



PERFILES DELICTIVOS EN LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO: ANÁLISIS SEGÚN EL INCISO DEL ARTÍCULO 384 DEL CÓDIGO PENAL QUEBRANTADO EN SORIA (2019-2023)

UNAI MORENO LADRERA 
POLICÍA LOCAL DE SORIA
umoreno@soria.es

VANESA BERLANGA SILVENTE 
UNIVERSIDAD ABAT OLIVA CEU
vberlangas@uao.es

SERGIO RODRÍGUEZ LÓPEZ-ROS 
UNIVERSIDAD ABAT OLIVA CEU
srodriguezl@uao.es

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. I.1. LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO EN ESPAÑA: UN RECORRIDO POR LA LEGISLACIÓN DESDE 1900. I.2. DIFERENTES PERFILES DELICTIVOS EN CUANTO A DIFERENTES MODOS DE TRANSGRESIÓN NORMATIVA. II. METODOLOGÍA. II.1. MUESTRA. II.2. PROCEDIMIENTO. II.3. ANÁLISIS DE DATOS. III. RESULTADOS. III.1. DISTRIBUCIÓN Y TIPOLOGÍA DE DELITOS VIALES CONFORME AL ARTÍCULO 384 EN SORIA. III.2. PERFIL DE LOS INFRACTORES. III.3. CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS. III.4. ASPECTOS TEMPORALES DEL INCIDENTE. III.5. ELEMENTOS PROBATORIOS Y GARANTÍAS PROCESALES DEL INVESTIGADO. IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES. V. LIMITACIONES DEL ESTUDIO E INVESTIGACIONES FUTURAS

RESUMEN: La delincuencia vial, especialmente la conducción sin permiso representa un desafío crítico para la seguridad vial en España. Este estudio analiza los cambios normativos del artículo 384 del Código Penal y los perfiles criminológicos de infractores en Soria relacionados con el inciso del artículo 384 transgredido (2019-2023), con base en 60 atestados policiales. El estudio confirma la existencia de perfiles delictivos diferenciados en la conducción sin permiso, según el inciso del artículo 384 del Código Penal transgredido, con variaciones significativas en características personales, vehiculares o temporales. Los hallazgos ofrecen una base sólida para implementar políticas preventivas y de seguridad vial más efectivas, ajustadas a los patrones de comportamiento detectados en la población infractora.

PALABRAS CLAVE: Criminología vial, delincuencia vial, conducción sin permiso, determinación perfil criminal vial, artículo 384 Código Penal.

CRIMINAL PROFILES IN DRIVING WITHOUT A LICENSE: ANALYSIS ACCORDING TO THE ARTICLE 384 OF THE PENAL CODE VIOLATED IN SORIA (2019-2023)

ABSTRACT: Road crime, especially driving without a license, represents a critical challenge for road safety in Spain. This study analyzes the regulatory changes in Article 384 of the Penal Code and the criminal profiles of offenders in Soria related to the violation of Article 384 (2019-2023), based on 60 police reports. The study confirms the existence of distinct criminal profiles for driving without a license, according to the violation

of Article 384 of the Penal Code, with significant variations in personal, vehicular, and temporal characteristics. The findings offer a solid basis for implementing more effective preventive and road safety policies tailored to the behavioral patterns detected in the offending population.

KEYWORDS: Road criminology, road crime, driving without a license, determining the road criminal profile, article 384 of the Criminal Code.

I. Introducción

Tanto los cambios legislativos y educativos como las políticas preventivas en torno a la seguridad han sido notorios durante los últimos años en una sociedad en constante evolución. La gravedad de diversas conductas sociales, imprudentes en relación con la seguridad vial, llevó a que estos hechos fueran considerados distintos tipos de delito llevando a cabo unas políticas de seguridad reales y efectivas con el fin de obtener una seguridad completa. Según la Organización Mundial de la Salud, una persona muere en un accidente de circulación cada 27 segundos en el mundo, habiendo 1,19 millones de muertes totales a consecuencia de un accidente de tráfico, siendo España el 14º país con menos muertes por y una tasa anual de siniestros mortales por millón de desplazamientos en 2,2, siendo el valor más bajo desde el año 1993¹.

