador de delincuencia vial, a saber, el de procedimientos judiciales incoados en 2025 por delitos de peligro de los arts. 379-385 CP (excepción hecha del delito de abandono del lugar del accidente según lo adelantado), tanto por los trámites de diligencias previas de procedimiento abreviado como de diligencias urgentes de juicio rápido, ofrece la siguiente evolución en la última década:

Diligencias Previas+ Diligencias Urgentes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Art. 379.1 CP .	902	813	842	889	1.562	1.193	1.111	1.455	1.413	1.302
Art. 379.2 CP .	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791	63.466	53.811
Art. 380 CP ..	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360	3.539	3.418	3.105	2.866
Art. 381 CP ..	204	190	87	207	297	268	267	390	367	354
Art. 383 CP ..	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897	3.261	3.017	3.633	3.153
Art. 384 CP ..	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058	51.431	50.185	56.918	54.118
Art. 385 CP ..	417	379	389	477	489	489	664	742	586	849
Total	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084	125.939	137.406	127.998	129.488	116.453

El volumen de procedimientos incoados experimenta en 2025 un notable descenso anual, con una disminución aproximada de 13.000 procedimientos y una reducción porcentual anual del 10%, aunque sigue manteniéndose por encima de los niveles prepandemia de los años anteriores a 2020. El descenso es generalizado en todos los tipos delictivos, a salvo el residual del art. 385 CP.

Continuamos con el análisis de los otros dos indicadores estadísticos, a saber, los escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y las sentencias judiciales de condena, que en el ejercicio 2025 experimentan asimismo descensos muy relevantes en su evolución respecto del pasado ejercicio, aunque las disminuciones más importantes en términos absolutos se circunscriben a determinados territorios. Así, en 2025 se han formulado alrededor de 17.000 acusaciones menos que en 2024 (descenso porcentual del 18%) y se han dictado alrededor de 20.000 sentencias de condena menos (disminución porcentual del 22%). En consecuencia, el volumen de acusaciones y condenas de 2025 representa los niveles más bajos de estos dos indicadores durante todo el período postpandemia desde el año 2021, asimilándose más a las cifras alcanzadas en alguno de los ejercicios previos a la pandemia. Así, la cifra de acusaciones es de las más bajas de la última década, pero superior a las de 2017 y similar a las del período 2015-2019, mientras que el número de condenas es el mínimo de toda la serie histórica, a salvo el año de pandemia 2020, aunque asimismo similar al de alguna anualidad prepandemia.

En otro orden de cosas, en cuanto a la distribución de acusaciones y condenas por tipos delictivos, se reproduce el fenómeno, constante desde que se tienen registros, de que los delitos cuantitativamente más relevantes siguen siendo los de conducción bajo la influencia del alco-

hol y drogas del art. 379.2 CP y los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP, en cuanto ambos preceptos absorben más del 90% del volumen total de acusaciones y condenas –un 93% y 94% respectivamente–, en porcentaje similar al de anteriores ejercicios. Ahora bien, como ya adelantábamos, en este ejercicio las tres tipologías de conducción sin permiso del art. 384 CP adquieren un importante peso porcentual hasta el punto de sobrepasar por primera vez en la serie histórica al delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas: así, en el ejercicio 2025 las acusaciones por delitos del art. 384 CP suponen el 51% del total de acusaciones (frente al 45% de 2024), mientras que las formuladas por el delito del art. 379.2 CP representan el 43% (frente al 48% de 2024); y algo similar ocurre con las condenas, en tanto las recaídas por delitos del art. 384 CP absorben el 53% del total (por un 44% en 2024), en tanto que las dictadas por delitos del art. 379.2 CP representan el 42% (por un 49% en 2024).

