

**UNIVERSITAT
JAUME·I**

Trabajo Fin de Grado

**[Análisis estadísticos de los delitos de
seguridad Vial]**

Presentado por:

[Christian Navarro Gallardo]

Tutor/a:

[Marina Martínez Garcia]

Grado en Criminología y Seguridad

Curso académico 2021/22

ÍNDICE:

1	Introducción	9
2	Delitos contra la seguridad vial y su evolución	10
	2.1 Tipos de acciones	11
	2.2 Evolución de la legislación	13
3	Explicación de datos/fuentes y de donde se extraen	18
4	Análisis estadísticos de los delitos contra la seguridad vial	19
	4.1 Evolución de delitos durante el período 2007-2020	19
	4.1.1 Posibles causas de la variación de los delitos de seguridad vial	21
	4.2 Evolución parque móvil y censo de conductores	21
	4.2.1 Evolución del censo de conductores por sexo	23
5	Análisis estadístico del perfil del conductor infractor	25
	5.1 Perfil del conductor infractor según el sexo	25
	5.2 Perfil del conductor infractor según la franja de edad	28
	5.3 Perfil del conductor infractor según la nacionalidad	30
	5.4 Conclusión	32
6	Análisis estadístico de las víctimas	33
	6.1 Víctimas: fallecidos, heridos y accidentes.	33
	6.1.1 Conclusión	36
	6.2 Víctimas: Ciclistas	37
	6.2.1 Conclusión	39
	6.3 Víctimas: Peatones	40
	6.3.1 Conclusión	42
	6.4 Víctimas: Vehículos a motor o ciclomotor	42
	6.4.1 Conclusión	44
7	CONCLUSIONES	45
	7.1 PRIMERA	45
	7.2 SEGUNDA	45
	7.3 TERCERA	46
8	BIBLIOGRAFÍA	47

Extended Summary

Nowadays, crimes against road safety is a distressing thing, although the cases are decreasing because it continues leading to a several number of victims. Society seems to have reached a point where it is necessary to improve the situation we have these days. That is why complaints and requests are being increasingly heard.

The laws that regulate and punish behaviors against road safety have been in a constant evolution, with the reason to face up to behaviors that people carry out while driving that are contrary to the law and preventing those types of behaviors. The jurisdiction started with the law of May 9, 1950 until nowadays where we have the organic law 2/2019. One of the purposes of this work is to explain all the types of crimes against road safety, and the penalties applicable to each action contrary to the law, whether with a prison sentence, fine penalties, work for the benefit of the community and even the suspension of the driving license. All the information of this work is obtained thanks to the information we find in the Spanish criminal code and all the laws of traffic security we find in the Boletín Oficial del Estado which is the place where all the laws of the Spanish government are published.

All the data which is analyzed is obtained from the National Institute of Statistics (Instituto Nacional de Estadística in Spanish) with the contribution given by the Central Registry of Prisoners and the General Direction of Traffic (Dirección General de Tráfico in Spanish) with its yearbooks and accident statistics of every year.

At this work, we are going to study the evolution of crimes against road traffic in Spain from the years 2007 to 2020 thanks to the information or data from the INE. This set of crimes has a downward trend, due to various factors such as changes in legislation in traffic security and also in 2020 because of the COVID-19 pandemic.

In this work there is going to be an explanation of the evolution of the motor vehicles fleet from 1990 to 2020. With the constant innovations of automobiles, and also because of the greater involvement and need of a vehicle for day-to-day things such as work or traveling to different parts, the mobile fleet has increased in an important way that nowadays we have in Spain almost 35 million cars.

The driver census which includes the total number of people with a driving license has also increased from 1990 to 2020. It highlights that in the past the vast majority of people who drove were men with approximately 70% compared to 30% of women, while in 2020 there is a much more equality to these figures because we can see that men with a driving license are approximately 60% while women are approximately 40%. Both of them have grown but women have had a greater growth in numbers, because in the past it was unusual for women to drive while now it is very normal to see it. This has been possible because of the equality fight that has been going on for several years.

Subsequently, in the work, I studied the profile of the driver who commits crimes against road safety, thanks to the data from the INE and DGT, in which we will analyze 3 variables of the drivers, for a conclusion of who is more likely to commit unlawful and punishable offenses.

The first variable studied in the work is the one according to the type of sex of the person, in which after analyzing the data we see that men are the ones who cause the majority of criminal offenses in road crimes. In addition to that, as the years go by, the number of crimes committed by men were reduced except for 2019 where there was a casual rebound that on the other hand, the next year was greatly reduced because of the Covid 19 pandemic.

On the other side, we have the women where we can see that in the periods of years between 2007 and 2020 the commission of crimes against road safety is maintained over the years because of a very similar number of crimes committed every year but they are low figures if we compared them to the ones from the men. As it happened in men, in the year 2020 there also is a lower number of traffic crimes due to the previously mentioned Covid-19 pandemic.

The second variable which is analyzed and studied in the work is the age range to carry out criminal offenses defined in the Spanish criminal code. In the graphic of the work, it is shown, the age group that commits more crimes against road safety are people between 21 and 30 years due to the fact that young people encourage speeding among them, they need to assert themselves, showing that they are better drivers than others. In this age, they do not appreciate the risk and they also ignore accident prevention campaigns. In addition to that, there is the consumption of alcohol and psychotropic and narcotic substances while driving, in which it seems that this practice is encouraged more

every day, especially on weekends.

The other group that follows are the ones who are between 41 and 50 years old. Here we have people who think that they have a great experience behind the wheel because they have been driving for many years, as they carry out a criminal behavior similar to the ones that young people do, such as alcohol consumption and psychotropic and narcotic substances at the wheel as well as speeding.

We need to highlight that when people have more age and they go from being a young adult, which is the maximum point of danger of being a possible offender, to and adult, it is reduced to the point of an adult from middle age and an old man, but this rule in the graphic can be seen that in the group of age range between 31 to 40 years they have a commission of road crimes lower than the group of 41 to 50 years.

The last variable analyzed and studied in the work relating to the offender of the commission of road crimes is the one according to the nationality, in which, as it could be expected, the Spanish are the ones who commit the most road crimes in Spain, since it is their country of origin and where they live, Spanish committed more than 75% of these criminal commissions.

The next ones, behind the Spanish people, are the ones who belong to a country of the European Union. This could be attributed to the hypothesis that it is due to the proximity of the country of origin of the offenders with the country where they reside in Spain and commit road crimes. This theory can be corroborated. According to the data, people of African origin and the ones who belong to countries of the European Union have more road crimes than people from Oceania.

America would be the exception to this possible hypothesis, which could be due to the great communication between the Hispanic country and America, apart from the language and its historical links, these people end up moving to live in Spain because of its tourism, climate, gastronomy and look for a job.

To sum up, the most common offending subject according to the data obtained from the INE, would be a male between the ages of 21 and 30 with Spanish nationality with possible crimes such as driving under the influence of alcohol or drugs, speeding and driving without a license.

Continuing with the work, there is a study of the victims of the accidents suffered in Spain. In this study, we can see which group is the one with the highest risk of suffering a road or traffic accident. The ones with more risk are the car drivers but also the passengers, but we have to say that active and passive safety in motor vehicles and mopeds are greatly needed to reduce the number of deaths and injuries. Normally, the cause of road accidents are not cars it is the human factor

In the graphic that is on this work, it can be seen that the number of victims through the years studied that goes from 1990 to 2020, it decreases very little, while the numbers of accidents increase in a slight way, a problem that must be solved by raising the awareness of the drivers.

The positive thing that we see in the numbers of victims is that the number of people who has deceased has decreased significantly over the years, while the number of injured remains in a regular status between the years of 1993 to 2020, except in 2020 where there is a decrease in figures of all kinds due to the pandemic as we can see in this years in other parts of this work.

In the work, I study the number of deaths of cyclists in road accidents where we can see that it has been decreasing over the years between 1990 and 2020, while on the other hand, the number of injuries has increased considerably due to causes such as cycling which has become a sport more practiced by people and the benefits it gives to the health of a person.

Pedestrians are also studied at this work, because it is the collective who most often suffer accidents especially children due to ignorance of traffic regulations and lack of cognitive development and knowledge as well as older people due to loss of reaction capacity and sensory functioning. The number of deceased pedestrians decreased in a considerable way over the years between 1990 and 2020, while the injured ones remains stable position until the year 2000 when it begins to decrease until the year 2012 when it begins to rise until the year 2019 because in 2020 the figure will drop again due to the pandemic Covid 19.

And finally, it is analyzed the number of drivers and passengers who died in vehicle accidents. It can be seen that it decreases all over the years from 1990 to 2020, while the numbers of drivers and passengers injured in road accidents are very irregular in the periods from 1990 to 2020.

To finish, there is a conclusion of the work on all the points studied and analyzed in the work, such as the number of crimes against road safety, the most typical offender in the commission of the acts according to the type of sex, age group and nationality, and the number of accidents and fatalities and injuries.

Well, to sum up, we realize the necessity of the figure of the criminologist to be able to combat and prevent these criminal behaviors and the large number of accidents and its victims involved in it, with immediate and subsequent restorative measures, generating security, attention to victims, provide education, etc, because the criminologist has a great capacity to contribute knowledge in several areas and supported in the criminology because it is a multidisciplinary science

The only problem we have nowadays is that criminology is not taken into account with the importance it has, this is the reason why this profession must be promoted in Spain to be able to focus its work on a specific area and not on various fields, either in a public or private sphere. Qualified criminologists need to access jobs, in which extra training and courses are required to be able to exercise, when they are competent enough to do so.

Resumen:

Los delitos contra la seguridad vial son un conjunto de delitos que se cometen en la sociedad de manera muy constante a lo largo del tiempo. En el trabajo se estudian los datos disponibles, obtenidos del INE y DGT sobre la evolución de los delitos de este tipo. Así como el típico autor o infractor, el número de accidentes y víctimas, lo que genera en los medios y en la sociedad una verdadera preocupación. Mediante la estadística y datos vamos a dar una explicación orientativa de estos problemas con la finalidad de reducir y prevenir estas cifras.

Palabras clave: Seguridad vial, accidentes, delitos, estadísticas, legislación, Parque móvil y censo de conductores.

Abstract:

Crimes against road safety is a set of crimes that are committed in society in a very constant way over time. In the work, the available data are studied, obtained from the INE and DGT on the evolution of crimes of this type, which is the typical perpetrator or offender, the number of accidents and victims, which generates in the media and in society a true concern. Through statistics and data we are going to give an indicative explanation of these problems in order to reduce and prevent these figures.

Keywords: Road safety, accidents, crimes, statistics, legislation, mobile fleet and driver census.

1 Introducción

En el presente trabajo vamos a realizar un análisis estadístico de los delitos contra la seguridad vial, con la finalidad de plantear una perspectiva criminológica para poder reducir los delitos y aplicar medidas restaurativas. El objetivo principal, es ver la evolución temporal de este tipo de delitos, descubrir el perfil del infractor y analizar las cifras de accidentes y víctimas, tanto fallecidas como heridas. Para ello, se obtendrán los datos de la base de datos del INE (Instituto Nacional de Estadística) y de la DGT (Dirección General de Tráfico).

Enfocando el trabajo con los conocimientos de la criminología, podremos dar una respuesta más concreta a los conflictos producidos en la sociedad tras la comisión de estos delitos contra la seguridad vial.

La herramienta utilizada para el análisis estadístico es el excel de google drive (google sheets), ya que nos aporta una gran gama de recursos útiles para poder realizar el trabajo, como son las gráficas, de manera eficaz, rápida y cómoda.

El primer apartado que se hablará será del conjunto de delitos contra la seguridad vial y la evolución de la legislación de este tipo de delitos. Posteriormente se dará una breve explicación de los datos y fuentes obtenidas y cual es su lugar de origen de obtención, para poder plasmarlo en el trabajo. Continuando con el trabajo, se analizará el perfil del conductor infractor, estudiándolo con variables según la edad, sexo y nacionalidad para poder determinar cual es el más potencialmente peligroso o con más probabilidad de cometer delitos contra la seguridad vial. Después se hará un análisis de las víctimas, tanto heridos y fallecidos y el número de accidentes, aparte de estudiar y analizar los grupos de víctimas más comunes como son los ciclistas, peatones y los conductores de automóviles y pasajeros dentro del mismo.