A pesar de obtener un descenso significativo desde 2010 y según datos de la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT), desde el año 2020 España ha tenido un repunte significativo de los fallecidos como consecuencia de accidentes de circulación, repuntando en un más de un 20% en siniestros con víctimas fallecidas y en más de un 23% en siniestros con personas heridas hospitalizadas², siendo el sexto año desde que se tienen registros con las cifras de mortalidad y heridos hospitalizados más bajas³. Según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el año 2024 ha tenido una reducción del 1% en siniestros, 0,98% de lesionados y del 1,1% de muertes, datos esperanzadores.

I.1. La conducción sin permiso en España: un recorrido por la legislación desde 1900

La regulación del tráfico en nuestro país tiene sus orígenes en el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado, aprobado el 17 de septiembre de 1900⁴. Esta norma pionera fue seguida por la promulgación de leyes específicas sobre sanciones en materia de tráfico y seguridad vial, como el Real Decreto de 24 de julio de 1918⁵ y las publicaciones en la Gaceta de Madrid de 17 de octubre de 1920 y 24 de noviembre de 1922.

Estas disposiciones fueron posteriormente armonizadas mediante el Decreto de 25 de septiembre de 1934, que aprobó el Código de Circulación y sus Anexos⁶. Es notable que el artículo 5 del primer

¹ DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, *Informe de siniestralidad mortal en áreas interurbanas 2024*, Madrid, DGT, 2025 (disponible en www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nota_prensa/2024-record-historico-desplazamientos-carretera-mientras-se-estabiliza-el-numero-de-fallecidos-en-siniestros-de-trafico/INF_CIERRE_2024_v10_FINAL.pdf; fecha de consulta: 13.11.2025).

² *Ibidem*

³ *Ibidem*

⁴ MINISTERIO DE FOMENTO, *Instrucción para el cumplimiento del Reglamento de 17 de septiembre de 1900 sobre servicios de coches automóviles*, 1907 (disponible en <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.do?id=11659>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁵ Real Decreto de 24 de julio de 1918, por el que se aprueba el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España (Gaceta de Madrid núm. 205, de 24.07.1918) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1918-3950>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁶ Decreto de 25 de septiembre de 1934, por el que se aprueba el Código de Circulación y sus Anexos (Gaceta de Madrid núm. 269, de 26.09.1934) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1934-8197>; fecha de consulta: 13.11.2025).

Real Decreto mencionado ya estableciera la necesidad de un permiso de conducción expedido por el Gobernador Civil de la provincia de residencia, con sanciones que incluían multas, suspensión cautelar y retirada definitiva de la autorización para conducir en caso de incumplimiento.

La llegada del Real Decreto Ley que aprobó el Código Penal de 1928⁷ marcó un punto de inflexión en la regulación penal de la conducción sin permiso. El artículo 574 tipificaba esta conducta como delito, sancionándola con pena de prisión de dos meses y multa de 1.000 a 3.000 pesetas. Además, el artículo 576 abordaba los delitos por imprevisión, imprudencia o impericia grave en la conducción, incluyendo la conducción temeraria y la puesta en peligro de la seguridad propia y ajena. Sin embargo, la doctrina criticó la configuración confusa de estos artículos, lo que llevó a su derogación en la reforma legislativa de 1932⁸. A pesar de la falta de persecución judicial, estas conductas seguían siendo sancionadas administrativamente. La renovación del Código Penal en 1944 mantuvo la exclusión de estas conductas del ámbito penal.

La creciente presencia de automóviles en las carreteras y el aumento de accidentes de circulación llevaron a la promulgación de la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor, conocida como Ley del Automóvil⁹. Según lo dispuesto en su prólogo, esta ley surgió ante la necesidad de reprochar adecuadamente (de esta afirmación y tras lo dispuesto en la propia ley entendemos que penalmente) las conductas delictivas relacionadas con la circulación de vehículos a motor, ya que las sanciones pecuniarias existentes eran consideradas insuficientes y de poca cuantía para reprimir eficazmente estos hechos.

Dicha ley, también conocida como Ley del Automóvil, marcó un hito en la regulación penal de la seguridad vial. En su artículo primero, esta ley incorporó por primera vez el reproche penal hacia la conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Según Gómez¹⁰, esta connotación de influencia sentó las bases para la legislación actual y se diferenció de la normativa anterior. Además, esta ley continuó castigando conductas como la velocidad excesiva y la conducción sin permiso, incluyendo la variante de quebrantamiento de condena, un tipo penal que fue recuperado recientemente después de su desaparición en 1973.