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

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
379.1 CP. .	659	587	763	691	724	677
379.2 CP. .	52.088	50.071	45.932	47.103	33.473	31.159
380 CP . . .	1.959	1.789	1.870	1.615	1.254	1.099
381 CP . . .	119	89	148	104	116	80
383 CP . . .	3.281	3.382	3.582	3.493	2.680	2.258
384 CP . . .	38.592	36.859	43.492	42.229	39.857	39.217
385 CP . . .	47	39	78	67	103	70
Total . . .	96.745	92.816	95.865	95.302	78.207	74.560

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 descendente general, con la única excepción del delito del art. 385 CP. Más abajo analizamos la evolución concreta de cada tipo delictivo.

Nos referimos, finalmente, a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal del art. 5 EOMF. Así, en 2025 se han incoado 478 diligencias de investigación por los delitos viales de peligro de los arts. 379 a 385 CP, frente a las 552 de 2024 (reducción porcentual del 13%), en su práctica totalidad (95%) por los delitos de conducción sin permiso del art. 384 CP. Persiste, por ello, la evolución descendente que se venía advirtiendo en años anteriores, lo que no obstante se

interpreta de forma favorable en cuanto presumiblemente obedece a la mejora en la instrucción de atestados por las policías de tráfico, así como en las comunicaciones interinstitucionales con las jefaturas provinciales de tráfico, juzgados y fiscalía, reduciendo la remisión duplicada de actuaciones.

5.4.3.3 *Las tasas de resolución*

Continuamos con el análisis de las denominadas tasas de resolución positiva, esto es, el cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados, que refleja la eficacia resolutive de la jurisdicción penal en materia vial. Los datos de 2025 y su evolución anual se recogen en la siguiente tabla:

Delitos CSV	DP+DU 2025	Sentencias 2025	Tasa resolución 2025	Tasa resolución 2024
379.1 CP.	1.302	677	0,52 (52%)	0,49
379.2 CP.	53.811	31.159	0,58 (58%)	0,74
380 CP.	2.866	1.099	0,38 (38%)	0,52
381 CP.	354	80	0,23 (23%)	0,28
383 CP.	3.153	2.258	0,72 (72%)	0,96
384 CP.	54.118	39.217	0,72 (72%)	0,74
385 CP.	849	70	0,08 (8%)	0,11
Total	116.453	74.560	0,64 (64%)	0,74

En este ejercicio 2025, la tasa global de resolución refleja un moderado descenso de diez puntos porcentuales. Aun así, puede seguir afirmándose que un alto porcentaje de procedimientos incoados, concluye con sentencias condenatorias; además, si a estas resoluciones de condena se sumaran otras resoluciones de fondo definitivas, a saber, sentencias absolutorias y autos de sobreseimiento y archivo, la proporción entre procedimientos incoados y resueltos se situaría en un plano muy cercano a la igualdad. Ello consolida la rapidez y eficacia de la justicia penal de tráfico en nuestro país, consecuencia, fundamentalmente, de la elevada seguridad jurídica alcanzada en nuestra materia que deriva, por una parte, de la coordinación y unificación de criterios que ha proporcionado la especialidad en el seno del Ministerio Fiscal tras la Circular 10/2011 FGE y los nutridos instrumentos de coordinación posteriores de los Fiscales de Sala Coordinadores, y, por otra, de la copiosa doctrina jurisprudencial de la Sala 2.^a del TS, espe-