Finalmente una conclusión detallada y sintetizada de los puntos anteriormente explicados y medidas o recomendaciones para prevenir o solucionar estos problemas. La criminología, es una ciencia interdisciplinar unida a las herramientas que nos proporciona la estadística y el apoyo del derecho, vamos a realizar este trabajo final de grado. Nuestro objetivo es dar una explicación del delito, autor del delito, consecuencias del delito, y lo más importante, las víctimas.

2 Delitos contra la seguridad vial y su evolución

En el trabajo final de grado con título “Análisis Estadístico de los delitos de **Seguridad Vial**”, analizaremos y estudiaremos la cantidad de infracciones que se cometen sobre el territorio Nacional Español. El objetivo del trabajo es realizar un conjunto de análisis estadísticos a partir de diferentes tipos de datos y fuentes sobre este tipo de delitos y dar una conclusión de manera llamativa y reparadora sobre estos datos.

La finalidad del sujeto activo es cometer el delito de seguridad vial, la comisión de una conducta ilícita que ponga en peligro la seguridad pública y colectiva de la sociedad.

Estos delitos están regulados en el Código Penal Español en el título XVII, capítulo IV, entre el artículo 379 al 385 ter. Estos delitos están relacionados con el tráfico rodado, el transporte de personas y mercancías en el que se ven implicados la vida, la integridad física y psicológica de las personas y el legislador tendrá en cuenta el comportamiento, para minimizar los accidentes por la conducta que hubiera realizado el propio conductor del vehículo a motor o ciclomotor.

El objeto material del delito es el propio vehículo a motor o ciclomotor, que está sometido a espacios abiertos al público como son autopistas, travesías, parkings, etc.

Es un delito común, ya que no es necesario estar en posesión de un permiso de conducción para realizar conductas delictivas de este tipo, en el que podría cometerse el famoso **Ne Bis In Idem**, ya que pueden coexistir normas penales y administrativas por un mismo hecho.

Puede ser sancionado tanto por vía administrativa como por vía penal y también puede ser un concurso delitos, como homicidios imprudentes y dolosos que posteriormente explicaré su relación.

Además, hay que decir qué son delitos de peligro abstracto y de mera actividad ya que no requieren de una lesión del bien jurídico para producirse este tipo de delitos y llegando a producir un peligro abstracto o concreto, qué puede representar un riesgo para el bien jurídico protegido.

2.1 Tipos de acciones

Los delitos de seguridad vial se dividen en un gran número de acciones:

- El 1º delito es el **Exceso de velocidad** del artículo 379.1 en el que consiste en que se castigara a todo usuario que al conducir un vehículo a motor o ciclomotor sobrepase la velocidad permitida según el tipo vía, con penas de prisión entre 3 a 6 meses, pena de multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficios a la comunidad entre 31 a 90 días, y se podrá suspender el derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores entre 1 a 4 años.
- El 2º delito es la **Conducción bajo los efectos de drogas o alcohol** del artículo 379.2 en el que la tasa de alcohol consideradas como delito en aire espirado como mínimo a 0,60 miligramos por litros o superior a 1,2 gramos por litro. Las penas que se pueden imponer son entre 3 a 6 meses de prisión, multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y retirada del permiso a conducir vehículos a motor o ciclomotor de 1 a 4 años.
- El 3º delito es la **Conducción temeraria manifiesta** del artículo 380 que castiga al sujeto que conduzca un vehículo a motor o ciclomotor y ponga en peligro la vida o integridad física de las personas o acciones de exceso de velocidad o bajo los efectos del alcohol, con penas de prisión de 6 meses a 2 años más la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor entre 1 a 6 años.
- El 4º delito es **Conducir despreciando la vida de los demás** del artículo 381 con penas de prisión de 2 a 5 años, multa de 1 a 2 años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores entre 6 a 10 años.
- El 5º delito es el **Delito de seguridad vial con resultado lesivo** del art 382 en el que este delito puede concurrir con el delito anteriormente mencionado de conducir despreciando la vida de los demás, y la pena será en la mitad superior de la infracción más grave, más la condena que lleve aparejada el tipo de responsabilidad civil y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor también en su mitad superior, siempre partiendo del delito anterior.

- El 6º delito es el **Delito de abandonar el lugar del accidente** del artículo 382 bis, el sujeto que de manera voluntaria tras causar el accidente en el que han fallecido uno o varias personas en el que también producen otro ilícito penal siendo el artículo 152.2 del Código Penal y siempre que no esté el hecho contemplados en el artículo 195. Si los hechos son por una acción imprudente la pena de prisión será de 6 meses a 4 años más la privación del del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor durante 4 años, pero si los hechos de abandono del accidente son de manera fortuita se castiga con pena de 3 a 6 meses de prisión más la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor durante 6 meses a 2 años.
- El 7º delito es la **Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o drogas, estupefacientes, etc legalmente establecidas** cuando te lo requiera un agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones del artículo 383 del Código Penal, con penas de prisión de 6 meses a 1 año más la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor durante un tiempo de 1 año a 4 años.
- El 8º delito es la **Conducción sin tener el permiso de circulación vigente** del artículo 384 del Código Penal, ya sea por no haber obtenido nunca el permiso de conducción o por tener el carnet de conducción retirado por una decisión judicial de manera cautelar o definitiva con penas de prisión entre 3 a 6 meses o con multa de 12 meses a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad entre 31 a 90 días.
- El 9º delito es **Poner en peligro la circulación con obstáculos y sustancias** por el artículo 385 del Código Penal pero el qué el sujeto activo que coloque en vía obstáculos imprevisibles qué derrame sustancias deslizantes o inflamables o cambie o modifique las señalizaciones o no restablezca la seguridad de la vía, en todo caso tendrá una pena de prisión de seis meses a dos años o multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficios de la comunidad de 10 a 40 días.
- El 10º delito es el artículo 385 bis comenta que el vehículo a motor o ciclomotor usado para estos hechos es el **instrumento del delito**.
- El 11º y último delito es el artículo 385 ter, comenta que el juez o tribunal podrá **rebajar la pena** en un grado de prisión dependiendo de la entidad del riesgo causado en la circulación.

Hay que añadir unos delitos relacionados contra la seguridad vial como los que se encuentran como son el **Homicidio imprudente conduciendo vehículos a motor o ciclomotor** del artículo 142 del Código Penal.

Este delito, consiste en causar la muerte a otra persona por imprudencia grave utilizando un vehículo a motor o ciclomotor. La pena será de prisión de uno a cuatro años y además de la privación del derecho a conducir vehículos a motor ciclomotor durante un mes a 6 años. Luego se encuentran las **Lesiones imprudentes conduciendo vehículo a motor o ciclomotor** del artículo 152 del Código Penal. Por último se encuentra el delito de **Omisión del deber de socorro** del artículo 195 del Código Penal ya que la persona que no socorra a otra en una situación de desamparo o peligro manifiesto y grave, en el que no tengas riesgo propio ni hacía terceros se castigará con una pena de multa de tres a doce meses. También castiga a quien no presta socorro y lo demande con urgencia auxilio ajeno y si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuito por el que omitió el auxilio, será la pena de prisión entre 6 meses a 18 meses y si el accidente se debiere a imprudencia, la pena será de prisión de 6 meses a 4 años. (Mestre Delgado Septiembre de 2021, [Delitos Contra La Seguridad Vial Guía Actualizada 2022](#))

2.2 Evolución de la legislación

Los delitos contra la seguridad vial, según la legislación actual, se pueden castigar por dos vías:

- La 1º vía sería por el derecho administrativo que castiga conductas contrarias a la administración, que deriva a multas y sanciones económicas, por no ser de gravedad.
- La 2º vía es castigar las conductas que atenten contra la seguridad vial recurriendo al derecho penal, ya que los hechos son de gravedad por poner en peligro la vida o integridad física de las personas.

En este trabajo nos vamos a centrar en la evolución de la legislación por la vía penal de los delitos contra la seguridad vial, las reformas de las leyes orgánicas y del Código Penal, que introduce nuevas conductas punibles con el paso de los años hasta la actualidad.

En España se crea la **Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor que regula los delitos contra la Seguridad Vial en el anuario de derecho penal y ciencias penales**. Esta ley pionera e innovadora para la época, regula las conductas contra la seguridad de las personas y bienes en el tráfico vial. Regula un conjunto de conductas como la conducción temeraria poniendo en riesgo la vida o salud de las personas o los bienes, la obstaculización de la seguridad del tráfico o el delito de conducción de un vehículo de motor sin haber obtenido el permiso correspondiente. También el delito de conducir bajo los efectos del alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, conducir con matrícula falsa, ilegible o alterada, omisión del deber de socorro, alteración de señalización viaria, lanzar objetos contra un vehículo y usar sin autorización o causa debida un vehículo ajeno. Respecto a las penas, esta ley priva del permiso para conducir vehículos de motor, y regula las penas de multas y las privativas de libertad. Se excluyen los ciclomotores, ya que no se consideraban un automóvil. ([España. Ley De 9 De Mayo De 1950 Sobre Uso Y Circulación De Vehículos De Motor, n.d.](#))

Una nueva ley que entra en vigor es la **Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor**, pero que no entró en vigor hasta pasar 5 años, mediante la **Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal**. Los delitos contra la seguridad del tráfico son introducidos en el Título V, capítulo II, Sección I. En esta ley destaca los delitos del uso ilegítimo de un vehículo a motor, la omisión del deber de socorro o la falsificación de placas de matrícula, pues se independiza los delitos contra la seguridad del tráfico, pudiendo visualizarse en otros lugares del Código Penal. ([BOE-A-1962-24427 Ley 122/1962, De 24 De Diciembre, Sobre Uso Y Circulación De Vehículos De Motor., 2021](#))

La posterior reforma en materia de seguridad vial fue por la **Ley 44/1971, de 15 de noviembre, que reformaba el Código Penal** y la **Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, que actualizaba el Código Penal**. Esta ley introduce una nueva conducta punible como es el delito de conducción suicida, por ser un acto que provoca tanto un peligro concreto o abstracto por desprestigiar la vida o salud de las personas. También introduce en el artículo 340 bis apartado a) las sustancias psicotrópicas en la conducción bajo el efecto del alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes. Se eliminan los bienes como objeto de protección mediante el delito de conducción con temeridad manifiesta, que provocó una repercusión material de responsabilidad civil, por no poder restablecer los daños causados, y no ser considerados efectos del delito. Lo más destacado de esta ley es la introducción de ciclomotores como objeto para la comisión de los delitos contra la seguridad vial, así eliminando la polémica de la época. ([BOE-A-1989-14247 Ley Orgánica 3/1989, De 21 De](#)

[Junio, De Actualización Del Código Penal., 2021, BOE-A-1971-1454 Ley 44/1971, De 15 De Noviembre, Sobre Reforma Del Código Penal., 2021\).](#)

Una nueva modificación viene establecida en la **Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal**. Destaca en que reformó la estructura y denominación, pero centrándonos en la modificaciones del ámbito de seguridad vial, pues el Código Penal introduce otro ilícito penal, la negativa a someterse a realizar la prueba de alcoholemia partiendo del delito de desobediencia del artículo 556 del Código Penal. Además, se dio a los vehículos de motor y ciclomotor carácter de instrumento delictivo y la privación del permiso para conducir tendría un máximo de diez años. ([BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, De 23 De Noviembre, Del Código Penal., 2021\).](#)

La **Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre**, modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Esta reforma trajo consigo cambios sobre los delitos contra la seguridad vial: la introducción del permiso y licencia de conducción por puntos. Así como, se introduce por primera vez en España otro ilícito penal nuevo, como es superar los límites de velocidad marcados en el artículo 379.1 del Código Penal. Influye el artículo 379.2, ya que tipifica la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y por otro lado se tipifica por primera vez el delito de conducción superando una determinada tasa de alcohol. Además, cambia la redacción del artículo 380 del Código Penal apareciendo la conducción temeraria. El artículo 381 Código Penal se convierte en la conducción homicida, modificando la expresión “consciente desprecio”, por “manifiesto desprecio”. El artículo 383 del Código Penal comenta respecto a la negativa del sometimiento de las pruebas de alcoholemia, eliminando la remisión al artículo 556 e incluyendo las respectivas penas. El artículo 385 versa sobre aquel individuo que origina un riesgo grave para la circulación. Finalmente, se vuelve a introducir la conducción sin permiso en el artículo 384 del Código Penal debido a la pérdida de puntos. ([BOE-A-2007-20636 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., 2021\).](#)

La siguiente modificación es por la **La Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio**, que modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre. ([BOE-A-2010-9953 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., 2021\).](#)

La presente ley individualiza el artículo 381.3 del Código Penal y lo representa como en el art. 385 bis. Además, de la introducción del art. 385 ter que hace referencia al riesgo causado y otras circunstancias del hecho. Llama la atención los tipos de penas que se pueden aplicar, ya que se facilita la imposición de una privación de libertad, trabajos en beneficio a la comunidad o multa junto con la medida de la privación del permiso de conducir según el peligro de los hechos.