La Ley 47/1959, de 30 de julio¹¹, marcó un hito en la regulación del tráfico en España al crear la Dirección General de Tráfico (DGT). Esta ley reorganizó la competencia en materia de tráfico rodado debido al notable crecimiento del parque automovilístico en ese momento, similar a lo que ocurría en países como Estados Unidos. Posteriormente, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor¹², introdujo cambios significativos en la legislación penal vial. La entrada en vigor de esta ley reincorporó infracciones al Código Penal que ya habían sido

⁷ Real Decreto-ley de 13 de septiembre de 1928, por el que se aprueba el proyecto de Código Penal y se dispone que empiece a regir como Ley del Reino el día 1 de enero de 1929 (Gaceta de Madrid núm. 257, de 13.09.1928, págs. 1450-1526) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1928-8856>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁸ Ley de 27 de octubre de 1932, por la que se autoriza al Ministro de Gracia y Justicia para publicar como Ley el Código Penal reformado, con arreglo a las bases establecidas en la Ley de 8 de septiembre del mismo año (Gaceta de Madrid núm. 310, de 05.11.1932, págs. 818-856) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1932-8533>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁹ Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor (BOE núm. 130, de 10.05.1950, pág. 2039) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1950-5489>; fecha de consulta: 13.11.2025).

¹⁰ GÓMEZ, P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, s. l., Bosch, 1988.

¹¹ Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional (BOE núm. 182, de 31.07.1959, págs. 10371-10372) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1959-10348>; fecha de consulta: 13.11.2025).

¹² Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE núm. 310, de 27.12.1962) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1962-24427>; fecha de consulta: 13.11.2025).

publicadas en leyes derogadas y agregó nuevos delitos centrados en proteger la vida y salud de las personas. Según Cobo del Rosal¹³, esto llevó a la creación de los primeros delitos españoles de peligro concreto y abstracto en la historia del Código Penal español, aunque fue criticada por la doctrina por integrar aspectos penales, civiles y procesales.

El artículo 5 de dicha ley generó controversia al tipificar la conducción bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Algunos autores consideraron que esto constituía peligro abstracto, mientras que otros muchos lo veían como peligro concreto. Esta controversia llevó a la modificación de la ley y la posterior promulgación de la Ley 3/1967, de 8 de abril¹⁴, la cual modificó diferentes artículos del Código Penal, aclaró las diferencias significativas anteriores y estableció claramente los tipos penales relacionados con delitos contra la seguridad del tráfico en el Código Penal^{15 16}.

La reforma del Código Penal mediante el Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre¹⁷, marcó un punto de inflexión en la legislación penal vial en España, ya que suprimió el delito de conducción ilegal o por no haber obtenido nunca la correspondiente licencia o permiso de conducción, siendo esta despenalizada en 1983 como delito al implicar necesariamente una conducción insegura la no disposición de esta licencia¹⁸.

A pesar de esta evolución normativa, es innegable que el Derecho Penal ha experimentado un cambio significativo en las últimas décadas en lo que respecta a la seguridad vial. La criminología vial y los estudios recientes han demostrado la importancia de la prevención en la reducción de riesgos y conductas peligrosas en la vía pública. En este sentido, la prevención se enfoca tanto en la modificación de comportamientos directos como en la disuasión de conductas no deseadas, lo que ha llevado a una mayor efectividad en la protección de la seguridad vial.

La introducción de la Ley Orgánica 17/2005, en vigor desde el año 2006, que instauró el sistema de permiso por puntos, marcó un hito significativo en la lucha contra la transgresión del artículo 384 del Código Penal en España¹⁹, incorporándose con la única justificación de reforzar la eficacia preventiva de una norma administrativa²⁰. Esta reforma legislativa supuso un cambio sustancial en la forma en que se abordaba la seguridad vial, ya que introdujo un sistema de sanciones más efectivas y disuasorias para aquellos conductores que infringían las normas de tráfico²¹. Con el permiso por puntos, los conductores que cometían infracciones graves perdían puntos de su licencia, lo que podía llevar a la pérdida total de la misma si acumulaban un número determinado de puntos perdidos. En comparación con la legislación previa, la LO 17/2005 supuso un endurecimiento significativo de las sanciones para aquellos conductores que infringían las normas

¹³ COBO DEL ROSAL, M., *Comentarios al Código Penal, segunda época, tomo XI, libro II. Título XVII, de los delitos contra la seguridad colectiva (artículos 359 al 385)*, s. l., CESEJ, 2008.

