



## “LOS DELINCUENTES CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. ASPECTOS GENERALES”



AUTOR: DAMIAN JESUS DIAZ GOMEZ



AUTOR Y EDICIÓN:

© DAMIAN JESUS DIAZ GOMEZ

Policía Local de Puebla de Guzmán (Huelva)

Registro de la Propiedad Intelectual en Safe Creative N.º 2107308563256

**COLABORA Y DISTRIBUYE**



**EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA**

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye con la colaboración de USPLBE, Unión Sindical de Policía Local y Bomberos de España, con la intención de reciclar y perfeccionar en esta materia a los diferentes Policías Locales tanto de nuestra Comunidad Autónoma, así como del resto de Comunidades. Se publica electrónicamente como publicación electrónica en la página web [www.escuelapolicia.com](http://www.escuelapolicia.com), en la sección biblioteca virtual, apartado publicaciones de Interés Policial, estando disponible para su visualización e impresión de cuantos usuarios estén interesados en sus contenidos.

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor.

Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

<b><u>ÍNDICE</u></b>	<b>Página.</b>
ABREVIATURAS	4
OBJETIVOS	6
METODOLOGÍA	6
INTRODUCCIÓN	7
1- MARCO LEGISLATIVO.	10
2- MARCO TEÓRICO.	
2.1 Concepto de Criminología Vial.	14
2.2 Características en los delitos contra la seguridad vial.	16
2.3 Características generales de los delincuentes contra la seguridad vial.	18
2.4 Victimología Vial	27
3- CONCLUSIONES.	32
4- FUENTES-BIBLIOGRAFIA.	36

<b><u>ÍNDICE DE GRÁFICOS:</u></b>	<b>Páginas</b>
Gráfico nº 1: Porcentaje de población penitenciaria en los delitos viales por sexo.	20
Gráfico nº 2: Distribución de la población penitenciaria por delitos contra la seguridad vial por edades.	22
Gráfico nº 3: Distribución de frecuencias en los delitos contra la seguridad vial por nacionalidad.	24
Gráfico nº 4: Distribución de frecuencias en los delitos contra la seguridad vial	25

## **ABREVIATURAS.**

- AP: Audiencia Provincial.
- CE: Constitución Española.
- C.P: Código Penal.
- DGT: Dirección General de Tráfico.
- FGE: Fiscalía General del Estado.
- INE: Instituto Nacional de Estadísticas.
- LO: Ley Orgánica
- LOPSC: Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad Ciudadana.
- LSV: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
- MF: Ministerio Fiscal.
- Pág.: Pagina
- RD: Real Decreto.
- RDL: Real Decreto Legislativo.
- RGC: Real Decreto 1428/2003, de 21 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- RGCon: Real Decreto 818/2009, de 8 de Mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- RGVEH: Real Decreto 2822/1998, de 23 de Diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- SAP: Sentencia Audiencia Provincial.
- STC: Sentencia Del Tribunal Constitucional.

- STS: Sentencia Del Tribunal Supremo.
- TS: Tribuna Supremo.
- TRD: Teoría del Tiple Riesgo Delictivo.

## **OBJETIVOS:**

### **Objetivo General:**

Realizar un análisis de los aspectos criminológicos en los delitos contra la Seguridad Vial.

### **Objetivos Específicos:**

- Analizar el fenómeno de la delincuencia vial desde un punto de vista de la criminología.
- Describir la casuística delictiva vial, estudiar las distintas circunstancias relacionadas.
- Obtener un posible perfil del delincuente vial.

## **METODOLOGÍA**

Con el fin de dar respuesta a los objetivos planteados se ha desarrollado el presente estudio, mediante:

El marco normativo está desarrollado a través del estudio de la legislación vigente, principalmente del Código Penal, la Ley de Seguridad Vial, Jurisprudencia y las distintas instrucciones dictadas al respecto. La metodología utilizada está basada en la búsqueda de la normativa, recopilación de datos e información, para el análisis de las distintas figuras.

El marco teórico establecerá las consideraciones previas, los conceptos más relevantes, teorías e investigaciones, justificando de esta forma el interés por la materia. El método utilizado en este sentido consta de las siguientes fases: búsqueda, documentación, análisis, valoración y conclusiones.

Principalmente se trata de una investigación documental que ha derivado en un análisis e interpretación detallado de las distintas materias y opiniones contenidas, especialmente matizando la interconexión entre las mismas con el fin de valorar la criminalidad en la delincuencia vial. Los buscadores y bases de datos que han sido utilizados son; Google, Dialnet, Criminet, Iberley, V-Lex y Scielo.

Todo ello completado, con los conocimientos personales como Policía Local desde hace más de 12 años y apoyado en una investigación bibliográfica doctrinal, a través de la búsqueda de información, selección, comprensión y conocimientos sobre la cuestión planteada, existentes en manuales, revistas especializadas, prensa, conferencias, estadísticas y en la documentación del propio interesado.

## **INTRODUCCIÓN.**

La siniestralidad vial es una lacra hoy en día, como lo muestra la preocupación social por el elevado número de muertos y heridos que cada año ocasiona el tráfico rodado. Durante el año 2019 <sup>1</sup> se han producido en las vías interurbanas 1.007 accidentes mortales, en los que han fallecido un total de 1.098 personas y 4.395 requirieron ingreso hospitalario.

El transporte por carretera forma parte de nuestras vidas de forma cotidiana e indiscutible, no solo por motivos de ocio, laborales sino que toda la economía depende del transporte. Por ello, no podemos pasar por alto la importancia que presentan el tráfico y la seguridad vial en su conjunto.

Son muchas las voces y sectores que han presionado a los poderes públicos, para alcanzar una regulación más minuciosa y a la vez un mayor endurecimiento de las penas ante determinadas conductas que algunos autores han llegado a calificar de Terrorismo vial. El actual Ministro de Interior Don Fernando Grande-Marlaska, cataloga determinadas conductas al volante como Violencia vial. <sup>2</sup>

En España, especialmente desde el año 2005 y siguiendo la línea de actuación Europea se han adoptado una serie de medidas para combatir esta lacra social; Instauración del permiso de conducir por puntos, establecimiento de nuevos delitos contra la seguridad vial, la modificación de alguno de ellos, además de la creación del Observatorio Nacional de Seguridad, y otras estrategias dirigidas a la prevención de la seguridad vial y la reducción de la tasa delictiva vial.

Centrándonos en el texto penal de 1995, han sido varias las reformas acontecidas, mediante LO 15/2007, LO 5/2010 y la última mediante la LO 2/2019 expondré los avances más importantes acaecidos en la última década que han cambiado nuestra política criminal.

¿Pero realmente con estas medidas se ha reducido la tasa de siniestralidad?

Partiremos entendiendo que los siniestros de tráfico, son sucesos inesperados que perturban el orden regular de las circunstancias y que producen daños en las

---

<sup>1</sup><https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/01ENERO/0102balance-accidentes-2019.shtml>.(consultado el día 11-04-2021)

<sup>2</sup><https://revista.dgt.es/es/entrevistas/protagonistas/2020/0603Grande-Marlaska-ministro-de-interior.shtml>. (consultado el día 11-04-2021)

personas o cosas, que pueden tener su origen en factores; humanos, climatológicos, mecánicos o incluso en el propio estado de la vía.

Para facilitar su exposición nos apoyaremos en la criminología vial, facilitare un concepto de la misma para entenderla como disciplina orientada al estudio y prevención de los comportamientos delictivos en las vías de circulación, el tratamiento del delincuente vial, el estudio de las víctimas y la reacción social que provocan dichos comportamientos e incidiré en las medidas preventivas que se están tomando y las que deberíamos de tomar para reducir la siniestralidad vial. Las circunstancias añadidas al tráfico actual y los riesgos derivados del mismo han ocasionado que estemos observando una nueva etapa de apoyo y protección a las víctimas de los siniestros viarios. Por su importancia centrare el estudio en el factor humano como causa inmediata más relevante en el accidente de tráfico.

¿Podríamos establecer un perfil criminológico del potencial infractor vial? ¿Podríamos anticiparnos a la conducta delictiva y actuar preventivamente sobre dicho grupo?