La última modificación es por **Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo**, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Dicha ley es la más reciente respecto a seguridad vial en nuestra jurisdicción. Las principales modificaciones son el artículo 382 bis Código Penal que introduce el abandono del lugar del accidente como un nuevo delito. Y dicha ley incluye un segundo párrafo en el art. 382 CP, el cual indica un aumento en la penalidad respecto a la privación del permiso de conducir en caso de conducción homicida. ([BOE-A-2019-2973 Ley Orgánica 2/2019, De 1 De Marzo, De Modificación De La Ley Orgánica 10/1995, De 23 De Noviembre, Del Código Penal, En Materia De Imprudencia En La Conducción De Vehículos a Motor O Ciclomotor Y Sanción Del Abandono Del Lugar 2022](#)).

Jurisdicción de delitos contra la seguridad vial

1950-2019



Ilustración 1. Elaborado con la herramienta Visme.

3 Explicación de datos/fuentes y de donde se extraen

En este TFG, los datos obtenidos, buscados y analizados en gran parte son del INE (Instituto Nacional de Estadística). Cuya fuente a su vez son la explotación del INE del Registro Central de Penados y la DGT (Dirección General de Tráfico) por el anuario estadístico general del 2020 y anuario estadístico de accidentes de 2019.

Otras fuentes de información son obtenidas por el código penal, ya que los delitos, son las acciones antijurídicas por infringir normas descritas en dicho código, que como resultado de ello será punible por su conducta ilícita., como son todos los delitos contra la seguridad vial y la evolución de la legislación en un conjunto de leyes orgánicas publicadas en el BOE (Boletín Oficial del Estado).

4 Análisis estadísticos de los delitos contra la seguridad vial

En este punto vamos a ver y explicar el conjunto total de delitos contra la seguridad vial basándonos en diferentes años gracias a los datos oficiales obtenidos del Instituto Nacional de Estadística. Posteriormente, veremos la evolución de esta cifra para analizar y destacar lo más importante. Además de la evolución del parque móvil y el censo de conductores, por si se da una explicación sobre los datos estadísticos de los delitos contra la seguridad vial.

4.1 Evolución de delitos durante el período 2007-2020

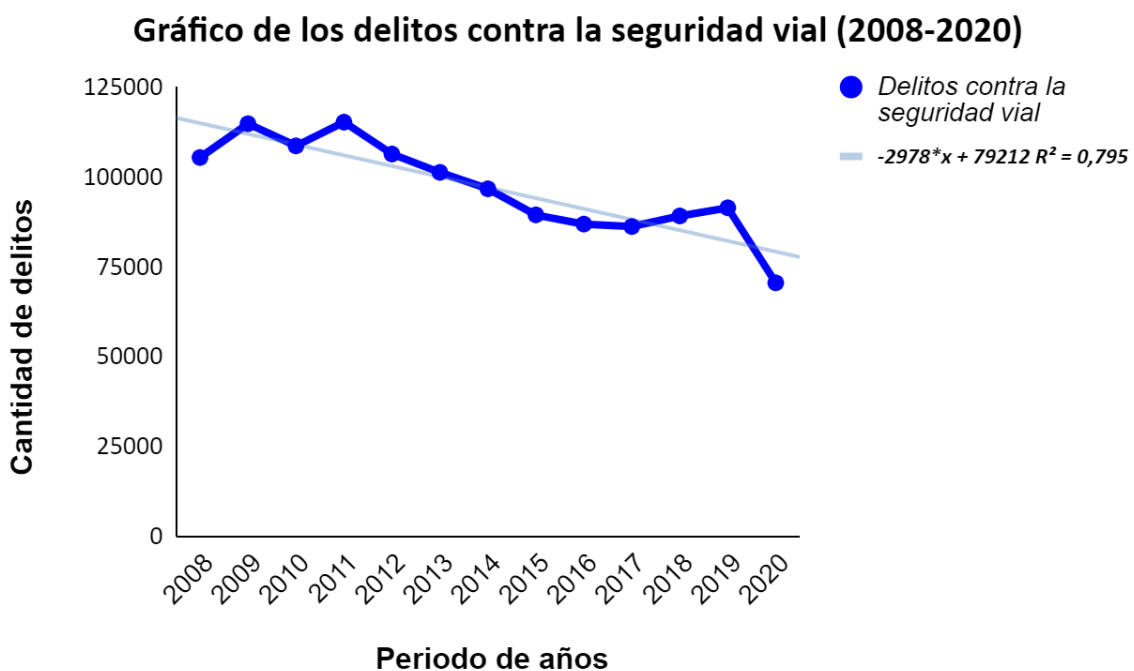


Gráfico 1. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 1, se muestra el número de delitos contra la seguridad vial en el período 2008-2020. La media de delitos en este período ha sido de 97.079, pero observamos que hay varios cambios de tendencia durante el período de estudio. De manera general el número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -2.978), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 2.978 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.795, indicando que el modelo se ajusta bastante bien a los datos.

Si vamos por períodos, vemos que entre 2008-2017 vemos una clara tendencia a la baja en el número de delitos, mientras que entre el 2017-2019 hay un ligero repunte (0,057 es el cambio porcentual). Y claramente una bajada muy abrupta entre el 2019 y el 2020

(pasando de 91.413 delitos a 70.540), suponemos se debe al estado de alarma y la parada de la producción debida a la pandemia del Covid-19.

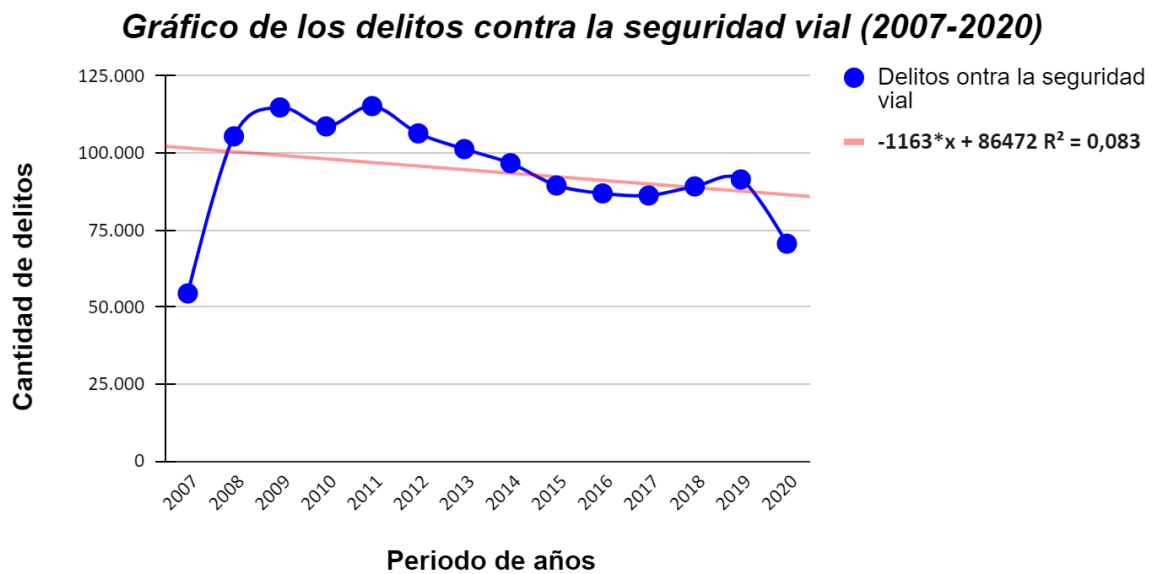


Gráfico 2. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 2, si cogemos la variable de años cualitativa ordinal, entre el año 2007 al 2020, el 1º gran cambio es muy abrupto entre el año 2007 y 2008, ya que pasa de 54.398 a 105.402 accidentes. Esto es debido a cambios legislativos, la introducción del carnet por punto, etc. Como el cambio es tan abrupto se ha optado por quitar ese punto del estudio para ver cómo afecta al modelo lineal. La media de los años en el periodo de 2007 a 2020 es de 94.030 casos.

El número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -1.163), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 1.163 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.083, indicando que el modelo se ajusta bastante mal a los datos solo por la introducción del punto de datos del 2007.

Si vamos por períodos, falta por ver que entre 2007-2008 vemos una clara tendencia a la alta en el número de delitos, siendo el cambio perceptual de 0,94, en el que es una cifra muy alta.

4.1.1 Posibles causas de la variación de los delitos de seguridad vial

Para comenzar, hay que decir que el parque móvil y censo de conductores, no ha disminuido, sino aumentado con el paso de los años, pues hay más vehículos circulando y personas con el permiso y licencia de conducción, lo normal sería que cuanto más coches y personas con carné, más probabilidades de haber más delitos, pero como vemos en la gráfica, la tendencia de los delitos es a la baja por disminuir 2978 casos al año.

Los cambios legislativos sufridos en España, ya que tras la reforma de delitos respecto a la seguridad vial por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, hizo unos cambios en la materia, al actualizar la regulación administrativa del permiso de conducir, ya que a partir de ese momento el permiso y licencia de conducción será por puntos. Además, se introducen los delitos de conducción que supere los límites de velocidad dependiendo de cada tipo de vía, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes y la conducción de superar determinada tasa en alcohol en sangre u oxígeno.

Con el paso de los años, tras la implantación de la dureza de todas las características de la reforma legal, la gente empezó a no cometer tantos delitos contra la seguridad vial, ya que podrían tener consecuencias más graves a partir de la reforma de la ley si realizaban estos hechos o conductas delictivas como pena de cárcel para delitos de velocidad, alcohol y conducir sin permiso.

Por último, durante el 2020 se produjo el estado de alarma el 15 de marzo de 2020 y la consecuente parada de la producción debida a la pandemia del covid-19. Por lo que el cambió brusco de los datos entre el 2019 y 2020 lo podemos atribuir a este hecho.

4.2 Evolución parque móvil y censo de conductores

En 1900 sólo había 3 vehículos a motor, ya que era un invento en parte innovador para la época y por la complicación de producción de estos, en 1922 había un automóvil por cada 560 habitantes.

En el año 1930 la cifra del parque vial aumentó considerablemente en España, pero tras la 2ª República y la crisis posterior como la guerra civil, el crecimiento del parque móvil se estancó, dejando así a España con un parque vial antiguo para los años que eran, comparados con los países de la Unión Europea y con una cifra similar.

En 1931 había más 250.000 vehículos, una gran evolución de cantidad del número de vehículos, pues en 1950 el parque móvil era similar a la cifra de después de la 2ª república pero con vehículos más viejos por el aislamiento internacional y escasa industria nacional.

En 1960 ya comenzó el aumento del parque móvil, por la creación de Enasa, empresa de camiones nacionales siendo estos, los famosos camiones pegaso, más la creación de la seat en Barcelona en el que fabricaba 300 unidades al día de los famosos vehículos de la época, los seat 600.

Con el paso de los años siguió un crecimiento exponencial tanto del número de vehículos del parque móvil, red de carreteras con más de 150.000 km y número de conductores por obtener el permiso de conducir. En el año 1990 el parque móvil de vehículos era de 15 millones, en el año 2000 el total de vehículos en España era de 23 millones, era un crecimiento sin frenos. Ya en el año 2010 había un parque móvil de más de 30 millones de vehículos aumentando esta cifra hasta la actualidad, pero fue afectada por la crisis del ladrillo del 2007, ya que mermó la producción de estos.

En 2015 la cifra alcanza los 31 millones de vehículos, siendo un aumento leve. En 2019 la cifra de vehículos en España era de 35 millones, en el que sigue aumentando la cifra de vehículos pero no de manera exponencial, sino lineal. El año 2020 no se encuentra reflejado en la fuente oficial, ya que la DGT no lo ha publicado.

En la actualidad, la media de la edad de los vehículos en España es de 13.1 años (*informe Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ANFAC, 2021*), mientras que la media europea es de 10.8 años de antigüedad.