¹⁴ Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 86, de 11.04.1967) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1967-5578>; fecha de consulta: 13.11.2025).

¹⁵ CERZO, J., «Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico», *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Sociales*, 3, 1970, págs. 581-603.

¹⁶ FERNÁNDEZ, D., «Sobre el bien o los bienes jurídicos protegidos de los artículos 379.2 (inciso primero) y 383 del Código Penal», *Iustel*, nº 25, 2016, págs. 1-41 (disponible en https://www.udima.es/sites/udima.es/files/Articulo_DanielFernandezBermejo.pdf; fecha de consulta: 13.11.2025).

¹⁷ Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre (BOE núm. 297, de 12.12.1973) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1973-1715>; fecha de consulta: 13.11.2025).

¹⁸ MINGORANCE, J. A. *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social* [tesis doctoral]. Spacio UNED, 2019, <https://hdl.handle.net/20.500.14468/17616>.

¹⁹ CARRASCO GARCÍA, A., «Análisis de debilidades y propuestas de mejora en la legislación nacional de tráfico», *Revista General de Derecho Administrativo*, 65, 2024.

²⁰ Mingorance, *El derecho...*, cit., pp. 220-221.

²¹ CONEJERO, E. y SEGURA, M. del C., «Evaluando la seguridad vial: el caso del carnet por puntos en España», *Boletín Científico Sapiens Research*, 9 (2), 2019, págs. 33-40.

de tráfico. La pérdida de puntos se convirtió en una herramienta efectiva para reducir la reincidencia de conductas peligrosas al volante. Además, la transparencia y la claridad del sistema de permiso por puntos permitieron a los conductores conocer exactamente las consecuencias de sus acciones y tomar medidas para evitar la pérdida de puntos. En general, la introducción del permiso por puntos ha sido considerada una medida efectiva para mejorar la seguridad vial en España y reducir el número de accidentes de tráfico, al igual que ha sucedido en diferentes países²².

1.2. Diferentes perfiles delictivos en cuanto a diferentes modos de transgresión normativa

La literatura existente sugiere que los infractores de normas de tráfico presentan características personales diferenciadas²³. Estudios previos han identificado que la edad media de estos individuos se sitúa entre los 34 y 39 años^{24 25}, con un predominio significativo del género masculino^{26 27 28} (en torno al 90%). Además, este género presenta mayores tasas de reincidencia^{29 30}.

La presencia de antecedentes penales y sanciones previas por infracciones de tráfico aumenta la probabilidad de futuras conductas de riesgo al volante^{31 32}. Factores como el abuso de alcohol³³ y el consumo de sustancias psicotrópicas³⁴ están directamente relacionados con la reincidencia y la

²² CASTILLO MANZANO, J. I. y CASTRO NUÑO, M., «Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis», *Transport Policy*, 21, 2012, págs. 191-201.

²³ FAÍLDE GARRIDO, J. M., MARTÍNEZ TORRES, J., RODRÍGUEZ CASTRO, Y. y GARCÍA RODRÍGUEZ, M. A., «Do road offenders constitute a unique clinical and sociodemographic profile? The relationship between crime and road safety», *Psychology, Crime & Law*, 30(8), 842-862. <https://doi.org/10.1080/1068316X.2022.2126841>

²⁴ BAUTISTA ORTUÑO, R. y MIRÓ LLINARES, F., «Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante», *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 11, 2014, págs. 387-410.

²⁵ ESCAMILLA ROBLA, M. C., *El perfil psicológico y criminológico de los delincuentes viales condenados a trabajos en beneficio de la comunidad en seguridad vial*, tesis doctoral, Universitat de València, 2018, <http://hdl.handle.net/10550/68026>

²⁶ ESCAMILLA ROBLA, M. C., *El perfil psicológico...*, cit., pp. 245-248.