La realidad nos muestra como cualquier persona puede convertirse en un delincuente vial, pero si es cierto que las estadísticas nos muestran que un grupo de población con determinadas características ha estado inmerso en un número superior de ocasiones en actos delictivos viales que el resto. Nuestro comportamiento ya sea como conductor, o como acompañante en un vehículo e incluso como peatón, puede derivar en la comisión de una infracción o delito vial. Especialmente dos son las causas que más están presentes en un elevado número de accidentes con resultado lesivo, como son: “el exceso de velocidad”, y “el alcohol”<sup>3</sup>. Obtener un perfil criminal del conductor nos favorece la labor preventiva.

¿Pero debería soportar toda la carga negativa el sujeto infractor? O por el contrario podríamos hablar en algunos casos de una corresponsabilidad de los fabricantes de vehículos e incluso de las propias administraciones titulares de las carreteras. Los medios de comunicación y las estadísticas nos ofrecen múltiples datos sobre el número de siniestros viales, de heridos y de fallecidos, circunstancias, causas de los siniestros, además las redes sociales junto con la colaboración ciudadana hacen posible conocer de primera mano el actual estado de las carreteras , la defectos en la señalización, la existencia de “puntos negros”.

---

<sup>3</sup>RAFAEL BAQUÉ, J.: *Manual investigación de Accidentes de Tráfico*. Ediciones GPS, Madrid, 2007. Pág. 5-17



Incluir unas reseñas estadísticas nos permitirá una visualización y valoración de la situación delictiva vial y a su vez nos aportara unas conclusiones acerca de la eficacia real de los tipos penales existentes.

Finalmente en el apartado conclusiones, se pone en valor toda la información obtenida y analizada.

## **1- MARCO LEGISLATIVO.**

El marco Legislativo queda dividido en los dos pilares fundamentales de la temática; por una lado, el Código Penal y en el ámbito administrativo, la Ley de Seguridad Vial.

La protección penal de la Seguridad Vial se encuentra regulada en el Capítulo IV, Título XVII del Libro II de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de Noviembre, del Código Penal con la denominación “Delitos contra la Seguridad Vial”<sup>4</sup>, los cuales sufrieron una importante modificación mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 De noviembre y posteriormente por la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo.

Han sido numerosas las reformas en el Código Penal en materia de Seguridad Vial. Los cambios producidos más significativos: <sup>5</sup>

-Se introducen nuevas conductas delictivas contra la Seguridad Vial:

-El exceso de velocidad punible, recogido en el Art. 379. 1 CP. No estuvo recogido hasta la reforma del año 2007 y mantuvo dicha numeración en la reforma del año 2010.

-La conducción tras la pérdida de vigencia del permiso por pérdida de total de puntos (Art. 384, 1 CP) o sin haber obtenido nunca el permiso de conducir (Art. 384,2. CP). No estuvo tipificado en el CP de 1995 y se recogería a partir de la reforma del año 2007.

-La remodelación y ampliación de los tipos penales ya existentes mediante:

- La tipificación de una tasa de alcoholemia objetiva. (Art. 379.2 CP). En el CP de 1995 ya ocupaba el Art 379 CP con la reforma del año 2007 se introduce la mencionada tasa que establece los límites a partir de los cuales la persona conduce bajo los efectos de sustancias.

---

<sup>4</sup>El concepto de seguridad vial aparece por primera vez en el hoy derogado Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprobaba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

<sup>5</sup><https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial>-(consultado el día 11-04-2021)

- Con la reforma del año 2007 se incorporó el supuesto específico de conducción con temeridad manifiesta, con sus circunstancias específicas. Art 380.2 CP.

-Se añade la nueva expresión "*manifiesto desprecio por la vida de los demás*" recogida en el Art. 381 CP. Anteriormente en el CP de 1995 se recogía en el Art 384 con la reforma del año 2007 pasaría al Art 381.

- La negativa a someterse a las pruebas establecidas para detectar el grado de alcoholemia o de impregnación tóxica, se tipificó de forma autónoma en el Art. 383 CP, y dejó de considerarse un delito de desobediencia a los agentes.

-Ampliación de las conductas típicas de obstaculización al tráfico, expuestas en el Art. 385 CP, requiriendo la creación de determinadas situaciones de riesgo.

-Se produce un incremento de las penas, en especial, las relacionadas con la privación del permiso de conducir.

-Se añadió la opción de considerar al vehículo de motor o ciclomotor como un instrumento imprescindible para la realización de la conducta delictiva, pudiendo decretar el comiso en todas las figuras delictivas contra la seguridad vial.<sup>6</sup>

- Se concede a los jueces y tribunales capacidad para adecuar la pena cuando el riesgo causado sea de menor entidad.

-Las faltas contra las personas causadas por la conducción imprudente, quedan derogadas, y se integran en los delitos leves de los artículos 142 y 152 del CP.

Las políticas criminales, podrían adoptar múltiples posturas y orientaciones preventivas pero como apreciamos en las últimas reformas se ha optado por el endurecimiento del marco penal. Por otra parte, no podemos olvidar la existencia de un Derecho Administrativo sancionador, el cual se previene en esta materia con multas e incluso con la pérdida del derecho a conducir. Por lo tanto, ¿sería acertado aplicar el derecho administrativo sancionador como primera instancia, sin acudir al derecho penal? ¿Tenemos una fundamentación para aplicar el derecho penal como primera

---

<sup>6</sup>VIZUETA FERNANDEZ, J.: "*Delitos contra la Seguridad Vial*". Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminológica (RECPC 13-02), 2011, Pág. 02-07.

herramienta contra los hechos del tráfico rodado? Por ello se han establecido una serie de circunstancias que delimitan el espacio de aplicación del derecho administrativo y del derecho penal quedando no siempre claramente diferenciados.

Debemos de tener en cuenta que hasta hace unos años las responsabilidades penales requerían de un resultado lesivo o mortal, sin embargo se observó que esto no era suficiente y por ello se tipificaron unas conductas que sancionaban comportamiento peligrosos, para de este modo anticipar la barrera de protección y crear lo que denominamos delitos de peligro en la seguridad vial.

En cuanto a la Ley de Seguridad Vial:

El pasado día 31 de enero de 2016 entró en vigor el nuevo texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, aprobado por el RDL 6/2015, de 30 de octubre, que supone la derogación del texto de 1990 y su refundición en un documento que procura ser más claro y minucioso.

Debemos de advertir que el catálogo de infracciones administrativas que desarrolla es extenso y se recogen de forma detallada, especialmente se han mejorado cuestiones gramaticales y se ha unificado el uso de ciertos términos en todo el texto, para dotarlo de mejor cohesión interna. En este sentido se han fraccionado extensos artículos que han pasado a ocupar un artículo independiente teniendo en cuenta la relevancia del mismo.

En cuanto a la estructura del nuevo texto, este consta de un título preliminar más otros seis títulos, que se dividen en capítulos, con su respectivo articulado. Además, se incorporan once disposiciones adicionales, tres transitorias, tres finales y seis anexos.

Los títulos son los siguientes:<sup>7</sup>

- Título Preliminar.

Plasma el objeto de la ley el cual es, regular el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, así como en los terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

---

<sup>7</sup>[https://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/561509-rdleg-6-2015-de-30-oct-texto-refundido-de-la-ley-sobre-traffic-circulacion.html](https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/561509-rdleg-6-2015-de-30-oct-texto-refundido-de-la-ley-sobre-traffic-circulacion.html). (consultado el día 11-04-2021)

- Título I.

Recoge el ejercicio y coordinación de las competencias de las distintas Administraciones y organismos relacionados sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

- Título II.

Es un título extenso, desarrolla las normas generales de comportamiento en la circulación de los conductores, ocupantes y en especial regula aquellos aspectos o circunstancias que pueden influir en la circulación de vehículos y al resto de usuarios de la vía.

- Título III.

Recoge detalladamente el sistema de señalización, las normas generales, el formato de las mismas, lengua, incluso el responsable del mantenimiento de las mismas.

- Título IV.

Todo lo relacionado con las autorizaciones administrativas para conducir, permisos, licencias, centros de formación, sistema de puntos, pérdida del permiso, suspensión cautelar, etc.

- Título V.