Parque móvil de automóviles matriculados

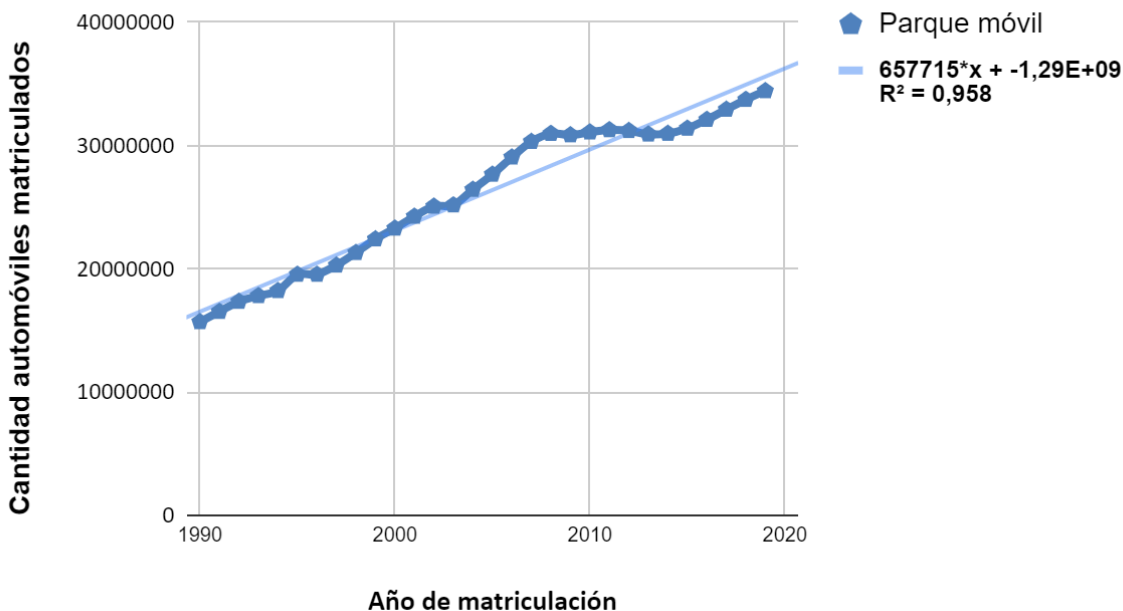


Gráfico 3. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 3, se muestra la evolución del parque móvil de automóviles matriculados en España en el periodo de desde 1990 hasta 2019. El pico máximo se encuentra en el año 2019 con 34434791 vehículos.

Como vemos en el gráfico la tendencia en el periodo de estudio es de aumentar con el paso de los años, (la pendiente de la recta es 657.715), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 657.715 por año. El modelo lineal tiene una R^2 de 0.958, indicando que el modelo se ajusta bastante bien a los datos.

4.2.1 Evolución del censo de conductores por sexo

El censo de conductores con permiso o licencia de conducir en España ha evolucionado en un constante crecimiento, vamos a ver los datos separados por mujeres y hombres y el total desde el año 1990 al 2020.

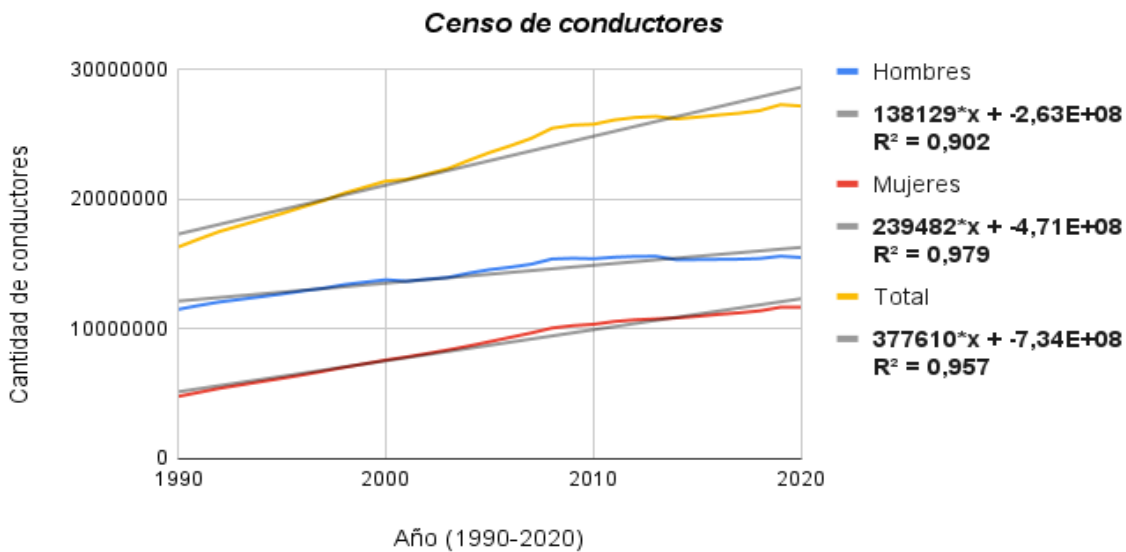


Gráfico 4. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 4 se observa el incremento constante de conductores entre los años 1990 y 2020, siendo 377.610 su tasa de incremento (fuente DGT (Dirección General de Tráfico)). El aumento total de conductores es de 10.879.592 desde el año 1990 al 2020.

La pendiente de la recta del total de conductores es de 377.610 y el modelo lineal tiene un R2 de 0,957, indicando que el modelo se ajusta a los datos.

Si estudiamos el censo por sexos vemos como, en el año 1990 el censo de hombres era 11.520.124 por 4.806.320 de mujeres (70,6% vs 29,4%), mientras que en el año 2000 el censo es de 13.804.611 (64,5%) y el de mujeres de 7.612.495 (35,5%). Ya en el 2020 la proporción de hombres es de 15.523.071 (57,1%) por 11.682.965 de mujeres (42,9%). Pues hay una clara tendencia a la paridad entre los conductores y conductoras según los datos del año 2020.

La pendiente de la recta de los hombres es de 138.129 y el modelo lineal tiene un R2 de 0,902, indicando que el modelo se ajusta de manera positiva a los datos. La pendiente de la recta de las mujeres es de 239.482 y el modelo lineal tiene un R2 de 0,979, indicando que el modelo se ajusta de manera positiva a los datos. Cabe destacar que el censo femenino ha aumentado de forma más significativa respecto al masculino. Esto no quiere decir que la población de conductores hombres ha disminuido, ya que si se observa el gráfico dicha población ha aumentado. La diferencia está en que la población femenina ha aumentado considerablemente.

5 Análisis estadístico del perfil del conductor infractor

Como figura del criminólogo, vamos a poder analizar el perfil del conductor basándose en cifras seguras obtenidas del INE y DGT, para poder determinar las características de las personas que cometen el ilícito penal contra la seguridad vial.

Nos vamos a centrar en la edad del conductor, tipo de sexo y nacionalidad del sujeto que comete los delitos contra la seguridad vial, para examinar más en detalle el perfil del conductor.

Este punto se relaciona con el punto anterior por disponer de datos y fuentes del total del censo de conductores del año 1990 al 2020, parque móvil del año 1990-2020 y el total de delitos contra la seguridad vial.

Pues tras ver todos estos puntos podremos llegar a determinar, de la manera más concreta, el perfil que más caracteriza al autor de los delitos contra la seguridad vial.

5.1 Perfil del conductor infractor según el sexo

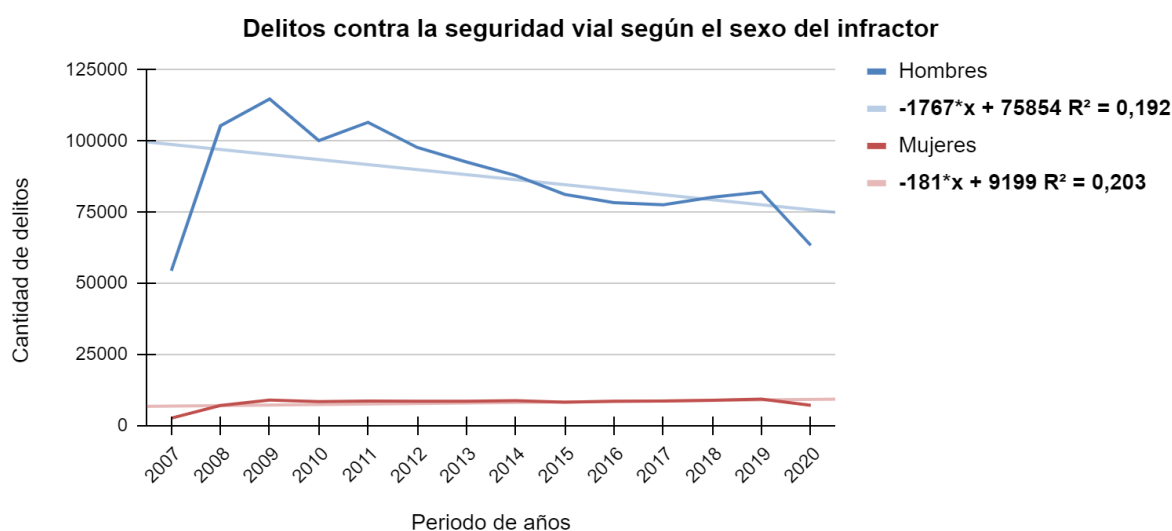


Gráfico 5. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 5, la **1º variable** a ver, es el tipo de perfil del conductor, según el tipo de sexo. En este gráfico vemos la evolución de la cantidad de delitos contra la seguridad vial, tanto en hombres (**en azul**) como en mujeres (**en rojo**) desde el 2007 al año 2020.

La media de delitos de los hombres en los periodos entre 2007 al 2020 es 87.341, pero observamos que hay varios cambios de tendencia durante el período de estudio. El mínimo de delitos cometidos por los hombres es en el año 2007 con 54.398 casos y el máximo en el año 2009 con 114.799 casos. El número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -1.767), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 1.767 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.192, indicando que el modelo no se ajusta bastante bien a los datos.

La población masculina entre el año 2007 y 2009 hay un aumento significativo del número de delitos de 60.401 casos, por cambios en la jurisdicción vial. En el 2009 al 2010 hay una disminución de los delitos, pero que vuelve a aumentar en 2011, pues no son muy significativos los cambios. Esto podría ser debido al aumento de hombres con permiso o licencia de conducción (censo masculino), aunque con el paso de los años hasta la actualidad el número de delitos ha disminuido significativamente desde el año 2009 al 2020 en 51.409 casos. Esta disminución puede ser producida por las campañas de la DGT, mayor concienciación de la población conductora o por la jurisdicción vial. En el último año podemos decir que ha afectado mucho el confinamiento forzoso debido al Covid-19.

En la población femenina el mínimo de delitos cometidos es en el año 2007 con 2.614 casos y el máximo en el año 2019 con 9.305. La media de delitos de las mujeres es de 8.025 en los periodos entre 2007 al 2020, pero observamos que no hay cambios de tendencia durante el período de estudio. El número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -181), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 181 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.203, indicando que el modelo no se ajusta bien a los datos.

Los delitos cometidos por las mujeres no varía en gran manera desde el 2007 al 2020, tiene una línea de tendencia gradual, destaca el aumento desde el año 2007 al 2008 que es por los cambios en la jurisdicción vial en 4.466 casos. En el año 2007 el total de delitos de seguridad vial realizados por mujeres es de 2.614 y en el 2020 es de 7.150. Es decir, hay un aumento de 4.536 delitos. Desde el año 2008 hasta la actualidad los casos siguen aumentando aunque de manera poco significativa, que es por el aumento significativo del censo femmenino. Pues aunque aumenta el número de conductoras, no aumenta el número de mujeres que delinquen contra la seguridad vial.

El porcentaje de hombres sobre la cantidad de delitos en el año 2007 es del 95,4 % mientras que las mujeres en un 4,6%. En el año 2020 el porcentaje es de 89,9% y las mujeres de un 10,1%.

Podemos llegar a la conclusión que el sexo más común a realizar conductas delictivas por la parte vial es el hombre por abarcar desde el año 2007 al 2020 un porcentaje entre el 89 y 95 % mientras que las mujeres entre un 4 y un 10%.

Cada vez se va reduciendo esta diferencia, y eso que ha aumentado el censo de conductores por los 2 bandos aunque más en mujeres, ya que los hombres tienden más irresponsables e impulsivos al volante. Pues los 2 sexos estudiados en el trabajo, el censo tiende a equipararse.