²⁷ NOVOA, A. M., PÉREZ, K., SANTAMARIÑA RUBIO, E., MARÍ DELL'OLMO, M., FERRANDO, J., PEIRÓ, R., TOBÍAS, A., ZORI, P. y BORRELL, C., «Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time series study», *American Journal of Public Health*, 100 (11), 2010, págs. 2220-2227, <https://doi.org/10.2105/AJPH.2010.192104>

²⁸ BAUTISTA ORTUÑO, R. y MIRÓ LLINARES, F., «Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante», *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 11, 2014, págs. 387-410.

²⁹ *Ibidem*

³⁰ PADILLA, J. L., DONCEL, P., GUGLIOTTA, A. y CASTRO, C., «Which drivers are at risk? Factors that determine the profile of the reoffender driver», *Accident Analysis & Prevention*, n° 119, 2018, págs. 237-247, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.07.021>

³¹ ELLIOTT, M., WALLER, P., RAGHUNATHAN, T., SHOPE, J. y LITTLE, R., «Persistence of violation and crash behavior over time», *Journal of Safety Research*, 31 (4), 2000, págs. 229-242, [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(00\)00042-6](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(00)00042-6)

³² SAGBERG, F. e INGBRIGTSEN, R., «Effects of a penalty point system on traffic violations», *Accident Analysis & Prevention*, 110, 2018, págs. 71-77, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002>

³³ CASTRO, C., DONCEL, P., DINU, A. I. y PADILLA, F., «Strong predictors of offender drivers: Drug and alcohol addiction and the inability to dissociate binge alcohol or drug consumption from driving. Revoking their driver's licence may not be enough», *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 92, 2023, págs. 337-352, <http://doi.org/10.1016/j.trf.2022.12.002>

³⁴ PADILLA et al., «Which drivers...», *op. cit.*, p. 242.

conducción temeraria. Asimismo, la percepción del riesgo varía entre sexos, lo que sugiere que los factores influyentes en la infracción normativa y la reincidencia difieren entre hombres y mujeres³⁵.

En contraposición a lo dispuesto por algunos autores en cuanto a la relación existente entre inmigración y delincuencia general^{36 37}, existe una sobrerrepresentación de ciertos conductores originarios de países diferentes a España en cuanto a delitos contra la seguridad vial en nuestro país. Las características sociodemográficas también influyen en la definición del perfil de los delincuentes^{38 39}.

Este estudio analiza los atestados policiales por conducción sin permiso o licencia en Soria (2019-2023) con el objetivo de identificar las características criminológicas de los conductores investigados y determinar patrones comunes en su perfil criminológico en función del inciso vulnerado. Además, se examina la evolución temporal de estos delitos para el desarrollo de políticas preventivas específicas y basadas en evidencia, con el fin último de mejorar la seguridad vial en la ciudad.

Este estudio parte de varias hipótesis clave para explorar las características criminológicas de los conductores infractores de la normativa de conducción sin permiso o licencia en Soria. Se plantea que la mayoría de los infractores son hombres en un rango de edad específico (H1). Además, se espera que la conducción con permiso o licencia sin vigencia sea la principal infracción cometida (H2). También se anticipa que los delitos ocurren predominantemente en horarios vespertinos y fines de semana (H3). Asimismo, se investiga si existe una relación significativa entre los conductores infractores y con antecedentes penales en delitos contra la seguridad vial (H4). Finalmente, se examina si los conductores originarios de Bolivia y Ecuador presentan una mayor propensión a infringir la normativa vial en comparación con otras nacionalidades de conductores (H5). El contraste de estas hipótesis permitirá profundizar en la comprensión de los patrones criminológicos asociados a la conducción sin permiso o licencia.

II. Metodología

II.1. Muestra

La población objeto de estudio incluye a 60 conductores investigados por infringir el artículo 384 del Código Penal en la ciudad de Soria durante el período 2019-2023. Estos conductores fueron clasificados en tres grupos: (1) aquellos cuya incoación penal derivó de la transgresión del primero de los incisos dispuesto en el artículo 384 del Código Penal (n=27), (2) aquellos investigados por la transgresión del segundo de los incisos de dicho artículo (n=16) y (3) cuyos conductores fueron investigados por la transgresión del tercer inciso del mismo artículo (n=17).