Referido al régimen sancionador, clasificación del tipo de infracciones, sanciones, graduación, responsables, procedimiento sancionador, competencias, medidas cautelares. Como novedad el procedimiento de intercambio de información transfronterizo.

- Título VI.

La creación del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico<sup>8</sup>, y la obligación legal de suministrar los datos todos los implicados en un accidente

---

<sup>8</sup>[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-12411](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-12411) (consultado el día 12-05-2021)

de tráfico, e igualmente los centros sanitarios también suministrarán los datos necesarios a los agentes.

La norma incorpora, dos disposiciones adicionales (previas), la primera con referencias normativas y la segunda con una previsión de no aumentar el gasto público por su causa; una disposición Derogatoria, que expresamente deroga el texto articulado, RDL 339/1990, y una disposición Final que dispone la entrada en vigor.

## **2- MARCO TEÓRICO.**

### **2.1. Concepto de Criminología Vial.**

La Criminología Vial es una disciplina en auge, que está cobrando especial importancia por resultar necesaria en el análisis de los siniestros viales. Como disciplina joven, podemos encontrar muy poco escrito y no solo en nuestro país sino que tampoco en el resto de países. Por ello debemos de apoyarnos en estudios, trabajos y análisis realizados por autores que versan sobre los perfiles de los delincuentes viales, de las conductas delictivas, de las causas, medidas preventivas, que nos describen los aspectos criminológicos de la seguridad vial.

Para establecer una posible definición he determinado por conocer el concepto de criminología y enlazarlo con el de seguridad vial, para realizar una interconexión entre ambos.

Según Serrano Maillo Alfonso<sup>9</sup>, la criminología *“es la ciencia que estudia el delito como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su extensión; a la vez, que contribuye de forma decisiva a las formas de control y prevención del delito o sea, a la Política Criminal”*.

En cuanto a la seguridad vial, expongo el siguiente concepto<sup>10</sup> *“aquellas acciones orientadas a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus*

---

<sup>9</sup><https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3791934>(consultado el día 30-04-2021)

<sup>10</sup><https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp> (consultado el día 29-04-2021)

*efectos, cuando tuviera lugar un accidente*". Existe una clasificación de los elementos de la seguridad vial. La dividimos en<sup>11</sup>:

-Seguridad vial primaria o activa: consiste en la asistencia al conductor para impedir la ocurrencia de posibles accidentes. (Ejemplo, los Frenos)

-Seguridad vial secundaria o pasiva: orientada a reducir las consecuencias en el supuesto de que se produzca el siniestro (ejemplo, airbag, cinturón).

-Seguridad vial terciaria: busca reducir las consecuencias una vez que tiene lugar el siniestro (ejemplo, interrupción del suministro de combustible para evitar incendios)

Por lo tanto, podemos definir la criminología vial como parte de la criminología que se ocupa de<sup>12</sup>:

- El estudio de los delitos contra la seguridad vial como fenómeno social.
- Proporcionar el perfil del delincuente.
- Las sanciones y su influencia en el infractor.
- El estudio de la reacción social frente a estos comportamientos delictivos.
- La prevención de los comportamientos delictivos dentro de las vías de circulación.
- Propuestas de mejora.

Por ello no solo está orientada al estudio de la delincuencia vial en sentido estricto, sino que lo que pretende es conocer y actuar sobre dichas conductas y las consecuencias que producen las mismas en las vías de circulación.

Esta definición se sostiene en la orientación de la criminología como ciencia empírica e interdisciplinar,<sup>13</sup> por ello la criminología vial se alimenta del resto de

---

<sup>11</sup><https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridadempresas/actualidad/noticias/definicion-seguridadvial.jsp#:~:text=Entendemos%20la%20seguridad%20vial%20como,de%20peligro%20C%20da%C3%B1o%20o%20riesgo.> (consultado el día 29-04-2021)

<sup>12</sup><https://www.circulaseguro.com/que-es-la-criminologia-vial-entrevista-a-jose-maria-gonzalez-director-del-observatorio-criminologico-de-la-seguridad-vial/#:~:text=La%20criminolog%C3%ADa%20vial%20es%20una,la%20v%C3%ADtima%20a%20su%20estado.> (consultado el día 03-04-2021)

<sup>13</sup><https://www.estudiocriminal.eu/wp-content/uploads/2017/03/Criminologia-General-I.pdf> (consultado el día 02-04-2021)

ciencias, disciplinas y de esta forma se complementan. Intervienen disciplinas como, la política criminal, derecho penal y procesal, sociología, victimología. Etc. Para de esta forma proporcionarnos una visión completa de la siniestralidad vial.

## **2.2. Características en los delitos contra la Seguridad vial.**

En los últimos años las estrategias de las políticas criminales se han centrado en criminalizar los delincuentes viales, como un peligro potencial a la circulación de vehículos.

En la práctica, los estudios de la parte especial de la Criminología se han orientado a cuestiones relacionadas con la violencia de género, la delincuencia organizada, delincuencia juvenil, etc. olvidando la delincuencia vial,<sup>14</sup> puesto que entienden que por sus características causan un menor efecto de inseguridad, pero que no por ello dejan de tener una gran importancia social y delictiva como hemos comprobado.

Los principales factores de riesgo relacionados con la siniestralidad vial son según DGT<sup>15</sup>; el consumo de alcohol-drogas, las formas de conducción (velocidad), el carecer del permiso de conducir, a ello le podemos añadir determinados aspectos personales propios del sujeto como son, distracciones, edad, personalidad, actitudes, factores sociales, fatiga-estrés, e incluso como ya veremos su estado civil.

La acción de conducir como elemento imprescindible en la comisión del delito es considerada una conducta peligrosa y arriesgada en sí misma. La conducción está íntimamente relacionada con el vehículo, la persona y la vía, siendo necesario un equilibrio entre ambos. Actuar sobre el vehículo y la vía son ejecuciones materiales, pero actuar sobre el factor humano entraña una gran dificultad añadida.

¿Existen conductores propensos a la realización de conductas delictivas viales?

No todos los conductores son conscientes de que su actividad puede causar daños o lesiones de gravedad a otras personas. Una mala valoración del riesgo contraído, la atracción a lo desconocido, al riesgo, el afán por la aprobación del resto

---

<sup>14</sup>MIDDENDORFF, W. *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico - Estudios de Psicología Criminal* - Vol. XII. Pág. 32

<sup>15</sup><https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2019/>(consultado el día 12-04-2021)



del grupo, parecen ser circunstancias motivadoras de la realización de las conductas criminales más peligrosas al volante. Debemos de tener presente que la conducción es muestra de nuestro estado emocional y este influirá en la misma hacia los demás, ya estemos alegres, deprimidos, agresivos. Etc. Nuestras emociones influyen en nuestras conductas. Estudios nos afirman que tan solo siete de cada diez conductores mantienen un control emocional adecuado y equilibrado al volante<sup>16</sup>.

En los delitos de tráfico están presentes no solo los condicionantes individuales personales del sujeto actor, sino que además debemos de tener en cuenta como han influido los factores sociales en el sujeto para la comisión de la conducta. Han surgido teorías que analizan la relación entre los accidentes de tráfico y el sujeto, considero que la mejor nos puede aportar las conclusiones es la denominada, Modelo del Triple Riesgo delictivo de Santiago Redondo Illescas<sup>17</sup>. Puede considerarse como uno de los modelos más operativos para la exposición de la delincuencia vial, debido a las características propias que presenta el tipo de criminalidad.

*“Este modelo toma como base para su desarrollo el análisis del apoyo social del sujeto (como eje de la prevención), las teorías situaciones del delito, y la investigación criminológica sobre los factores de riesgo y protección”*<sup>18</sup>

*“El autor le ha otorgado dicha denominación ya que todas las dimensiones o fuentes de riesgo quedan agrupadas en tres categorías: a) personales; b) relacionadas al apoyo pro-social recibido; c) las relacionadas con las oportunidades delictivas”*. Razona que la combinación en cada sujeto de los elementos pertenecientes a estas tres categorías de riesgos puede ocasionar específicos procesos criminológicos que acabaran conviniendo en un riesgo para la comisión de una conducta antisocial.