cialmente tras el impulso de la función nomofiláctica de la modalidad casacional que introdujo la Ley 41/2015, tanto en materia de delitos de peligro y resultado imprudente, como de responsabilidad civil. Son muestras de ello, en 2025, entre las más importantes: en materia de imprudencia, las SSTS 59/2025, de 30 de enero, 320/2025, de 3 de abril, 977/2025, de 26 de noviembre, 1037/2025, de 17 de diciembre; las STSS 197/2025, de 4 de marzo; 906/2025, de 3 de noviembre, y 961/2025, de 20 de noviembre de 2025, sobre concursos y reincidencia; en materia de conducciones temerarias y con manifiesto desprecio por la vida de los demás las SSTS 64/2025, de 30 de enero, 1196/2024, de 12 de marzo de 2025, 626/2025, de 3 de julio, y 937/2025, de 12 de noviembre; sobre comiso la STS 8/2025, de 16 de enero; las SSTS 285/2025, de 27 de marzo, y 759/2025, de 24 de septiembre, sobre el delito del art. 383 CP; otras numerosas relacionadas con el delito de conducción sin permiso, entre las más importantes, las SSTS 85/2025, de 5 de febrero, 850/2025, de 16 de octubre, y 944/2025, de 17 de noviembre; finalmente, sobre responsabilidad civil, las SSTS 320/2025 antes citada, y 474/2025, de 27 de mayo.

5.4.3.4 *Distribución territorial de sentencias condenatorias*

El descenso en el volumen total de sentencias condenatorias se debe al experimentado en prácticamente todas las comunidades autónomas, produciéndose los mayores descensos en términos absolutos y por este orden en Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía y Madrid –en algunos de estos territorios los datos han de valorarse con cautela como consecuencia de las carencias ya advertidas en los programas de gestión procesal–. Por su parte, sólo se producen incrementos en Aragón, Islas Canarias, País Vasco y Castilla-La Mancha. A pesar de los importantes descensos referidos, las mayores aportaciones corresponden, como es habitual y por este orden, a Cataluña, Andalucía y Madrid, destacando el significativo incremento producido en las Islas Canarias, que pasan a ocupar el cuarto puesto, en detrimento de la Comunitat Valenciana, a lo que han podido contribuir las disfunciones señaladas. La siguiente tabla refleja estos datos estadísticos y su evolución anual:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2025 (en paréntesis 2024)	Variación 2024-2025
Andalucía.....	147	3.577	173	13	179	8.099	9	12.197 (15.703)	-3.506
Aragón	25	1.128	47	3	77	814	2	2.096 (1.363)	+733