La muestra representa casos registrados por las unidades de las unidades de Policía Judicial de la Policía Local de Soria durante el periodo 2019-2023. Para minimizar sesgos en la interpretación de los resultados, hemos realizado una revisión metodológica que incluye un análisis comparativo entre infractores detectados en controles policiales y aquellos identificados por otros medios, como accidentes o patrullaje aleatorio. Esto permite evaluar con mayor precisión las diferencias en perfiles

³⁵ LIJARCIO, I., LLAMAZARES, F. J., VALLE, E., MONTORO, L. y USECHE, S. A., «Assessing risk perception over recidivist traffic offenders from a multigroup approach: How gendered could it be?», *European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 14 (1), 2022, págs. 33-41 (<https://doi.org/10.5093/ejpalc2022a4>)

³⁶ GARCÍA, E., *Inmigración y delincuencia: (...), op. cit., p.22.*

³⁷ RUIZ FINCIAS, M. I., GRIMALDO SANTAMARÍA, R. O. y DÍAZ, A., «Criminalidad e inmigración: análisis comparativo de la percepción de dos generaciones en España», *EPSIR*, 9, 2024, págs. 1-20, <https://doi.org/10.31637/epsir-2024-1813>

³⁸ ESCAMILLA ROBLA, M. C. *El perfil (...), op. cit., p. 247.*

³⁹ LLORENTE BLANCO, I., «Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial. Informes técnicos criminológicos», en *Logos Guardia Civil. Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2, 2024, págs. 99-116, <https://revistacugc.es/article/view/6199>

criminológicos según el modo de detección, evitando influencias artificiales en las conclusiones del estudio.

II.2. Procedimiento

El estudio se basó en la recopilación y análisis de atestados policiales elaborados por las unidades de Atestados de Policía Local de Soria durante el quinquenio analizado. Los atestados seleccionados fueron aquellos que cumplían con los criterios establecidos en el artículo 384 del Código Penal, posteriormente clasificándolos en cuanto al inciso transgredido para su tipificación. La información recopilada se complementó con datos secundarios, como registros del padrón municipal de habitantes, estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y horarios laborales de los agentes policiales.

La información se estructuró en torno a cuatro dimensiones fundamentales: características personales del infractor, tipología del vehículo implicado, dimensión temporal del delito y elementos probatorios y garantías procesales del investigado, garantizando una rigurosidad íntegra del análisis y facilitando tanto el estudio como la asimilación de los datos resultantes. Para sistematizar el análisis, se elaboraron 62 ítems relacionados con estas dimensiones, que permitieron crear bases de datos específicas. Además, se incluyeron variables adicionales, como el país originario del conductor o el tipo y color de los vehículos, obtenidas mediante fuentes complementarias.

II.3. Análisis de datos

Los datos recopilados fueron procesados y analizados utilizando los programas Python y Microsoft Excel, los cuales permitieron llevar a cabo un enfoque sistemático y estructurado, diseñado para asegurar la precisión y relevancia de los resultados obtenidos.

La investigación se llevó a cabo mediante un enfoque metodológico cuantitativo y descriptivo estructurado en varias fases. Inicialmente, se recopilaron y organizaron datos de atestados policiales en una base de datos específica, garantizando la anonimización y confidencialidad de los datos. Luego, se clasificaron los datos en dimensiones relacionadas con características del infractor, el inciso del artículo 384 del Código Penal quebrantado y circunstancias del incidente. Posteriormente, se realizó un análisis descriptivo y comparativo para identificar patrones y tendencias, seguido de una validación y depuración de datos para asegurar su consistencia y completitud. Este enfoque permitió identificar patrones comunes, tendencias y diferencias significativas entre los perfiles criminológicos de los infractores viales, contribuyendo a la determinación del perfil criminológico genérico del infractor vial transgresor del artículo 384 del Código Penal en la ciudad de Soria, en este contexto, así como diferentes perfiles en cuanto al inciso quebrantado. Finalmente, los resultados se interpretaron en el contexto de las hipótesis planteadas, permitiendo una comprensión profunda de los perfiles criminológicos de los infractores viales transgresores del artículo 384 del Código Penal de la ciudad de Soria.