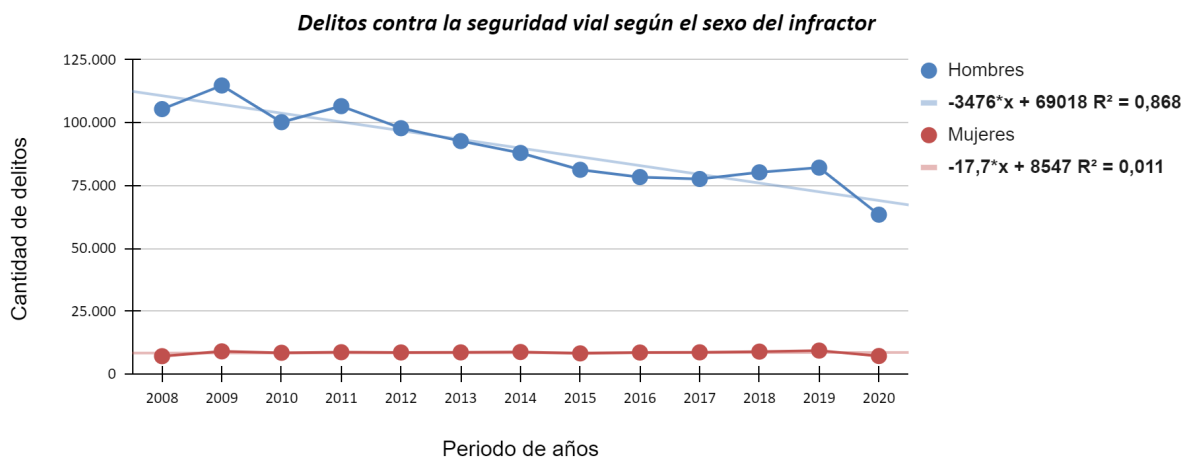


Gráfico 6. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 6 vemos la evolución de la cantidad de delitos contra la seguridad vial, tanto en hombres (**en azul**) como en mujeres (**en rojo**) desde el 2008 al año 2020.

La media de delitos de los hombres en los periodos entre 2008 al 2020 es 98.316, pero observamos que hay varios cambios de tendencia durante el período de estudio.

El mínimo de delitos cometidos por los hombres es en el año 2020 con 70.540 casos y el máximo en el año 2009 con 114.799 casos. El número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -3.476), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 3.476 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.868, indicando que el modelo se ajusta bastante bien a los datos.

La población masculina entre el año 2008 y 2009 hay un aumento del número de delitos de 9.397 casos, por cambios en la jurisdicción vial. En el 2009 al 2010 hay una disminución de los delitos, pero que vuelve a aumentar en 2011, pues no son muy significativos los cambios.

Esto es debido por el aumento del censo masculino, aunque con el paso de los años hasta la actualidad el número de delitos ha disminuido significativamente desde el año 2009 al 2020 en 51.409 casos.

La disminución es producida por las campañas de la DGT, mayor concienciación de la población conductora, la jurisdicción vial y en el último año por el confinamiento para evitar la propagación del covid.

En la población femenina el mínimo de delitos cometidos es en el año 2008 con 7.080 casos y el máximo en el año 2019 con 9.305. La media de delitos de las mujeres es de 8.441 en los periodos entre 2008 al 2020, pero observamos que no hay cambios de tendencia durante el período de estudio. El número de delitos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es -17,7), por lo que cada año que pasa bajan los delitos a razón de 17,7 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.011, indicando que el modelo no se ajusta nada bien a los datos.

Los delitos cometidos por las mujeres no varía en gran manera desde el 2008 al 2020, tiene una línea de tendencia gradual. Desde el año 2008 hasta la actualidad los casos siguen aumentando aunque de manera poco significativa, que es por el aumento significativo del censo femenino.

En este gráfico si quitamos la variable de años cualitativa ordinal del año 2007, el 1º gran cambio es muy abrupto entre el año 2007 y 2008, pues hemos decidido ver como cambia el gráfico comparándolo con el otro en el que sí tiene un periodo de años que va desde el 2007 al 2020. Como el cambio es tan abrupto se ha optado por quitar ese punto del estudio para ver cómo afecta al modelo lineal.

5.2 Perfil del conductor infractor según la franja de edad

La 2º variable a analizar es según la edad del infractor, en los delitos contra la seguridad vial.

Delitos contra la seguridad vial por franja de edad

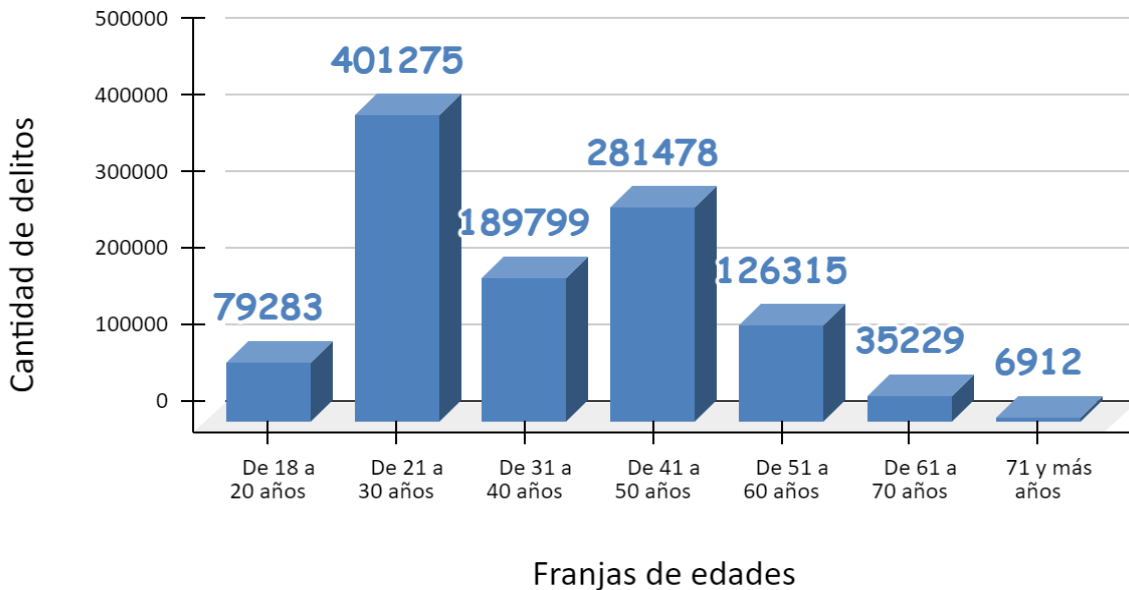


Gráfico 7. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 7, representa la suma de los delitos contra la seguridad vial en un periodo 2007- 2020 por cada franja de edad, la clasificación original del INI tiene franjas de distinto número de años, se ha optado por agrupar de 10 en 10 años (excepto 18-20), con esta clasificación es más fácil poder representar los datos y adecuarlo a las necesidades del trabajo. Finalmente hay 7 franjas de edad. Que comprenden todos los delitos realizados entre los años 2007-2020

Hay que mencionar que en la franja de edad entre los 18 a los 20 años, si se multiplicará por 3,3 (para corregir el hecho de que solo son 3 años respecto a las otras franjas que son 10 años) da un valor de 261633,9 casos, se convertiría en el 2º grupo con más delitos. Este grupo tiene unas cifras de 79.283, cifra que destaca por la poca antigüedad que tienen al volante, en el que ya empiezan a ser una figura delictiva contra la seguridad vial.

La franja de edad que más comete delitos son las personas entre 21 a 30 años desde el 2007 al 2020 con una cifra de 401.275 casos. Hay otra franja de edad que destacan como son las personas entre 41 a 50 años con 281.478. Luego hay dos grupos de edades que similares, en la comisión de delitos contra la seguridad vial, como es el grupo de 31 a 40 años con 189.799 casos y el de 51 a 60 con 126315 casos. Por último el grupo

de edad de 61 a 70 años reduce en gran medida los números de casos, en concreto 35.229 y para acabar el grupo de 71 años y más la comisión delictiva es insignificante comparado con los otros grupos, ya que solo hay 6.912 casos.

Toda esta información está sacada de un estudio elaborado por la fundación línea directa, que se corrobora con los datos extraídos por el INE. https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/delos-y-criminalidad-vial-en-espana-evolucion-de-la-delincuencia-contra-la-seguridad-vial-2012-2015-

Causas: Las causas se deben a factores psicosociales, conducir bajo los efectos del alcohol o drogas y conducir sin carné, ya que son los delitos más comunes en España, las personas con edades jóvenes son irresponsables al volante e impulsivos. Necesitan autoafirmación para demostrar que son más competitivos, exhibicionistas, no respetan normas de tráfico, son más susceptibles a mensajes que inciten al riesgo e ignoran con más facilidad campañas de prevención de accidentes, pues no son conscientes de las consecuencias que pueden llegar a tener. Como vemos en el gráfico, son el grupo que más delinque, esto puede ser por, por el consumo de alcohol o drogas, práctica que se hace muy habitual en fines de semana en España, por exceso de velocidad, y conducir sin carné, ya que no valoran las consecuencias de estos actos.

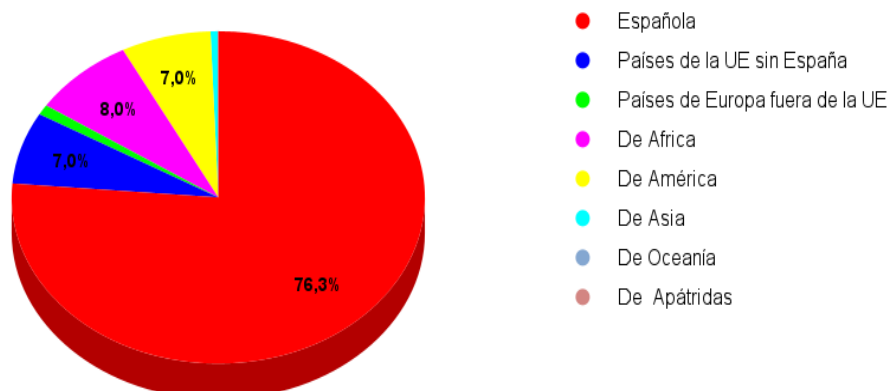
Las personas con la edad entre 50 hacia adelante, ya empiezan a ser más responsables, empiezan a tener una vida más tranquila y sedentaria, valoran las consecuencias de sus actos, son menos impulsivos al volante, pues todo este conjunto de factores y/o características hacen que no cometan tantos delitos contra la seguridad vial.

Penas: Las penas más habituales es la privación del permiso, le sigue la multa judicial y trabajos en beneficio de la comunidad.

5.3 Perfil del conductor infractor según la nacionalidad

La **3º variable** a analizar es según la nacionalidad del infractor, en los delitos contra la seguridad vial en España.

Gráfico según la nacionalidad del infractor



Periodo entre 2007-2020

Gráfico 8. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 8 se ve quién comete más delitos contra la seguridad vial en España según la nacionalidad del sujeto activo, desde el año 2007 al 2020. Podemos ver que cada franja tiene asignado un color y que hay 8 grupos.

El grupo que menos comete delitos contra la seguridad vial en España son los apátridas y los de Oceanía, ya que son personas que no suelen vivir en España y por la lejanía de su país de origen, en el que el porcentaje no llega ni a un 1% entre la suma de los dos.

Por otro lado, el grupo que más comete delitos son los españoles, con un 76,3%, cifra que resulta ser normal, ya que viven en España.

Luego vemos que las personas pertenecientes a países que están dentro de la Unión Europea, de América y África tienen un porcentaje similar en la comisión de delitos viales con un porcentaje entre 7 a 8%.

Y por último falta hablar de las personas que son pertenecientes a países de Europa, pero fuera de la Unión Europea y las personas del continente asiático, en el que tienen un porcentaje de cometer delitos contra la seguridad vial entre 0,7 a 1,1%.

En la gráfica de nacionalidad del infractor, se ha sumado el total de delitos desde el año 2007 al 2020 según la nacionalidad del sujeto activo. Como vemos en la gráfica de

sectores, los españoles son los que más cometen delitos contra la seguridad vial, por vivir en su país de origen.

Pues se puede llegar a la conclusión que la comisión de delitos en España, se ve influenciado según la cercanía desde el país de origen del infractor con España, es decir, cuanto más cerca vivas de España de donde has nacido, es más fácil ir a vivir en España y con lo cual cometer cometer delitos en España.

La cuestión es que los americanos rompen la regla, ya que tienen el mismo porcentaje que los países que están dentro de la Unión Europea o los Africanos.

5.4 Conclusión

Tras el análisis de estas variables, podemos llegar a la la conclusión que el perfil del infractor más común en los delitos contra la seguridad vial, basándose en los datos extraídos por la DGT y INE, son los **hombres entre 21 a 30 años con nacionalidad española** por conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, exceso de velocidad y conducir sin carné.