En relación a las conductas contra la seguridad vial, nos plantea su aplicación para conocer, los diferentes tipos de delincuentes en función de los factores condicionantes en sus conductas delictivas, teniendo en cuenta o no, de la influencia de elementos sociales previos. El modelo TRD nos puede ser útil para valorar la motivación y el posible riesgo delictivo de un sujeto ante una situación concreta.

---

<sup>16</sup><https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/control-emociones-conduccion-segura/>(consultado el día 20-04-2021)

<sup>17</sup><http://www.boletincriminologico.uma.es/boletines/109.pdf>(consultado el día 24-04-2021)

<sup>18</sup><https://reic.criminologia.net/index.php/journal/article/view/34> (consultado el día 24-04-2021)

### **2.3. Características generales de los delincuentes contra la seguridad vial.**

En España son escasos los estudios acerca del perfil criminológico de los delincuentes en los delitos contra la seguridad vial, por ello debemos de apoyarnos en otras disciplinas como la Victimología, monografías e incluso en estudios de apoyo para obtener conclusiones al respecto.

Según estudios, el factor humano aparece como el responsable del 90% de los accidentes<sup>19</sup>. La realidad nos muestra como cualquier persona, ciudadano puede convertirse en un delincuente potencial de tráfico, es decir una persona sin ninguna consideración delictiva previa puede como consecuencia de una situación vial convertirse en un delincuente. Son muy amplias las figuras delictivas, la casuística es incomparable y el volumen de circulación cotidiano es muy elevado, por lo que cualquier conductor puede pasar de ser un infractor, a ser un ciudadano con antecedentes penales e incluso entrar en prisión. Un total de 1159 personas entraron en prisión en el año 2019 por delitos contra la Seguridad Vial.<sup>20</sup>

He mencionado anteriormente dentro de los fines de la criminología vial, la prevención delictiva de sus delitos relacionados, por lo que debemos alcanzar un posible perfil del infractor para poder actuar de forma preventiva sobre el mismo.

Para analizar y obtener el posible perfil me he basado en mi experiencia profesional con más de 12 años como Policía Local, en la experiencia transmitida por otros compañeros, datos estadísticos del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial, y especialmente apoyado en la tesis doctoral de don Francisco José Bernabeu<sup>21</sup> para plasmar los siguientes resultados:

- El grupo delictivo de riesgo es referido a un colectivo muy extenso, el cual realiza actividades de conducción cotidianas.

---

<sup>19</sup><https://soymotor.com/coches/noticias/el-factor-humano-responsable-del-90-de-los-accidentes-918557>(consultado el día 01-05-2021)

<sup>20</sup><https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/07JULIO/0727-Informe-Instituciones-penitenciarias-2019.shtml>(consultado el día 01-05-2021)

<sup>21</sup><http://dspace.umh.es/bitstream/11000/1386/7/TD%20Bernabeu%20Ayela%2C%20Francisco%20Jos%C3%A9.pdf>. (consultado el día 01-05-2021)

-Generalmente son hombres, solteros. Los conductores solteros, divorciados o viudos muestran una probabilidad superior de reincidir en la conducción bajo la influencia del alcohol que los conductores que están casados o conviven en pareja.

- El porcentaje de mujeres en la delincuencia vial es inferior respecto a la incidencia masculina.<sup>22</sup>

-Normalmente presentan una antigüedad del permiso de conducir de más de 5 años. (Salvo en los delitos de conducción sin permiso evidentemente).

- En algunos casos, los sujetos son autores y víctimas simultáneamente.

- En relación con los antecedentes penales, existe un alto índice que los delincuentes viales tengan antecedentes por otras causas, incluso podríamos hablar que el delincuente vial puede ser un potencial delincuente de otras figuras generales.

- El porcentaje de reincidencia en la delincuencia del tráfico según DGT es del 55%.<sup>23</sup>

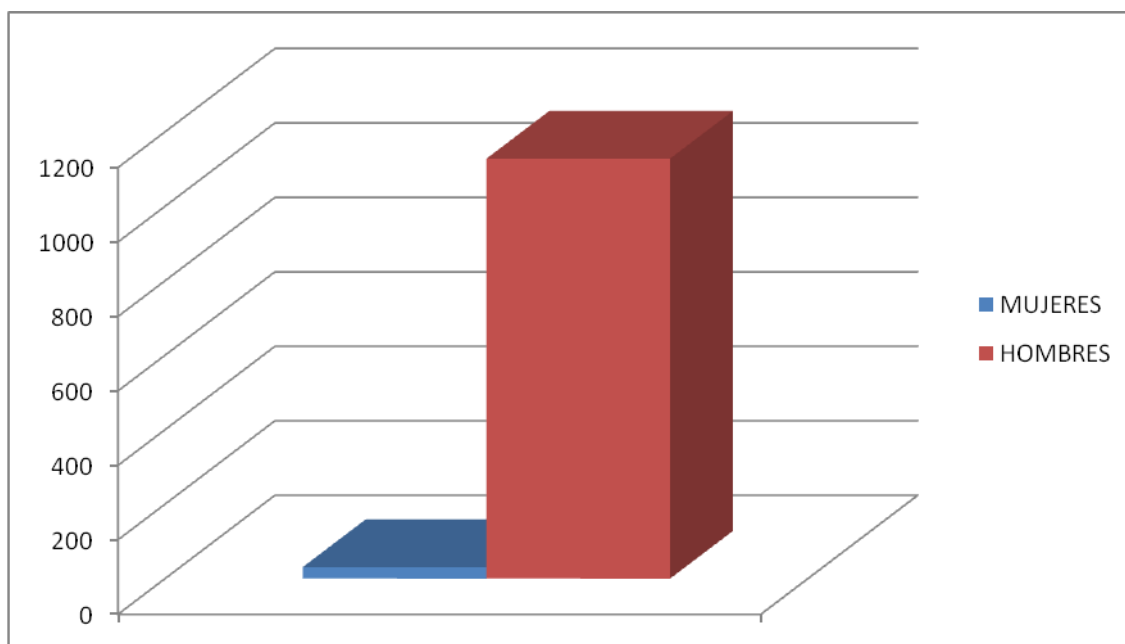
- A diferencia de otras conductas delictivas, las cuales se concentran más en determinadas ubicaciones. La delincuencia vial tiene mayor relevancia a nivel urbano pero ello debido al volumen de desplazamientos de la población, zonas de ocio. etc. y el refuerzo de los controles preventivos. Sin embargo bajo mi punto de vista podríamos hablar de una homogeneización territorial de las conductas.

---

<sup>22</sup>[https://www.dgt.es/Galerias/prensa/2020/07/INFORME-SEGURIDAD-VIAL-Y-SU-INCIDENCIA-EN-EL-AMBITO-PENITENCIARIO\\_ultimo.pdf](https://www.dgt.es/Galerias/prensa/2020/07/INFORME-SEGURIDAD-VIAL-Y-SU-INCIDENCIA-EN-EL-AMBITO-PENITENCIARIO_ultimo.pdf). (consultado el día 02-05-2021)

<sup>23</sup><https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/07JULIO/0713estudio-fundacion-linea-directa-sobrerreincidentesviales.shtml#:~:text=Por%20reincidentes%20viales%20se%20consideran,unos%2045.000%20conductores%20altamente%20peligrosos.>(consultado el día 21-05-2021)

**Gráfico nº 1: Porcentaje de población penitenciaria en los delitos viales por sexo.**



Fuente: Elaboración propia, según datos del “Informe de seguridad vial y su incidencia en el ámbito penitenciario”.

Como podemos observar en el gráfico hay una gran diferencia en la comisión de delitos viales entre hombres y mujeres que conllevan pena de cárcel, arrojando los datos de las mujeres con un 2.7% (31 internas) frente al 97% (1128 internos) que son hombres, esto es “debido” a:

-En primer lugar, aunque no disponemos de los datos exactos, habitualmente los hombres realizan más km en la conducción que las mujeres<sup>24</sup>. En algunas profesiones cuya actividad principal es la conducción, la presencia del hombre es más latente que la de la mujer, por lo que el riesgo es mayor.