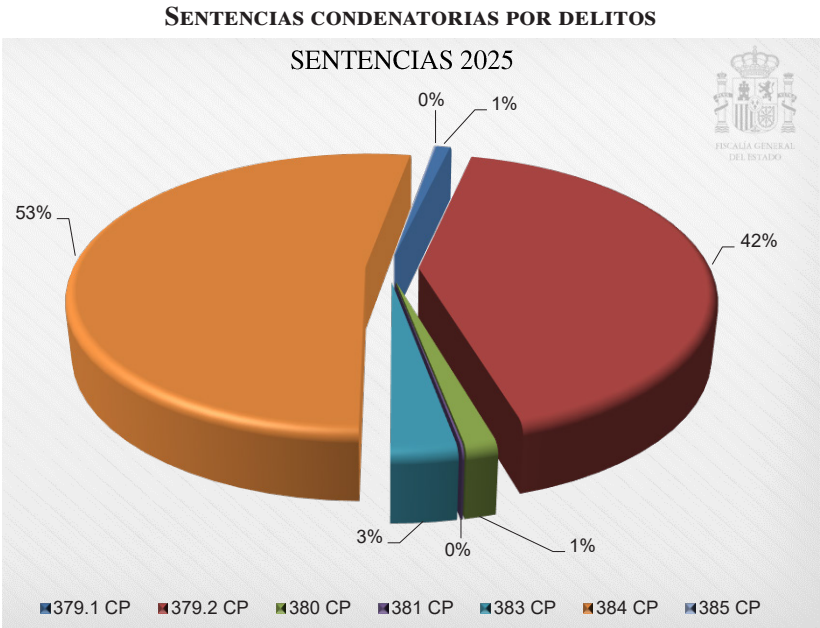
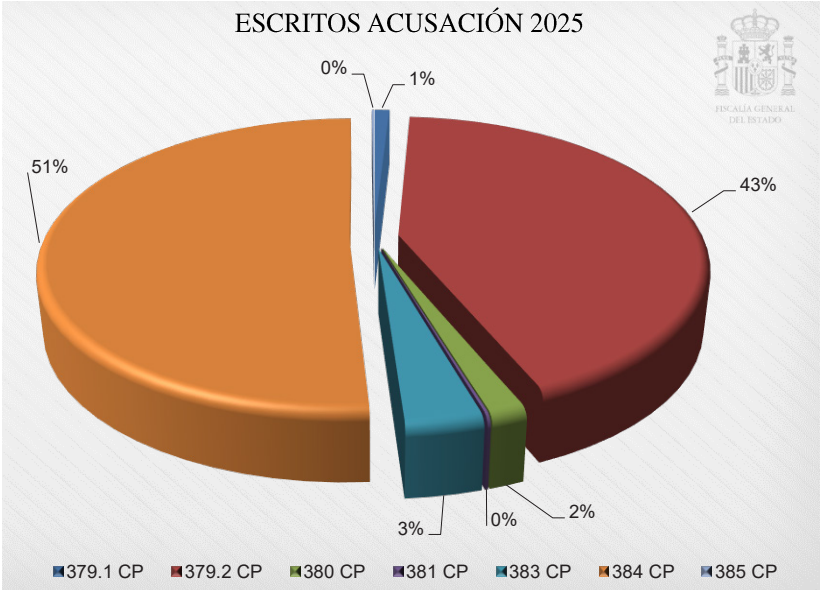
CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2025 (en paréntesis 2024)	Variación 2024-2025
Asturias	10	293	8	1	22	517	0	851 (1.648)	-797
I. Baleares	19	446	11	0	23	1.921	3	2.423 (2.911)	-488
I. Canarias	29	2.798	29	4	174	3.184	0	6.218 (3.521)	+2.697
Cantabria	0	573	28	1	22	540	1	1.165 (1.306)	-141
Cataluña	108	8.358	354	19	930	8.275	7	18.051 (27.883)	-9.832
Extremadura	13	415	32	1	16	325	0	802 (1.308)	-506
Galicia	45	1.821	67	6	109	2.520	2	4.570 (5.422)	-852
La Rioja	4	270	8	1	7	227	1	518 (641)	-123
Madrid	143	4.369	121	9	301	3.749	41	8.733 (10.394)	-1.661
Murcia	4	360	11	1	32	1.599	3	2.010 (3.009)	-999
Navarra	5	553	20	1	47	446	0	1.072 (1.084)	-12
P. Vasco	9	2.059	56	5	166	1.077	0	3.372 (3.205)	+167
C. Valenciana	46	1.668	38	6	41	2.304	0	4.103 (9.432)	-5.329
C. La Mancha	33	1.471	51	5	53	1.894	0	3.507 (3.258)	+249
C. León	37	1.000	45	4	59	1.726	1	2.872 (3.214)	-342
Total sentencias .	677	31.159	1.099	80	2.258	39.217	70	74.560 (95.302)	-20.742

5.4.3.5 *Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial*

Como ya adelantamos, en paralelismo con años anteriores, en el ejercicio 2025 el 71% de los procedimientos incoados (aproximadamente tres de cada cuatro) y el 84% (alrededor de cuatro de cada cinco) de las acusaciones formuladas por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP se tramitaron a través del cauce procedimental de las diligencias urgentes de juicio rápido. La siguiente tabla refleja los anteriores datos:

Delitos viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	33.247	83.206	116.453
E. Acusación	12.867	65.340	78.207