III. Resultados

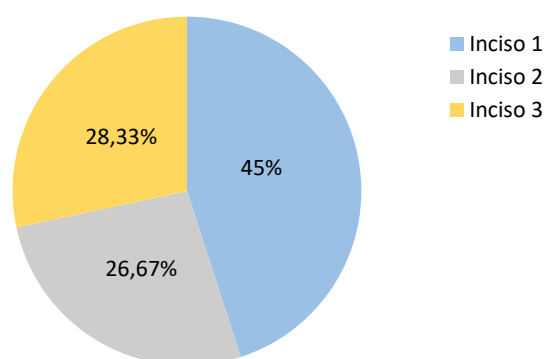
III.1. Distribución y tipología de delitos viales conforme al artículo 384 en Soria

En el marco del análisis delictivo en la ciudad de Soria durante el período 2019-2023, se investigaron un total de 336 delitos cometidos, de los cuales 60 (17,86%) estuvieron relacionados con la transgresión del artículo 384 del Código Penal. La distribución de estos delitos revela que 27 casos (45%) correspondieron a la conducción de vehículos sin vigencia por pérdida de puntos (inciso primero), 16 casos (26,67%) se vincularon a la privación cautelar o definitiva del permiso o

licencia de conducción (inciso segundo), y 17 casos (28,33%) involucraron la conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia correspondiente (tercer inciso).

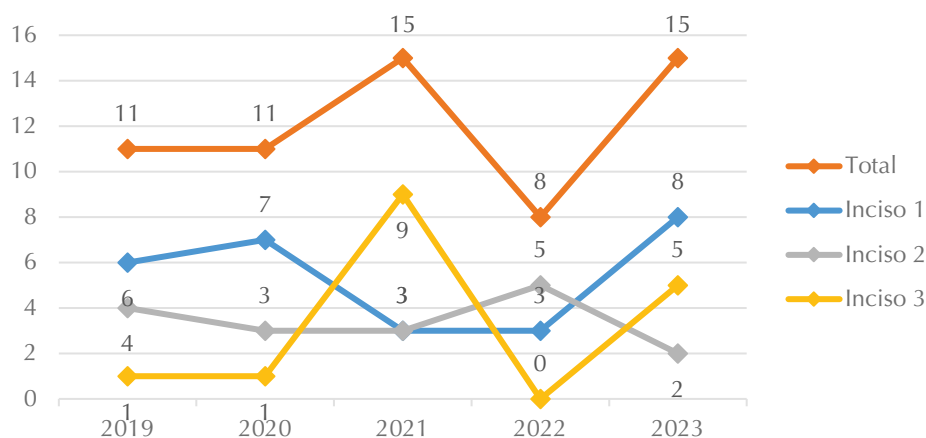
A consecuencia del quebrantamiento del artículo 384 se investigó a 60 conductores transgresores de un total de 84 delitos. Estos hallazgos sugieren la necesidad de profundizar en el análisis de las causas subyacentes y proponer estrategias efectivas para abordar la reincidencia y la falta de cumplimiento de las normativas viales.

Gráfico 1. Porcentaje de atestados elaborados según el inciso quebrantado.



La distribución de atestados durante el período estudiado de cinco años mostró una tendencia irregular, con un aumento del 36% en 2021 y un posterior descenso a casi la mitad en 2022, para luego ascender nuevamente a 15 casos en 2023. Al analizar los supuestos específicos del artículo 384, se observaron patrones diferentes: la conducción sin vigencia del permiso o licencia de conducción presentó un incremento significativo en 2020 y nuevamente en 2023, lo que sugiere un problema persistente en la seguridad vial. Por otro lado, la conducción con permiso o licencia retirada mostró un aumento notable en 2021, seguido de una caída abrupta en 2022 y un repunte en 2023. Finalmente, la conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción presentó una tendencia más lineal, con un aumento en 2022 y un descenso marcado en 2023. Estos patrones sugieren diferencias significativas en la aplicación del artículo 384 y en la eficacia de la detección de delitos.

Gráfico 2. Distribución de delitos por años.