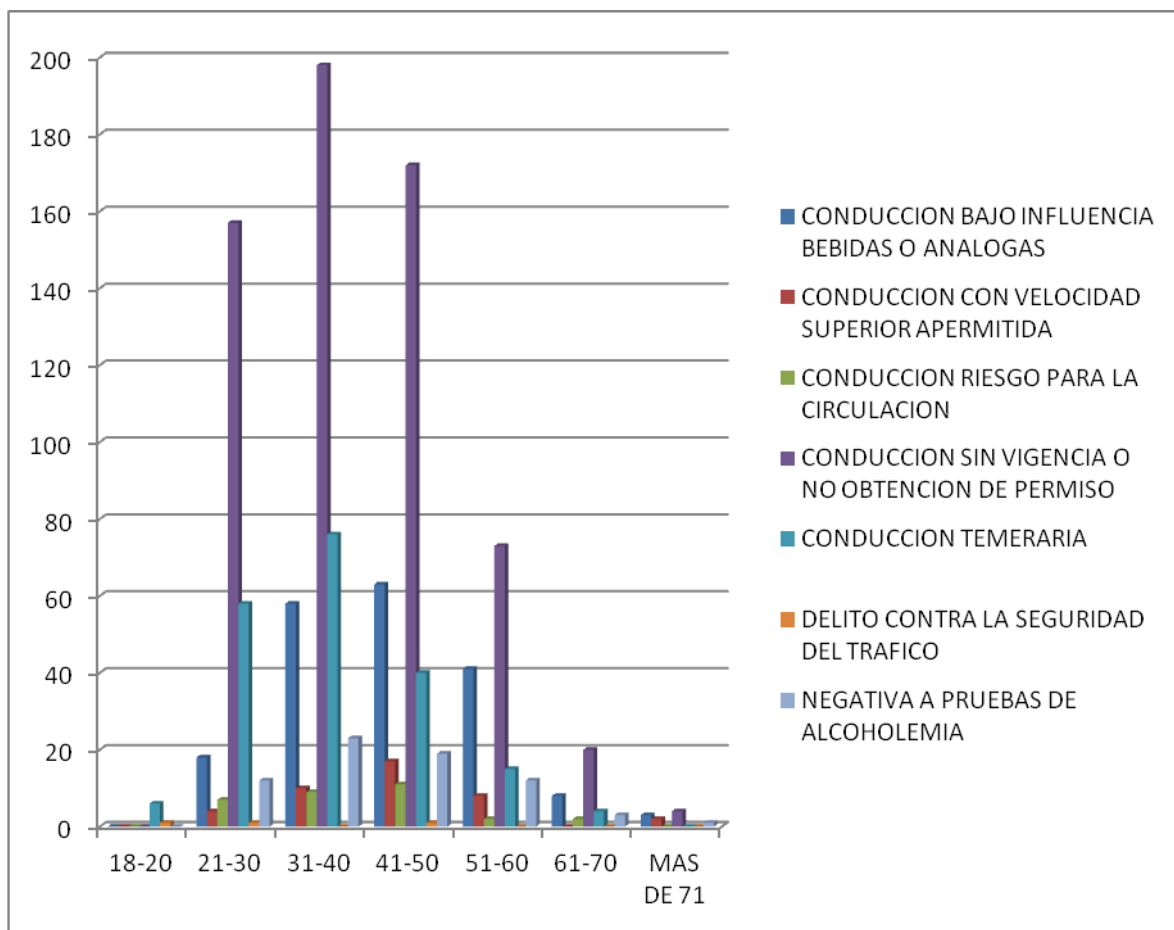
-La mayoría de los conductores condenados por conducción temeraria son varones. Generalmente su comportamiento agresivo en la carretera está asociado a determinados valores socioculturales<sup>25</sup>, relativos a la identidad masculina. (Gestos, actividades físicas, actitudes corporales, el riesgo, el peligro). Asumir riesgos de

<sup>24</sup><https://www.km77.com/revista/curvas-enlazadas/estudio-fallido-mujeres-vs-hombres/>. (consultado el día 15-05-2021)

<sup>25</sup>[https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/eu\\_gizonduz/adjuntos/Siniestralidad%20vial%20y%20masculinidad.%20Beatriz%20Moral.pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/material/eu_gizonduz/adjuntos/Siniestralidad%20vial%20y%20masculinidad.%20Beatriz%20Moral.pdf) (consultado el día 15-05-2021)

diferentes formas es una manera a través de la que muchos hombres exteriorizan y confirman su virilidad. Tal y como expone Beatriz Moral, “A mayor conciencia de vulnerabilidad menor disposición a correr el riesgo y mayor el interés en cuidarse”

**Gráfico nº 2: Distribución de la Población penitenciaria por delitos contra la seguridad vial por edades.**



Fuente: Elaboración propia, según datos del “Informe de seguridad vial y su incidencia en el ámbito penitenciario”.

En el tramo de edad de 18 a 20 años, observamos que la mayor presencia delictiva la representan en la conducción temeraria y no en la actividad de carecer del permiso de conducir como inicialmente podríamos pensar. La conducción temeraria es en el tramo de edad donde está más presente proporcionalmente respecto al resto de edades y delitos. El resto de actividad delictiva vial presenta baja incidencia.

En el tramo de edad de 21 a 31 años, observamos que la presencia delictiva de la acción de conducir sin permiso de conducir o sin vigencia, se dispara respecto al tramo de edad anterior, seguida de la conducción temeraria que comienza a ser más relevante. El incremento de la actividad delictiva de conducir sin permiso o licencia es “debido” a que, es consecuencia a su vez de múltiples conductas como; la conducción con la pérdida de puntos por sanciones administrativas, la comisión de otros delitos.

(robo-uso de vehículos, alcoholemia) e incluso porque no han obtenido el permiso por razones físicas o psíquicas.

En el tramo de edad de 31 a 40 años, observamos que la mayor influencia delictiva vial es la actividad de conducir sin permiso de conducir o sin vigencia, seguida de la conducción temeraria, además observamos como la actividad de conducir bajo la influencia de alcohol o sustancias aumenta considerablemente respecto al resto de delitos y el tramo de edad anterior. Igualmente, el delito de negativa a someterse a las pruebas comienza a cobrar mayor significación. Como he mencionado anteriormente, el incremento de la actividad delictiva de conducir sin permiso o licencia es tan notable ya que es, es el resultado a su vez de múltiples conductas relacionadas.

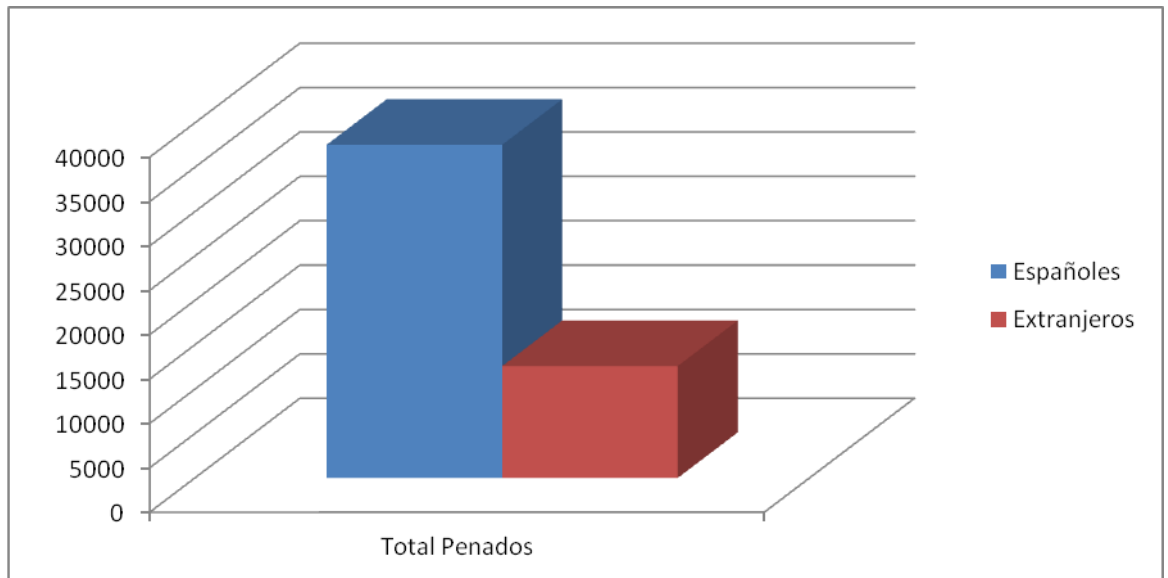
En el tramo de edad de 41 a 50 años, observamos que la mayor influencia delictiva es nuevamente la actividad de conducir sin permiso de conducir o sin vigencia, sin embargo, aumenta la actividad de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas superando al delito de conducción temeraria que desciende notablemente en este tramo de edad. Vemos como el delito de conducir con exceso de velocidad comienza a tener mayor relevancia que en el resto de edades.