4.3.6 REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS
ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS



5.4.4 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

El ilícito del art. 379.1 CP no reproduce la tendencia alcista advertida los dos años previos de suerte que, en este ejercicio, disminuyen tanto la cifra de acusaciones como de condenas, con ligeros descensos porcentuales del 5% y 2%, respectivamente, en relación con el año anterior, aunque el volumen de condenas alcanza la segunda cifra mayor de toda la serie histórica, con la excepción del año 2024, que ocupa el primer lugar. Ahora bien, sigue siendo un tipo cuantitativamente residual al absorber menos del 1% de la cifra global de acusaciones y condenas por delitos contra la seguridad vial:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias MF 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
379.1 CP	659	587	763	691	724	677

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

Los datos estadísticos del delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP reproducen en 2025 la tendencia a la baja experimentada en los dos años precedentes y vuelven a experimentar notables descensos interanuales; así, en este ejercicio se han presentado alrededor de 12.000 acusaciones y recaído aproximadamente 16.000 sentencias menos que en 2024 (reducciones porcentuales anuales del 27% y 34% respectivamente). Estas progresivas reducciones sitúan ambos indicadores como los más bajos de toda la serie histórica, reproduciendo el fenómeno del pasado ejercicio:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
379.2 CP	52.088	50.071	45.932	47.103	33.473	31.159

Los descensos padecidos en los indicadores judiciales de acusaciones y condenas podrían obedecer, en parte, a la disminución de la actividad de control policial, pues en este ejercicio 2025 se ha reducido en un 17% los controles de alcoholemia realizados en el ámbito de la ATGC, aunque se han practicado más de seis millones de controles de este tipo. A lo anterior se añade una disminución no sólo de los indicadores judiciales, sino también de los sancionadores administrativos, al experimentar un importante descenso los expedientes administrativos por alcoholemia positiva incoados en sede de la DGT, con

aproximadamente 4.000 expedientes menos (-6%) que consolida su tendencia descendente. En consecuencia, no parece procedente afirmar que haya existido un traslado de la respuesta penal a la sancionadora administrativa en cuanto al binomio alcohol-conducción, sino que es más razonable insistir, como ya hicimos en los últimos años, en que puede estarse en presencia de una mayor concienciación vial por parte de la ciudadanía, recuperando parte de la pérdida inmediatamente después de la pandemia, aunque también puede existir una cierta traslación del consumo de alcohol a otras sustancias, considerando que en 2025 se ha incrementado el volumen de expedientes sancionadores por presencia de drogas incoados en el mismo ámbito de la DGT. Insistimos en que estas valoraciones son provisionales y han de considerarse con cautela, en cuanto no se dispone de datos sobre controles de alcoholemia y drogas realizados por otras policías de tráfico autonómicas o locales.

Finalizamos el análisis con el otro binomio de riesgo, drogas-conducción. En esta materia, los expedientes sancionadores administrativos por presencia de drogas incoados en el ámbito DGT reproducen la tendencia alcista advertida desde 2023, con alrededor de 3.000 expedientes más que en 2024 (aumento porcentual del 5%), alcanzando los mayores valores de toda la serie histórica. Por ello, insistimos, como en años precedentes, en la necesidad de nuevas políticas preventivas y educativas, además de las sancionadoras, que aborden el binomio drogas-conducción, en progresivo y alarmante desarrollo. Este incremento en el volumen de expedientes sancionadores administrativos es paralelo, aunque no proporcional, con el aumento que reflejan los controles de detección de drogas, que en 2025 alcanzan la cifra de 144.900 pruebas realizadas en el mismo ámbito ATGC, alrededor de 22.000 pruebas más que en 2024, lo que supone un moderado ascenso porcentual del 18%. Ahora bien, una gran parte de los resultados positivos se deriva a la vía sancionadora administrativa y sólo una pequeña parte accede a la jurisdicción penal, lo que se traduce en una respuesta residual, consecuencia de los requisitos típicos del delito del art. 379.2 CP, que exige para su apreciación, además de la presencia de la droga en el organismo, la constatación fehaciente de la influencia de tal ingesta en las facultades psicofísicas del sujeto, lo que no siempre es de fácil acreditación. Así, en el ejercicio 2025 se instruyeron en el ámbito de la ATGC 294 diligencias penales de los 3.274 resultados positivos a drogas en controles por accidente (9%), 75 de los 5.348 positivos en controles por infracción (1,4%) y 76 de los 49.918 positivos en controles preventivos (0,15%), es decir, un total de 445 diligencias penales, que suponen un ligero descenso por-