6 Análisis estadístico de las víctimas

6.1 Víctimas: fallecidos, heridos y accidentes.

Las víctimas¹ son todas las personas que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resultan muertas o heridas o ilesas.

Por lo general los conductores y pasajeros son el grupo de mayor riesgo a tener accidentes de tráfico, este riesgo se ve influenciado por un conjunto de variables, como la edad, sexo, experiencia al volante, etc. Los grupos de víctimas sufren accidentes por factores de riesgo, ya sea fenómenos, acción humana, elementos, etc.

El descenso de accidentes y víctimas ha sido constante a lo largo de los años, y se debe a factores, como por ejemplo el mejor estado de las carreteras, los vehículos son más seguros para las personas y las campañas contra los accidentes de tráfico y con la concienciación de una mayor responsabilidad al volante realizadas por la DGT.

Respecto al estado de las carreteras se realizan mantenimientos y construcciones de mejora de infraestructuras. Por ejemplo se instalan barreras de seguridad, señales luminosas, ampliación de carriles de cambio de velocidad, construcción de cunetas de seguridad, canalización de flujos en las intersecciones mediante marcas viales o isletas.

En los vehículos se han implantado más medidas de seguridad por si ocurre un accidente, el ocupante del mismo y terceros sufrieran los mínimos daños posibles. Existen dos tipos de seguridad en el vehículo²

- Activa: Son aquellos elementos que su función principal es impedir un accidente. Por ejemplo el sistema de frenado, dirección, suspensión, los neumáticos y su adherencia al suelo, iluminación y el sistema de control de estabilidad.
- Pasiva: Son aquellos elementos que su objetivo principal es minimizar los daños en caso de que el accidente sea inminente. Por ejemplo los cinturones de seguridad, los airbags, reposacabezas, chasis y carrocería.

¹ [Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre](#), regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, del BOE.

² ([Seguridad Activa Y Pasiva: Diferencias Y Elementos Que La Conforman](#), n.d.).

El gran causante de los accidentes, no es el vehículo o factores ambientales como son las calzadas, sino por el factor humano, al interactuar con los otros 2, ya que los usuarios toman decisiones basándose en el riesgo objetivo y el nivel de riesgo percibido.

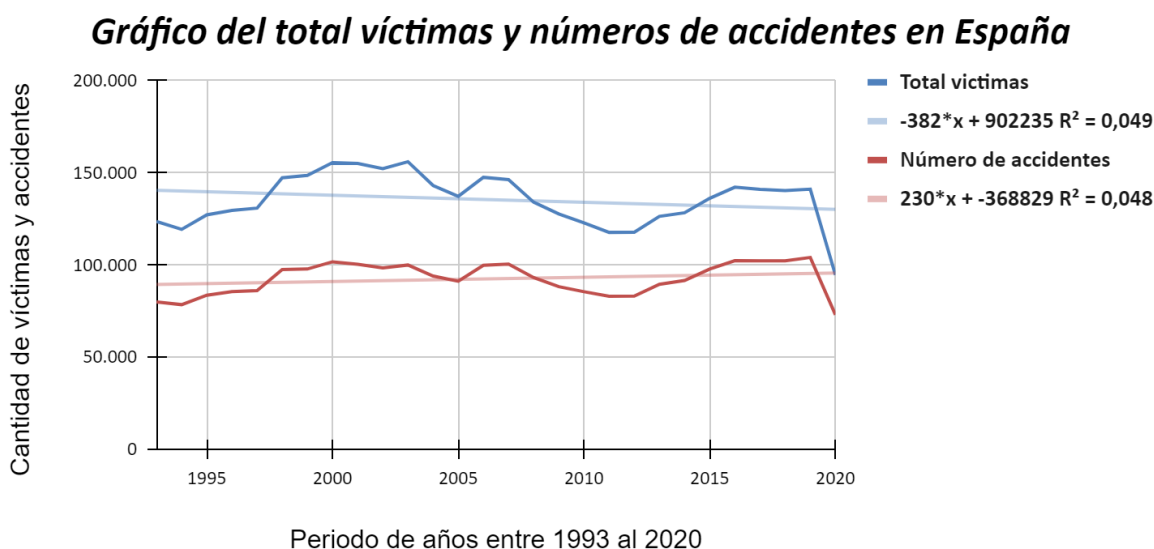


Gráfico 9. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 9 vamos a ver el número de accidentes y número total de víctimas, en el periodo de tiempo entre 1993 hasta el 2020 en España. La media de accidentes en el período de 1993 a 2020 ha sido de 92.532, pero observamos que hay varios cambios de tendencia durante el período de estudio.

De manera general el número de víctimas tiene una tendencia a la baja mínimamente, (la pendiente de la recta es de -382), por lo que cada año que pasa bajan los accidentes a razón de 382 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.049, indicando que el modelo no se ajusta nada bien a los datos. La media de víctimas en el período de 1993 a 2020 ha sido de 135.356, pero observamos que hay varios cambios de tendencia durante el período de estudio.

De manera general el número de accidentes tiene una tendencia a la alta mínimamente, (la pendiente de la recta es 230), por lo que cada año que pasa suben los accidentes a razón de 230 por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.048, indicando que el modelo no se ajusta nada bien a los datos.

Gráfico de fallecidos en accidentes de tráfico

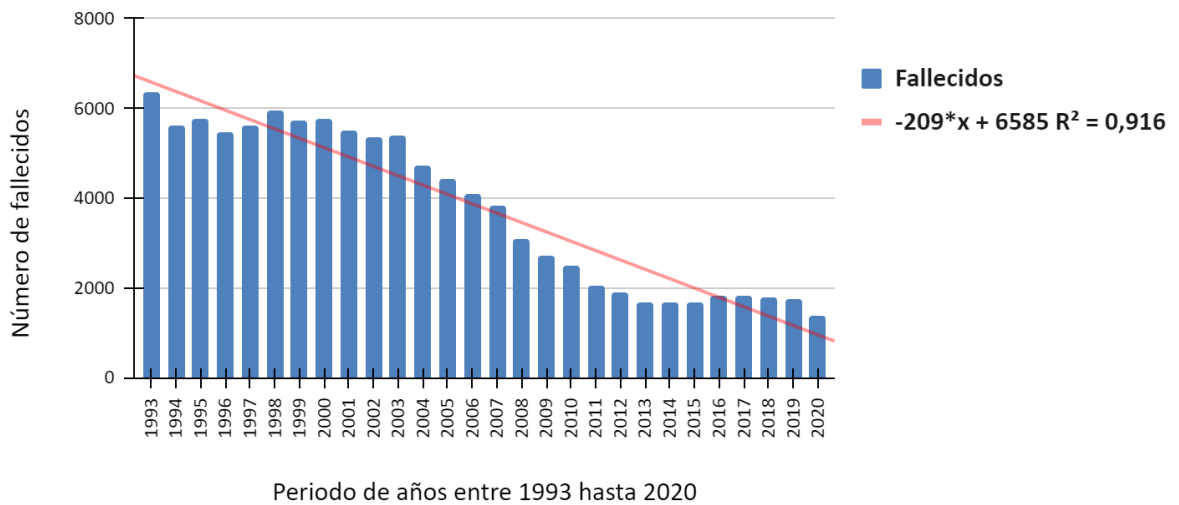


Gráfico 10. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 10 vemos la evolución de fallecidos desde el año 1993 a 2020, la media de fallecidos es de 3.769,9 personas, pero lo positivo es que la tendencia es de disminuir con el paso de los años.

De manera general, vemos que la tendencia es la baja, (la pendiente de la recta es de -209), por lo que cada año que pasa bajan en 209 personas las víctimas fallecidas. Y el modelo lineal del R2 es de 0,916 siendo un modelo que se ajusta casi a la perfección de los datos.

Debido a que actualmente las carreteras y los vehículos son más seguros para los sujetos que los conducen como para la sociedad en general, el porcentaje de fallecidos en accidentes es menor.

Pero, el problema principal de los accidentes de tráfico se plantea cuando se observa a aquellas víctimas que han sufrido un accidente de tráfico y tienen alguna secuela como por ejemplo pérdida de extremidades o estrés post traumático. En muchos de estos casos, son daños irreparables.

Las posibles causas de reducción de fallecidos con el paso de los años: la aplicación del carnet por puntos en el año 2006 o la reducción del límite en carreteras convencionales a 90 km/h en el año 2019, ya que el gran número de fallecidos y accidentes se producen en carreteras convencionales.

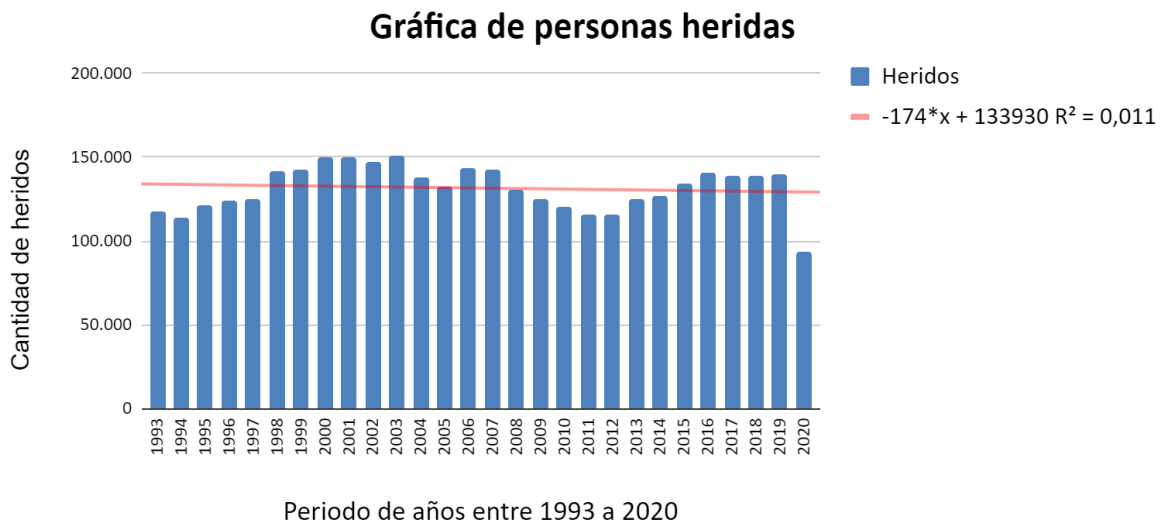


Gráfico 11. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 11 vemos la evolución de personas heridas desde el año 1993 a 2020, la media de personas heridas es de 131.586 personas, pero la tendencia es lineal con el paso de los años. El modelo lineal del R2 es de 0,011 siendo un modelo que no se ajusta nada bien a los datos, por no decir horrible.

De manera general, vemos que la tendencia es la baja, (la pendiente de la recta es de -174), por lo que cada año que pasa bajan 174 personas fallecidas, siendo positivo por que disminuye los heridos, pero muy poco significativamente.

6.1.1 Conclusión

Tras analizar estos datos, podemos llegar a la conclusión de que los accidentes con el paso de los años estudiados aumentan en poca cantidad, mientras que las víctimas disminuyen, tanto los fallecidos como los heridos. Esto se debe a varios factores o medidas que el Estado con la DGT y las empresas de producción de vehículos han aplicado a la sociedad vial.

La evolución de las nuevas tecnologías aplicadas a los automóviles, llamado el famoso concepto de seguridad pasiva, mediante elementos que minimicen los daños en caso de que ocurra un accidente es uno de los factores para reducir la cantidad de víctimas, como por airbags, cinturón de seguridad, apoya cabezas, carrocería con zona de deformación programada, etc. Además de campañas de seguridad vial hechas por la DGT.

Lo que no podemos determinar o dar una respuesta concreta , es por qué aumentan levemente los accidentes, aunque se puede dar, por la poca prudencia de la gente al volante, el gran número de tráfico en grandes ciudades, descuidos personales, por personas bajo el alcohol o estupefacientes, etc.

Hay que recalcar que en el 2020 disminuyen las accidentes y víctimas por el confinamiento total realizado en España por el Covid 19.

6.2 Víctimas: Ciclistas

Los ciclistas, con el paso de los años han sufrido gran cantidad de accidentes, que como consecuencia de ello han fallecido o han sido heridos, además genera mucha polémica, por que a veces son los culpables de lo ocurrido, a parte de que es un grupo vulnerable.