En el tramo de edad de 51 a 60 años, observamos que la actividad delictiva vial desciende respecto al resto de edades en todos los delitos recogidos. La mayor presencia delictiva la encontramos en la actividad de carecer del permiso de conducir o sin vigencia, seguida de la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas, y la conducción temeraria.

En el tramo de edad de 61 a 70 años, observamos que la actividad delictiva vial desciende notablemente respecto al resto de edades y los delitos recogidos, las acciones delictivas coinciden con el tramo de edad anterior.

Más de 71 años coincide con la disminución de la actividad de conducir y prácticamente dejan de tener relevancia significativa en los delitos contra la seguridad vial.

**Gráfico nº 3: Distribución de frecuencias de los delitos contra la seguridad vial por nacionalidad.**

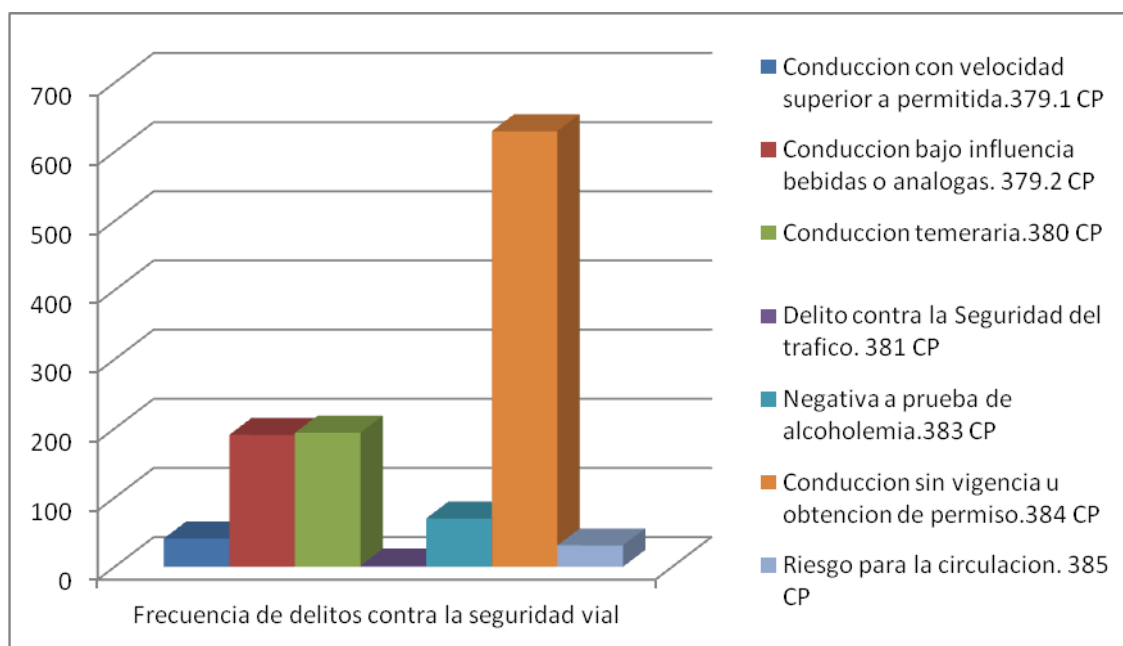


Fuente: Elaboración propia, según datos del “Informe de seguridad vial y su incidencia en el ámbito penitenciario”.

Del gráfico podemos obtener que los delitos son cometidos con mayor frecuencia por personas con nacionalidad española. Del total de penados 50.129, el porcentaje de españoles es del 74.9 % con un total de 37.528 y en el caso de los extranjeros son el 25.1% que ascienden hasta 12.601. El porcentaje de participación delictiva vial de los extranjeros es menor respecto a otros delitos. Aunque en la tipología del delito de carecer del permiso de conducir ha aumentado considerablemente asociado a otras figuras delictivas como el de falsificación de documento público (permiso de conducir).



**Gráfico n° 4: Distribución de frecuencias de los delitos contra la seguridad vial**



Fuente: Elaboración propia, según datos del “Informe de seguridad vial y su incidencia en el ámbito penitenciario”.

El gráfico nos muestra como la distribución por delitos contra la Seguridad vial de los reclusos en prisión es desigual. Podemos extraer que más de la mitad de los sujetos es por conducción sin vigencia o no obtención del permiso, le siguen la conducción temeraria y la conducción bajo la influencia de bebidas o sustancias análogas casi en igual porcentaje. El resto de actividad delictiva vial está menos presente en los penados.

Relacionando los gráficos n° 2 y el n° 4 podemos extraer:

-Que la mayoría de los reclusos penitenciarios por delitos contra la seguridad vial tendrán una edad entre 21 a 50 años y la causa será por la comisión del delito de conducir sin vigencia u no obtención del mismo.

- Que los reclusos con edad entre 21 a 50 años la causa en segundo lugar por la que están en prisión en los delitos contra la seguridad vial será por conducción temeraria.

- Sin embargo en los reclusos por el delito de conducción bajo los efectos de alcohol o sustancias el tramo de edad más dominante será el de 30 a 50 años.

El día 15-04-2021 la Universidad Europea de Valencia,<sup>26</sup> en colaboración con la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, ha presentado un informe sobre *“el Perfil del delincuente vial en el ámbito de las penas y medidas alternativas a la privación de libertad.”* El resultado del estudio es el siguiente:

- En el año 2020 las condenas por delitos contra la seguridad vial ascendieron hasta un volumen total de 28.081 de los cuales más de 1000 ingresaron en prisión.

- Según el estudio, el perfil del delincuente contra la seguridad vial es el de un sujeto español (76.1%), de estado civil soltero (49.7%), con edad entre 18 y 45 años (72%), con estudios Primarios (44.4%), más de la mitad con descendencia (55.8%), (el 40.7%) tienen empleo.

- El 75% de los sujetos realiza la actividad de conducir a diario, y casi un 25% no dispone del permiso de conducir; además más de la mitad de los sujetos el 57% ha sufrido algún accidente de tráfico anteriormente.

- La mayoría de los sujetos se consideran buenos conductores, respetuosos con las normas de tráfico y no consideran necesario mejorar su estilo de conducción.

- El 49% de los conductores previamente a la comisión del delito había perdido puntos de su permiso y un 31% había perdido la vigencia del permiso por la detracción total de los puntos.

- La mayoría el 88.4% cumple la pena por un solo delito en el mismo hecho ilícito y el 12% cumplen suspensiones de condena.

- El 37% de los penados eran reincidentes viales.

- Según la investigación, en relación al consumo de sustancias tóxicas, el 40% presenta problemas de adicción con el alcohol y un 28% consumo de otras drogas.

- *“Entre las variables psicológicas más importantes de las personas condenadas por delitos viales, se encuentra el consumo abusivo de sustancias, en concreto alcohol, cannabis y cocaína; dificultades en la gestión de las emociones, en concreto, la ira, la tristeza y la ansiedad, que pueden estar participando en el comportamiento delictivo; tendencia a la impulsividad, baja resolución de conflictos y rasgos de personalidad antisocial”.*

---

<sup>26</sup>[http://www.interior.gob.es/prensa/noticias//asset\\_publisher/GHU8Ap6ztgsg/content/id/13169797](http://www.interior.gob.es/prensa/noticias//asset_publisher/GHU8Ap6ztgsg/content/id/13169797) (consultado el día 11-05-2021)

- Se destaca la baja percepción del miedo que presentan los sujetos ante situaciones de riesgo y además no tienen en cuenta las posibles consecuencias de sus actitudes tanto para sí mismos como para terceras personas afectadas.