centual del 5% en relación con las 470 instruidas el anterior año, aunque esta cifra alcanza el segundo mayor nivel en términos absolutos de toda la serie histórica. Por ello, puede insistirse en la consolidación de una progresiva respuesta penal a este tipo de ilícitos, según señalan asimismo varios delegados provinciales en sus memorias, a lo que creemos ha podido contribuir el acta de signos externos y criterios para la instrucción de atestados contenidos en el oficio del Fiscal de Sala Coordinador de 18 de julio de 2019, cuya aplicación debe seguir extendiéndose entre las policías de tráfico y que ha sido recogido en la reciente Instrucción OBS 2026/06 de la DGT.

La siguiente tabla refleja los anteriores datos suministrados por la DGT:

Conducción alcohol o drogas	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia+drogas)	124.535	119.344	55.614	106.686	111.247	134.118	133.096	131.732
Expedientes administrativos (alcoholemia)	73.409	83.139	37.116	56.073	85.121	79.744	75.516	71.240
Expedientes administrativos (drogas) .	51.126	36.205	18.498	50.613	26.126	54.374	57.580	60.492
Procedimientos penales	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133	68.791	63.466	53.811

* Los datos de expedientes administrativos de 2025 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2026.

Finalmente, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP, en fenómeno inverso al de 2024, reproduce en 2025 los descensos advertidos en 2023 y refleja relevantes reducciones porcentuales del 25% y 35% en el volumen de acusaciones y condenas, aunque permanece en niveles muy similares a los del período prepandemia:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
383 CP	3.281	3.382	3.582	3.493	2.680	2.258

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

Siguiendo la dinámica general de este ejercicio, los delitos de conducción temeraria de los arts. 380 y 381 CP experimentan en ambos tipos notables descensos, tanto en el volumen de acusaciones como de condenas. Ahora bien, son tipologías delictivas con notables fluctuaciones en la serie histórica, por lo que no resulta prudente deducir conclusiones generales de tales datos:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
380 CP	1.959	1.789	1.870	1.615	1.254	1.099
381 CP	119	89	148	104	116	80

5.4.7 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

Las tres modalidades típicas de conducción sin permiso del art. 384 CP, esto es, con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos, con privación judicial y sin haberlo obtenido nunca, reflejan en 2025 ligeros descensos (–8% en acusaciones y –7% en condenas) respecto de 2024, año en que habían alcanzado su techo estadístico; ahora bien, el volumen de acusaciones y condenas es el segundo más elevado de toda la serie histórica después de 2024, hasta el punto de que, como ya habíamos adelantado más arriba, a pesar de tales reducciones, emergen este año como los tipos cuantitativamente más relevantes de todos los delitos viales, desplazando la primacía que hasta la fecha había tenido el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
384 CP	38.592	36.859	43.492	42.229	39.857	39.217

5.4.8 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Finalmente, el delito del art. 385 CP, en contraposición con la tendencia general, experimenta incrementos tanto en la cifra de acusaciones (32%) como en la de condenas (4%); ahora bien, su configuración como tipo cuantitativamente muy residual, a pesar de su importancia

para preservar la seguridad de la vía, y sus notables fluctuaciones a lo largo de los años, dificultan extraer conclusiones rigurosas de los datos estadísticos:

Comparativa 2023-2025	Acusaciones MF 2023	Sentencias 2023	Acusaciones MF 2024	Sentencias 2024	Acusaciones MF 2025	Sentencias 2025
385 CP	47	39	78	67	103	70

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

Finalizamos el estudio de la evolución estadística con el análisis de las penas impuestas en las 74.560 sentencias condenatorias dictadas en 2025.