El aumento de los ciclistas implicados en accidentes de tráfico es debido a diferentes factores, tanto de forma directa como de forma indirecta:

- **De forma directa:** Los conductores de bicicletas como distracciones, giros incorrectos, circular fuera del arcén, no respetar las señales de tráfico o velocidad inadecuada. Además, existe un mayor número de ciclistas que actualmente circulan por la carretera y se han realizado varias campañas a favor de la utilización de este vehículo de transporte. Ya que, no contamina el aire, no es ruidoso y nos ejercita físicamente si la utilizamos. Destacar que ha habido un aumento referido al deporte del ciclismo. En la actualidad es más fácil encontrar a grupos de personas que conducen la bicicleta en grupo, equipados con cascos y monos, realizando trayectos largos por carretera con el único fin de hacer deporte.
- **De forma indirecta:** Accidentes debido a la implicación de otros vehículos. Por ejemplo un coche, moto o camión.

En el 2019 se realizó una reforma del Código Penal para intentar proteger a quienes circulan en bicicleta. Además, se endurecieron las penas a aquellos conductores que cometen imprudencias por el exceso de velocidad y el consumo de drogas y alcohol.

También se contempla el delito de abandono del lugar del accidente en el artículo 142 del Código Penal.

La reforma, es impulsada por grupos y organizaciones del ciclismo, ya que muchos ciclistas tienen miedo de salir con la bicicleta, porque no saben cuando van a sufrir un accidente, en el que hay muchos casos de ciclistas arrollados, hasta tal punto de ser heridos de gravedad o incluso fallecer.



Gráfico 12. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 12, vemos la evolución de fallecidos de ciclistas durante 1993 hasta 2020. La media es de 86,4 ciclistas fallecidos, pero en el que esta cifra con el paso de los años se va reduciendo de manera muy gratificante.

De manera general el número de fallecidos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es de -2,63), por lo que cada año que pasa bajan los accidentes a razón de 2, 63 ciclistas por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.651, indicando que el modelo se ajusta regular a los datos.

Ciclistas heridos en accidentes viales

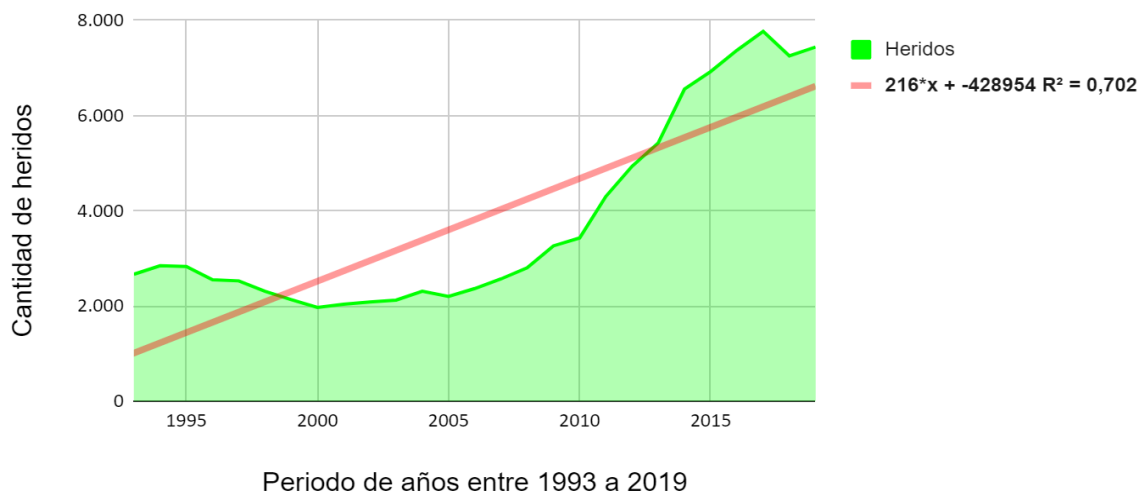


Gráfico 13. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 13, vemos la evolución de heridos de ciclistas durante 1993 hasta 2019 porque datos publicados del año 2020 no hay. La media es de 3.814 ciclistas heridos, pero en el que esta cifra con el paso de los años está aumentando considerablemente.

De manera general el número de heridos tiene una tendencia a la alta, (la pendiente de la recta es de 216), por lo que cada año que pasa aumenta los heridos a razón de 216 ciclistas por año. El modelo lineal tiene una R^2 de 0.702, indicando que el modelo se ajusta bien a los datos.

6.2.1 Conclusión

El número de fallecidos disminuyen, ya que hoy en día tras ponerse casco e ir equipado técnicamente y bicicletas con más seguridad pasiva favorece a haber menos fallecidos, pero el número de heridos aumenta por la gran cantidad de accidentes, debido al aumento de ciclistas con el paso de los años, ya que se a convertido en un deporte popular y con poco riesgo de sufrir lesiones, además de la poca sensibilización de los conductores y ciclistas con las normas viales para evitar accidentes.

6.3 Víctimas: Peatones

Un peatón³ es toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

Los peatones deben circular siempre por el centro de las aceras, ni muy pegados a la calzada, ni a las casas y garajes. Si hay algún obstáculo en la acera, o no hubiera acera, siempre pasar pegado a la pared y cara al tráfico.

Las infracciones que más cometen son irrumpir y cruzar la vía cuando no deben, colocarse en calzadas o arcones, no usar el paso de peatones, no respetar las señales de tráfico, o ir bajo los efectos de la bebida alcohólica.

El grupo de peatones con más riesgo son 2:

Niños: Son un grupo de alto riesgo por tener baja estatura, en el que se le disminuye el campo visual hasta un 40%, problemas de visión periférica, en algunos casos problemas de audición, falta del desarrollo cognitivo, atención baja y desconocen las normas de tráfico.

Son especialmente vulnerables debido a su estatura por un posible golpe en la cabeza, con edades comprendidas entre 6 y 10 años. Los niños siempre tienen que estar supervisados por un adulto, y sobre todo cuando juegan con bicicletas, triciclos, pelotas, porque acaban en la calzada, y van a recoger la pelota, sin mirar al tráfico, etc.

Personas mayores: El principal problema, es que por su avanzada edad, tienen problemas sensoriales, menor capacidad de reacción y están desinformados de las normas de tráfico, pues la mitad de los ancianos que mueren en España en accidentes de tráfico son peatones. La edad comprendida es entre 65 años o más.

³ [Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre](#), regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, del BOE.

Peatones fallecidos en accidentes viales

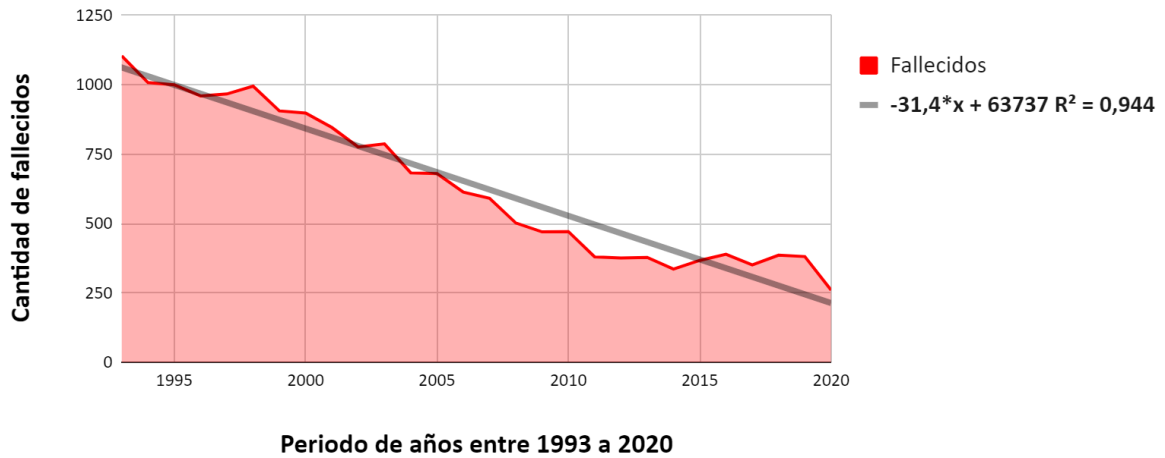


Gráfico 14. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 14, vemos la evolución de fallecidos de peatones durante 1993 hasta 2020. La media es de 637,9 peatones fallecidos, pero en el que esta cifra con el paso de los años se va reduciendo de manera muy gratificante.

De manera general el número de fallecidos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es de -31,4), por lo que cada año que pasa bajan los accidentes a razón de 31,4 peatones por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.944, indicando que el modelo ajusta los datos a la perfección.

Peatones heridos en accidentes viales

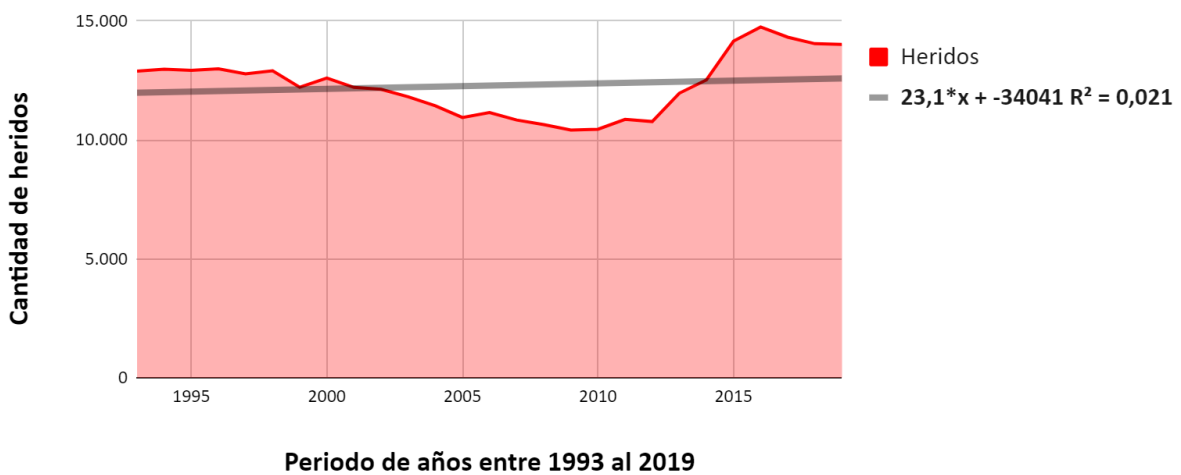


Gráfico 15. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel.

En el gráfico 15, vemos la evolución de heridos de peatones durante 1993 hasta 2019 porque datos publicados del año 2020 no hay. La media es de 12.287 peatones heridos por año, pero en el que esta cifra con el paso de los años está aumentando ligeramente.

De manera general el número de heridos tiene una tendencia a la alta pero no muy elevada, (la pendiente de la recta es de 23,1), por lo que cada año que pasa aumenta los heridos a razón de 23,1 peatones por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.021, indicando que el modelo no se ajusta nada bien a los datos, por no decir horrible.

6.3.1 Conclusión

Como vemos en estas 2 gráficas se puede decir, que los peatones heridos aumentan levemente y los fallecidos disminuyen en gran manera. Como anteriormente hemos dicho, la disminución de fallecidos se debe a la seguridad pasiva de los automóviles y la regulación vial. Pero los heridos se mantienen con el paso de los años, y puede ser debido a la pérdida de capacidad de las personas mayores y la inocencia y poco conocimiento de los niños, en el que no se suelen saber las normas viales.

6.4 Víctimas: Vehículos a motor o ciclomotor

Los conductores⁴ son todas las personas que, en el momento del accidente, llevan la dirección de un vehículo implicado en un accidente de tráfico. En vehículos que circulen en función del aprendizaje de la conducción, es el conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales. (*Orden INT/2223/2014, De 27 De Octubre, Por La Que Se Regula La Comunicación De La Información Al Registro Nacional De Víctimas De Accidentes De Tráfico., 2014*)

Los pasajeros⁵ son todas las personas que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los

⁴ [Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre](#), regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, del BOE.