- Respecto a la motivación para delinquir, los sujetos con condenas más cortas apuntan de forma mayoritaria a la escasa percepción del riesgo de las conductas realizadas. Los sujetos con condenas más largas tienen como principal motivación la sensación de impunidad.

## 2.4. Victimología Vial

He mencionado como característica de la criminología vial el apoyo en otras disciplinas para proporcionarnos una visión completa de la delincuencia vial. Dado que como consecuencia de la siniestralidad vial se ocasionan víctimas, es necesario el estudio de las mismas desde la Victimología. En este caso debemos resaltar la importancia de la Victimología Vial la cual nos va a ofrecer una clasificación y análisis de las víctimas así como los factores que envuelven a los siniestros viales.<sup>27</sup>

En los siniestros viales, las víctimas son las grandes olvidadas<sup>28</sup>. Al referirnos a las víctimas de los siniestros viales debemos de incluir no solo a los afectados directamente en el suceso en sí, sino que además debemos de incluir a familiares, amigos que deberán de prestar apoyo y colaboración a los mencionados implicados e incluso en algunos casos sufrirán la carencia del familiar fallecido. La mayoría de las víctimas padecen procesos relacionados con las secuelas, tanto mentales como físicas relacionadas con el siniestro, que les hacen modificar su forma de vida.<sup>29</sup> Generalmente no saben dónde acudir para obtener ayuda y en algunos casos esta es insuficiente.

Para identificar quienes son las víctimas viales y exponer un concepto de víctima vial, me remito inicialmente a la definición que trata de unificar criterios que nos

---

<sup>27</sup>CARRERAS ESPALLARDO, Juan Antonio. Leído en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3795475>. (consultado el día 27-04-2021)

<sup>28</sup><https://www.upo.es/diario/cursos-verano/2014/07/las-victimas-de-accidentes-de-trafico-son-las-grandes-olvidadas-de-la-administracion-y-de-la-justicia/>(consultado el día 29-04-2021)

<sup>29</sup><https://www.mapfre.es/seguros/particulares/vida-accidentes/articulos/recuperarse-despues-de-un-accidente.jsp>(consultado el día 30-04-2021)

proporciona la Orden INT/2223//2014<sup>30</sup> en su Anexo II. En dicha orden podemos encontrar un conjunto de medidas orientadas a la recopilación de datos a través de formularios en los accidentes con víctimas para la confección de estadísticas y con fines de investigación.

1. *“Víctima es toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones”:*

a) *“Fallecido a veinticuatro horas”*

b) *“Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas”*

c) *“Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas”*

*“Se incluyen como víctimas las personas fallecidas o heridas en un accidente provocado por la muerte natural, suicidio o intento de suicidio de otro usuario”*

2. *“Ileso: aquella persona que, estando implicada en un accidente de tráfico, no le sean aplicables las definiciones de fallecido a veinticuatro horas o de herido.”*

En cuanto a la clasificación de las víctimas en los siniestros viales, esta puede ser muy variada, por ejemplo; dependiendo de la naturaleza de la infracción, (penal o no) dependiendo del objeto del siniestro (directa, indirecta). etc.

La clasificación que nos proporciona Carreras Espallardo, Juan Antonio.<sup>31</sup> Diferenciando:

#### 1. VÍCTIMA REAL:

Es el supuesto de víctima más habitual, la cual ha sufrido las consecuencias del siniestro vial. La podemos subclasificar en:

- Inocente:<sup>32</sup>

Es el supuesto más frecuente en los siniestros viales, cuya victimización se origina por motivos ajenos al sujeto.

-directa: cuando realizando alguna acción pudo evitar el siniestro.

<sup>30</sup>[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-12411](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-12411) (consultado el día 16-04-2021)

<sup>31</sup><file:///C:/Users/Usuario/Downloads/DialnetVictimologiaVialLaPrevencionVictimalEnLosSiniestros-3795475.pdf>. (consultado el día 23-04-2021)

<sup>32</sup><https://www.redalyc.org/pdf/876/87619038003.pdf> Pág. 37 (consultado el día 29-04-2021)

-indirecta: cuando no pueden participar de forma activa en el siniestro, ejemplo, otros acompañantes del vehículo, los niños.

Por imprudencia:

Es aquella víctima que realiza una acción de forma imprudente que a su vez la convierte en víctima. Generalmente provoca el siniestro debido a su falta de control o diligencia.

- Voluntaria.<sup>33</sup>

Aquellos sujetos que asumen el riesgo de forma voluntaria y libre. Existe un acuerdo o pacto mutuo entre los sujetos. El grado de responsabilidad de víctima y delincuente es del 50 % respectivamente. (Por ejemplo, los casos relacionados con carreras ilegales)

- Provocadora.<sup>34</sup>

Aquellos supuestos en los cuales la víctima incita o provoca al sujeto activo a la realización de la conducta delictiva. El grado de responsabilidad es del 25% para el delincuente y del 75% para la víctima.

- Culpable.<sup>35</sup>

Aquella persona que genera un siniestro. Existe un intercambio de roles, el sujeto activo de la conducta pasa a ser víctima y como consecuencia carecerá de responsabilidad penal. El grado de responsabilidad de la víctima es del 100%. Por ejemplo, el sujeto que se arroja delante de un vehículo para ser atropellado, con la finalidad de cobrar la indemnización.

Es interesante añadir las víctimas viales especialmente vulnerables, como son los ciclistas, peatones (los ancianos, niños y personas con movilidad reducida) y los motoristas. La relevancia de este colectivo radica en su vulnerabilidad/fragilidad, la

---

<sup>33</sup><http://www.nunezdearco.net/victimologia.htm>(consultado el día 29-04-2021)

<sup>34</sup><https://www.estudiocriminal.eu/blog/clasificacion-de-las-victimas-segun-antonio-beristain/>(consultado el día 30-04-2021)

<sup>35</sup><https://www.estudiocriminal.eu/blog/tipologia-victimal-de-benjamin-mendelsohn/>(consultado el día 30-04-2021)

Organización Mundial de la Salud (OMS) <sup>36</sup> nos precisa como usuarios vulnerables “a todos aquellos usuarios de la vía que, en caso de accidente, carecen de escudo protector, por lo que los impactos son absorbidos directamente por el cuerpo de la víctima” y por lo tanto existe un mayor riesgo de sufrir unas lesiones más graves, e incluso la mortalidad. Los usuarios vulnerables, representan<sup>37</sup> el 53% de las personas fallecidas por accidente de tráfico; 381 peatones fallecidos; 80 ciclistas; 466 motoristas.

## 2. VÍCTIMA FALSA <sup>38</sup>:

Es aquella que inicialmente parece que fue victimizadas, pero posteriormente se demuestra lo contrario. La subclasificamos en;

- Imaginaria

Aquellas personas que se creen víctimas de un delito, pero que en realidad no ocurrió. Puede ser debido a algunos trastornos o patologías, como esquizofrenia, paranoicos. etc.

- Simulada.

Aquellas personas que están motivadas por la obtención de algún tipo de beneficio económico propio o ajeno y denuncian un hecho que nunca ocurrió. Esta falsa consideración de víctima le podrá conllevar algún tipo de responsabilidad posterior. (Incurrir en Art 456 CP y 457 CP). Ejemplo simular lesiones para la obtención de indemnizaciones.

---

<sup>36</sup><https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2018/10OCTUBRE/1008linea-directa-estudio-victimas-accidente-de-trafico.shtml>(consultado el día 30-04-2021)

<sup>37</sup>[https://www.dgt.es/es/prensa/notasdeprensa/2020/En\\_2019\\_fallecieron\\_1.755\\_personas\\_en\\_accidentes\\_de\\_trafico.shtml](https://www.dgt.es/es/prensa/notasdeprensa/2020/En_2019_fallecieron_1.755_personas_en_accidentes_de_trafico.shtml)(consultado el día 26-04-2021)

<sup>38</sup><http://www.marisolcollazos.es/victimologia/Victimologia-Tipologias-victimales.html#:~:text=La%20diferencia%20viene%20puesta%20de,se%20demuestra%20su%20falsa%20victimizaci%C3%B3n>(consultado el día 30-04-2021)

### **3. CONCLUSIONES.**

PRIMERA.-La Seguridad vial es uno de los asuntos con mayor relevancia política, social y criminal en la actualidad, sin embargo la protección y regulación que dedica el Código Penal a los delitos contra la seguridad vial es en algunos supuestos incompleta o dudosa, en otros casos las mencionadas conductas encuentran una similitud en su redacción en los preceptos recogidos en el derecho administrativo sancionador, llegando a solaparse. Para reducir las tasas de siniestralidad vial, se procedió a la creación de los delitos de peligro abstracto para proteger la seguridad colectiva vial, la vida o la integridad física a través del refuerzo de los tipos penales.