5.4.9.1 *Penas privativas de libertad*

Abordamos en primer lugar, los datos estadísticos de población penitenciaria suministrados por Instituciones Penitenciarias, que reflejan el número de internos que cumplen condena *sólo* por delitos contra la seguridad vial, en una fecha concreta, por lo que, como venimos señalando otros años, no cuantifican el volumen global de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas en 2025 por delitos viales. Ahora bien, puede observarse cierta tendencia ascendente en su evolución interanual, aunque, al tratarse de datos con ciertas fluctuaciones, incluso dentro de un mismo ejercicio, resulta difícil extraer conclusiones generales de aquellos. La siguiente tabla refleja estos indicadores y su evolución:

Fecha	Penados (judiciales)	Preventivos	Localización permante	Liberados condicionales	Fin semana	Total
15/1/2022	832	3	2	34	1	872
15/1/2023	888	7	2	25	1	923
1/1/2024	907	12	0	23	1	943
15/6/2024	1.085	7	0	17	0	1.109
1/1/2025	1.000	6	0	17	0	1.023
15/6/2025	1.107	7	1	23	0	1.138
15/12/2025	1.114	6	0	19	0	1.139

5.4.9.2 *Penas no privativas de libertad*

Según la información suministrada igualmente por Instituciones Penitenciarias, en el año 2025 se gestionaron 21.851 entradas por penas y medidas alternativas acordadas por delitos contra la seguridad vial, la cifra más baja de toda la serie histórica salvo el año de pandemia, lo que consolida la tendencia descendente de los últimos años. La práctica totalidad de las entradas –21.295–, como viene siendo habitual, corresponde a la ejecución de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, y sólo una mínima parte –556– a programas de educación vial impuestos como regla de conducta o condición de la suspensión de penas privativas de libertad. Estos datos y su evolución aparecen en la siguiente tabla:

Año	Entrada sentencias*
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
2025	21.851

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

Como conclusión, si se tiene en cuenta el relevante descenso que en 2025 sufre la cifra de condenas –alrededor de 20.000 menos–, así como la limitada y estable proporción de las penas privativas de libertad impuestas por delitos viales, puede razonablemente deducirse que la disminución de condenas, a salvo el ligero descenso de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad, es absorbida mayoritariamente por las penas de multa, por lo que su volumen se situaría, en una aproximación estimativa, en alrededor de 52.000 penas de esta clase.

Concluimos el análisis estadístico, con una referencia a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (según se adelantó, no se cuenta con datos estadísticos del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis). En 2025 se ha impuesto un total aproximado de 35.273 penas de este tipo, esto es, alrededor de 17.000 menos que en 2024, consecuencia de la correlativa

disminución de las condenas por los tipos señalados, especialmente del art. 379.2 CP, accediendo al Registro de Conductores e Infractores, de acuerdo con los datos suministrados por la DGT, 1.577 privaciones superiores a dos años con la consiguiente pérdida de vigencia del permiso *ex* art. 47.3 CP. La siguiente tabla refleja los datos interanuales:

Perdidas de vigencia:	Administrativas		Judiciales		Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	Total
2016	15.848	88,50	2.060	11,50	17.908
2017	18.254	89,80	2.075	10,20	20.329
2018	19.795	91,03	1.949	8,96	21.744
2019	21.611	91,83	1.922	8,16	23.533
2020	15.367	92,02	1.331	7,97	16.698
2021	21.016	92,14	1.791	7,85	22.807
2022	21.285	92,95	1.612	7,04	22.897
2023	20.304	93,45	1.423	6,55	21.727
2024	24.910	94,07	1.571	5,93	26.481
2025	27.544	94,58	1.577	5,42	29.121

* Los datos de 2025 son provisionales a fecha de ejecución marzo 2026.