⁵ [Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre](#), regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, del BOE.

conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

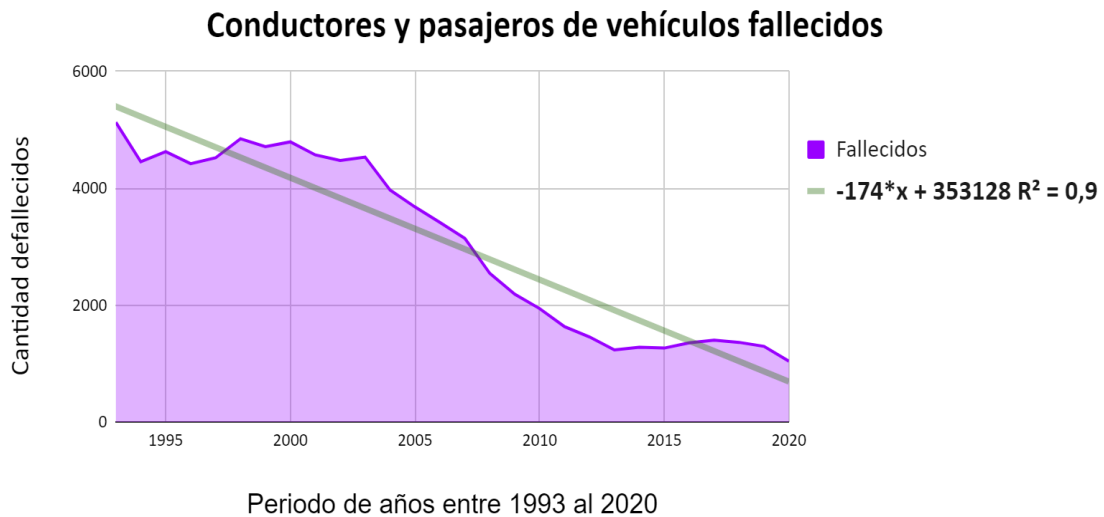


Gráfico 16. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel

En el gráfico 16, vemos la evolución de fallecidos de conductores y pasajeros de vehículos a motor o ciclomotor durante 1993 hasta 2020. La media es de 3045,6 conductores y pasajeros fallecidos, pero en el que esta cifra con el paso de los años se va reduciendo de manera gratificante.

De manera general el número de fallecidos tiene una tendencia a la baja, (la pendiente de la recta es de -174), por lo que cada año que pasa bajan los accidentes a razón de 174 conductores y pasajeros por año. El modelo lineal tiene una R2 de 0.9, indicando que el modelo se ajusta muy bien a los datos.

Conductores y pasajeros heridos en vehiculos

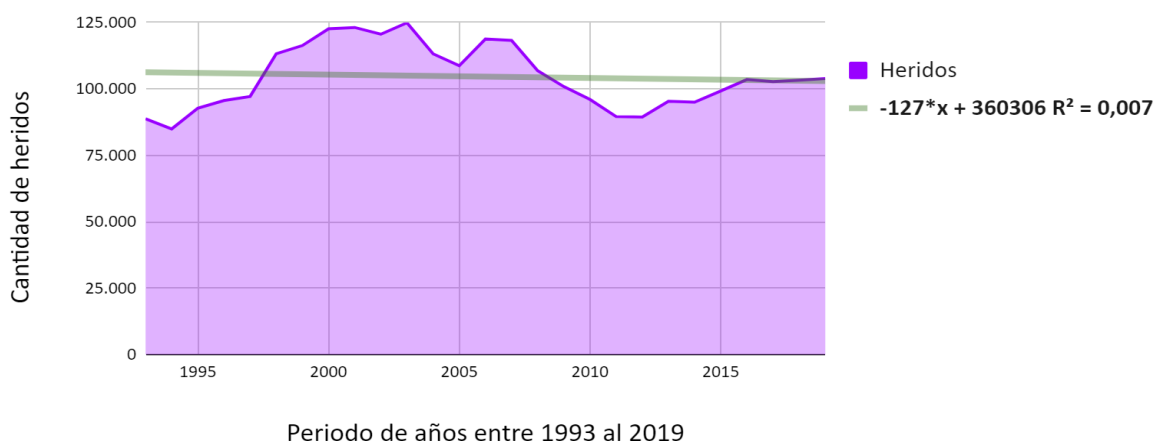


Gráfico 17. Elaborado con la herramienta Microsoft Excel

En el gráfico 17, vemos la evolución de heridos de conductores y pasajeros de vehículos a motor o ciclomotor durante 1993 hasta 2019 porque datos publicados del año 2020 no hay. La media es de 104.619 conductores y pasajeros de vehículos heridos por año, pero en el que esta cifra con el paso de los años está aumentando ligeramente.

De manera general el número de heridos tiene una tendencia a la alta pero no muy elevada, (la pendiente de la recta es de -127), por lo que cada año que pasa aumenta los heridos a razón de 127 conductores y pasajeros de vehículos por año. El modelo lineal tiene una R^2 de 0.007, indicando que el modelo no se ajusta nada bien a los datos, por no decir fatal.

6.4.1 Conclusión

En referencia a los conductores y pasajeros tanto fallecidos y heridos vemos que con el paso de los años disminuye la cantidad siendo de gran manera en los fallecidos y esto es debido a las nuevas y constantes evoluciones de la legislación vial y aparte por la seguridad pasiva de los automóviles, como anteriormente hemos mencionado en el trabajo.

7 CONCLUSIONES

A continuación vamos a citar todas las conclusiones que se han ido obteniendo en este trabajo

7.1 PRIMERA

La 1º conclusión del trabajo referente a la evolución de los delitos contra la seguridad vial en el periodo de años entre 2007 al 2020 es de una tendencia descendente, sobre todo el último año por el Covid-19. En el que se debe la disminución de los delitos por los cambios legislativos en vigor aplicados en España.

La 2º conclusión del trabajo es que el aumento del parque móvil en España en el periodo de años desde 1990 hasta el 2020 tiene una tendencia exponencial, debido a la industrialización del sector automovilístico y necesidad o capricho de estos para la vida cotidiana. Sin embargo, no han aumentado los delitos al mismo ritmo, sino que han disminuido, estos puede ser debido a muchas causas: la legislación, la mejora de la seguridad pasiva y activa de los coches y la mejora de las calzadas y su mantenimiento.

La 3º conclusión del trabajo es sobre la evolución del censo de conductores por sexo en el periodo de años entre 1990 al 2020. Ha tenido un crecimiento exponencial con el paso de los años en los 2 sexos, en el que las mujeres ha sido más significativo el aumento. En el pasado había una gran diferencia entre hombres y mujeres en el censo de conductores (70% hombres y 30% mujeres en 1990) mientras que en el 2020 el censo de conductores se ha casi igualado (57% hombres y 43% mujeres).

En referencia a este punto recomendaremos:

- Que haya ayudas para renovar el parque móvil, y que todos los vehículos estén actualizados en temas y elementos de seguridad pasiva y activa.
- El constante mantenimiento de las vías y calzadas de circulación de los automóviles y la mejora de la señalización. Por ejemplo se instalan barreras de seguridad, señales luminosas, ampliación de carriles de cambio de velocidad, construcción de cunetas de seguridad, canalización de flujos en las intersecciones mediante marcas viales o isletas.

7.2 SEGUNDA

Tras el análisis de las variables del perfil del infractor de los delitos contra la seguridad vial por edad, sexo y nacionalidad, basandose en los datos de la DGT y INE, la conclusión es el que el perfil del infractor más común en cometer los delitos, son los hombres entre 21 a 30 años con nacionalidad española por conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, autoafirmación y conducir sin carné.

En referencia a este punto recomendaremos:

- Realizar campañas de concienciación a la población sobre las consecuencias de cometer delitos contra la seguridad vial y sus consecuencias, sobre todo enfocar estas campañas con los grupos más jóvenes de edad, en el que aborden temas del alcohol, drogas, velocidad, etc.

7.3 TERCERA

Como conclusión referente a las víctimas en accidentes viales en el que pueden llegar a ser heridos o hasta el punto de fallecer, con el paso de los años han disminuido, por medidas aplicadas por el Estado y DGT y nuevas tecnologías para reducir daños ante accidentes, llamado la seguridad pasiva aplicada en los vehículos.

También han disminuido los fallecidos ciclistas gracias a la obligación legislativa de ponerse el casco y por ser bicicletas más ergonómicas y elementos de seguridad pasiva, lo negativo es que con el paso de los años los heridos y accidentes no han bajado, en el que se puede deber a que cada día hay más personas practicando el deporte.

Referente a los peatones fallecidos han disminuido en gran manera mientras que los heridos no debido posiblemente a la pérdida de capacidad de las personas mayores y poco conocimiento de los niños, por desconocimiento de las normas viales.

Sobre los conductores y pasajeros han disminuido en gran cantidad tanto los heridos y fallecidos debido a los elementos de seguridad activa y pasiva y evoluciones de normas viales.

Para acabar, se puede decir que los accidentes en general no han disminuido con el paso de los años, entre 1995 al 2020, en el que tiene muchos cambios de fluctuación, pero que aumenta levemente, debido a factores como la imprudencia e impulsividad o descuidos de las personas, ir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes y excesos de velocidad.

En referencia a este punto recomendaremos:

- Para reducir la cantidad de accidentes sería recomendable que la DGT realizará campañas con más frecuencia para que la gente esté más concienciada que conducir no es juego y sobre las consecuencias del mismo, como puede ser incapacidades físicas o psicológicas, amputaciones,etc hacia terceras personas o a ti mismo.
- Para combatir con las cifras de fallecidos y heridos hay que fomentar la innovación de nuevos elementos de seguridad pasiva y activa, tanto para reducir sufrir accidentes, como para evitar los máximos posibles daños y consecuencias a las víctimas.

8 BIBLIOGRAFÍA

[BOE-A-1962-24427 Ley 122/1962](#), de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. (2021, December 24). BOE.es. Retrieved March 3, 2022.

[BOE-A-1971-1454 Ley 44/1971](#), de 15 de noviembre, sobre reforma del Código Penal. (2021, November 15). BOE.es. Retrieved May 8, 2022.

[BOE-A-1989-14247 Ley Orgánica 3/1989](#), de 21 de junio, de actualización del Código Penal. (2021, June 21). BOE.es. Retrieved March 3, 2022.

[BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995](#), de 23 de noviembre, del Código Penal. (2021, November 23). BOE.es. Retrieved March 3, 2022.

[BOE-A-2007-20636 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. (2021, November 30). BOE.es. Retrieved May 8, 2022.

[BOE-A-2010-9953 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. (2021, June 22). BOE.es. Retrieved March 3, 2022.

[BOE-A-2019-2973 Ley Orgánica 2/2019](#), de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar ... (2022, March 1). BOE.es. Retrieved March 4, 2022.

Cano Campos, T. (2010). *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*. Editorial Aranzadi.

Cuello Calon, E. (1950). *Ley penal del automóvil*. Bosch, Casa Editorial.

[Delitos Contra la Seguridad Vial ▷ Guía Actualizada 2022](#). (n.d.). Conceptos Jurídicos. Retrieved March 4, 2022.

[Delitos y criminalidad vial en España](#). *Evolución de la delincuencia contra la Seguridad Vial (2012-2015)* - FundacionLDA - webCorporativa. (n.d.). Fundación Línea Directa. Retrieved March 11, 2022.

[DGT. \(2017, abril 24\). Evolución de la delincuencia contra la Seguridad Vial \(2012-2015\)](#).

[Dirección General de Tráfico](#). (n.d.). *Untitled*. DGT. Retrieved April 4, 2022.

[EL PARQUE MÓVIL DEL ESTADO](#). (2014, April 6). Ministerio de Hacienda. Retrieved March 4, 2022.

[El parque móvil español, casi dos años y medio más envejecido que la media europea, según Anfac](#). (2021, August 18). Europa Press. Retrieved April 13, 2022.

[España. Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor](#). (n.d.). BOE.es. Retrieved March 3, 2022.

[LOS CONDUCTORES](#). (n.d.). DGT. Retrieved April 7, 2022.

[LOS PEATONES](#). (n.d.). DGT. Retrieved April 7, 2022.

Mestre Delgado, E. (Septiembre de 2021). *Código Penal: Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre* (vigésima octava edición del Código Penal de 1995 ed.). Edictorial Tecnos.

[Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico](#). (2014, Noviembre 29). Retrieved Mayo 08, 2022.

[Orús, A. \(2021, September 6\). • Censo de conductores: total permisos en España 2007-2020](#). Statista. Retrieved March 4, 2022.

Osuna del Río, F. J. (n.d.). *Delitos Contra La Seguridad Vial*.

[Redondo, M. \(2021, May 14\). Atención pregunta: ¿sabes cuántos coches hay en la actualidad en España?](#) Highmotor. Retrieved March 4, 2022.

[Seguridad activa y pasiva: diferencias y elementos que la conforman](#). (n.d.). Motor.es. Retrieved May 8, 2022, from <https://www.motor.es/que-es/seguridad-activa-pasiva>.

[Servicio Estadística. Observatorio Nacional de Seguridad Vial](#). (n.d.). *Anuario Estadístico General 2020*. Anuario Estadístico General 2020 -DGT.