SEGUNDA.-En la siniestralidad vial se ven implicadas múltiples circunstancias. La especial incidencia del factor humano como principal causa de la siniestralidad vial. Por ello, resulta importante el análisis del perfil criminal del conductor vial para prevenir su actitud, en esta línea son escasos los estudios del perfil de los delincuentes en los delitos contra la seguridad vial. La criminología vial es el instrumento utilizado para conocer y actuar sobre dichas conductas y las consecuencias que producen las mismas en las vías de circulación. El perfil criminal del conductor es muy variado, son múltiples las circunstancias que pueden influir en el delincuente vial y se adapta a las nuevas necesidades sociales.

TERCERA.-

-Perfil general del delincuente vial:

En la inmensa mayoría de las ocasiones son hombres, solteros, con nacionalidad española, con una antigüedad del permiso de conducir de más de 5 años. Una edad predominante entre de 20 a 45 años. Que se concreta en cada actividad delictiva respectiva. Generalmente son reincidentes en sanciones administrativas viales y han sufrido algún accidente de tráfico.

CUARTA.- La gran importancia del estudio multidisciplinar de las víctimas en los siniestros viales, así como su identificación para ofrecerles sus derechos, facilitarles la asistencia/apoyo, y especialmente para analizar la actividad delictiva vial, prevenirla y además poder actuar en reducir la siniestralidad en el tráfico vial.

QUINTA.- Según las estadísticas consultadas en DGT, podemos afirmar que las tasas de siniestralidad vial se relacionan de forma directa con el exceso de velocidad y/o la ingesta de alcohol o sustancias que influyen en la conducción. A nivel de delincuencia vial las acciones con mayor repercusión criminal son la conducción careciendo del permiso de conducción o pérdida de vigencia, la conducción con temeridad y la conducción bajo la influencia de bebidas o consumo de sustancias que influyen en la conducción.

#### **4. FUENTES**

##### **Referencias Bibliográficas:**

- BERNABEU AYELA F.J.: Tesis doctoral: *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica.*
- CARBONELL MATEU J.C.: “La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial”, en MORILLAS CUEVA (Coord.): *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Madrid, 2007, Pág. 403
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: Derecho penal de la circulación. *Delitos relacionados con el tráfico vial*, ed. Bosch, Barcelona, (2ª. ed.)2008.
- GARCÍA ALBERO, R.: “La nueva política Criminal de la Seguridad Vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal”, Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminológica RECPC 09-11 (2007).
- GÓMEZ PAVON, P.: “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid (RJUAM), nº 25, 2012-I, Pág. 119-148.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial.*
- MIRO LLINARES, F.: “El moderno Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso.



- MONTANER FERNÁNDEZ, *Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal,*
- PAREDES PORRO, M.A.: *Tratamiento policial de los delitos contra la seguridad vial,* ed. Tecnos, Madrid, 2010.
- RAFAEL BAQUÉ, J.: *Manual investigación de Accidentes de Tráfico.* Ediciones GPS, Madrid, 2007
- SANCHEZ NUEVO, B y otros.: *Actualización normativa en materia de tráfico y seguridad vial,* Ediciones GPS, Madrid, (2ª. ed.)2015.
- SANTIAGO MIR PUIG, Catedrático de Derecho penal en la Universidad de Barcelona *“La perspectiva «ex ante» en Derecho penal.*
- VIZUETA FERNANDEZ, J.: *“Delitos contra la Seguridad Vial.* Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminológica
- *“Cuestiones atinentes a los tipos relacionados con la delincuencia Vial”* en pto. 7 de Memorias del Fiscal de Sala 2010.
- Revista de Derecho UNED, núm. 20, 2017

#### **Textos Legales:**

- Constitución Española de 1978.
- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal
- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal.
- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
- Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.
- Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.
- Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción.
- Circular 10/2011 FGE “el exceso de velocidad es la causa de al menos un tercio de los accidentes de tráfico con resultado de muerte y la Unión Europea propone medidas sancionadoras para corregirlo”

#### **Páginas Webs Consultadas.**

- <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>
- <https://www.boe.es/eli/es/lo/2003/11/25/15>
- [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-9953](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-9953)  
<https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49505-49509.pdf>
- <https://www.boe.es/eli/es/lo/2007/11/30/15>
- <https://www.boe.es/eli/es/rd/2003/11/21/1428/con>
- <https://www.boe.es/eli/es/l/2005/07/19/17>
- <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/25/pdfs/BOE-A-2010-18102.pdf>

- <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/156776>
- [www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadísticas-eindicadores/accidentes\\_30dias/tablas-estadísticas/2019/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadísticas-eindicadores/accidentes_30dias/tablas-estadísticas/2019/)
- <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0730-Estadísticas-Fiscalia.shtml>
- <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/07JULIO/0713estudiofundacionlinea-directasobrerreincententesviales.shtml#:~:text=Por%20reincidentes%20viales%20se%20consideran,nos%2045.000%20conductores%20altamente%20peligrosos.>
- <https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial.>
- <https://revista.dgt.es/es/entrevistas/protagonistas/2020/0603Grande-Marlaska-ministro-de-interior.shtml.>
- <http://www.raco.cat/index.php/InDret/article/view/138052/188697>
- <http://criminnet.ugr.es/recpc/09/recpc09-11.pdf>.
- <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/5967/6414>
- <http://dspace.umh.es/handle/11000/1386>.
- <https://crimipedia.umh.es/topics/criminologia-vial/>.
- <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/control-emociones-conduccion-segura/>.
- <https://soymotor.com/coches/noticias/el-factor-humano-responsable-del-90-de-los-accidentes-918557>.
- <https://observatoriocrimvial.com/>
- <https://www.fundaciondiagrama.es/socioeducativo/prevencion-social>
- <https://es.slideshare.net/julianpassos/educacin-vial-54191322>
- [https://www.ecured.cu/Accidente\\_de\\_tr%C3%A1nsito#Prevenci.C3.B3n\\_Primarya](https://www.ecured.cu/Accidente_de_tr%C3%A1nsito#Prevenci.C3.B3n_Primarya).
- <http://www.scielo.org.co/pdf/rsap/v12n3/v12n3a15.pdf>

- <https://www.autopistas.com/blog/somos-conscientes-de-la-velocidad-a-la-que-vamos/>
- <https://www.elmundo.es/andalucia/2017/12/20/5a3a997ee5fdeabb6c8b4644.html>
- <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XX-Curso-de-Profesores/Psicologia-aplicada-a-la-conduccion.pdf>
- <https://audiencias.vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-requisitos-c-27321810>
- <https://supremo.vlex.es/vid/-51941419>
- <http://www.asociacionabogadosrcs.org/revistas/RC%2030.pdf>
- [http://www.reddeladignidad.org/Docs\\_pdfs/MEMORIA%20FSV%202010.pdf](http://www.reddeladignidad.org/Docs_pdfs/MEMORIA%20FSV%202010.pdf)
- <https://www.mapfre.es/seguros/particulares/vida-accidentes/articulos/recuperarse-despues-de-un-accidente.jsp>
- <http://www.marisolcollazos.es/victimologia/Victimologia-Tipologias-victimales.html#:~:text=La%20diferencia%20viene%20puesta%20de,se%20demuestra%20su%20falsa%20victimizaci%C3%B3n.>
- <https://www.estudiocriminal.eu/blog/clasificacion-de-las-victimas-segun-antonio-beristain/>
- <https://www.estudiocriminal.eu/blog/tipologia-victimal-de-benjamin-mendelsohn/>
- <https://www.redalyc.org/pdf/876/87619038003.pdf>
- <http://www.nunezdearco.net/victimologia.htm>
- [https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/663023/JBS\\_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/663023/JBS_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)