III.2. Perfil de los infractores

La distribución por género de los conductores investigados muestra que el 93,33% eran hombres, mientras que las mujeres representaban el 6,67% restante. En este sentido, al analizar específicamente el grupo de mujeres, se observa que el 50% de ellas fueron investigadas por conducir con permiso o licencia de conducción sin vigencia, y el 50% restante por conducir con el permiso o licencia de conducción retirada. No se registraron casos de mujeres que condujeran sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

La edad media de los conductores investigados fue de 33,1 años, con una distribución por género que muestra diferencias notables. Mientras que la edad media de los hombres fue de 32,5 años, las mujeres presentaron una edad media significativamente mayor, alcanzando los 41 años. Al analizar las edades medias según el tipo de infracción, se observan variaciones importantes. En el caso de conducción sin vigencia en el permiso o licencia de conducción, la edad media fue de 31,9 años, con una marcada diferencia entre géneros: 31 años para los hombres y 43,5 años para las mujeres. Esto sugiere que los hombres tienden a cometer este delito a una edad más temprana que las mujeres. En cuanto a la conducción con permiso o licencia de conducción retirada, la edad media fue de 41,25 años, con una edad media de 38,5 años para las mujeres y 41,64 años para los hombres.

Por otro lado, los conductores que infringen el artículo conduciendo sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción presentan el perfil de infractor más joven, con una edad media de 27,29 años. Además, se observa una tendencia decreciente en la edad media de estos infractores a lo largo del tiempo, pasando de 31,75 años en 2019 a 25,5 años en 2023, lo que sugiere que la edad media podría seguir disminuyendo en el futuro.

Tabla 1. Perfil de los infractores.

		General	Inciso 1	Inciso 2	Inciso 3
Género	Masculino	93,33%	92,59%	87,5%	100%
	Femenino	6,67%	7,41%	12,5%	0%
Edad media (en años)	Masculino	32,5	31	41,64	27,29
	Femenino	41	43,5	38,5	-
Antigüedad media PC (en años)	Masculino	11,94	13,2	10,58	-
	Femenino	18,75	17,67	19,3	-
Residencia	Soria ciudad	81,66%	77,78%	87,50%	82,35%
	No ciudad	18,34%	22,22%	12,50%	17,65%
Reincidencia	Masculino	73,57%	100%	100%	17,65%
	Femenino	100%	100%	100%	-
	% total	78,30%	73,60%	100%	-
País de nacimiento			1º= Esp. 48,33%	2º= Ecu. 11,67%	3º= Bol. 11,67%

La antigüedad media de los permisos o licencias de conducción de los 43 conductores investigados por trasgredir los dos primeros incisos del artículo 384 se situó en 12,14 años, mientras que en el caso de los conductores que infringieron el tercer inciso no fue posible calcular esta antigüedad media debido a la ausencia de una autorización administrativa previa para la conducción. Al analizar por género, se encontraron diferencias notables, donde los hombres tenían una antigüedad media de 11,94 años, mientras que las mujeres tenían una antigüedad significativamente mayor, con 18,75 años.

La edad de obtención del permiso o licencia por primera vez fue en promedio a los 22,26 años, sin diferencias significativas entre géneros ni según el país de origen de los conductores. Sin embargo, al examinar la pérdida del permiso o licencia, se observaron diferencias importantes según

el género. Los varones tendían a perder el permiso aproximadamente a los 12 años después de obtenerlo, mientras que las mujeres lo perdían alrededor de los 19 años después de obtenerlo. Considerando el período de tiempo entre la pérdida del permiso y la comisión del delito (entre 8 meses y 1,5 años), se estima que la pérdida real del permiso ocurre entre 10 y 12 años para los varones y entre 17 y 19 años para las mujeres. Además, la antigüedad media de los permisos de conducción muestra una tendencia decreciente en los últimos 3 años del estudio, pasando de 23,67 años en 2021 a 9,77 años en 2023, lo que podría estar relacionado con la introducción del permiso por puntos y las nuevas penalizaciones implementadas en 2021.

El análisis territorial de los delitos contra la seguridad vial revela una marcada concentración geográfica, con el 81,66% de los casos cometidos por residentes en la propia ciudad y el 16,67% en el extrarradio. En general, el 98,33% de los conductores investigados residían dentro de la provincia de Soria, lo que sugiere una fuerte vinculación territorial con el lugar de comisión del delito. Solo un caso se registró fuera de la provincia, correspondiente a un conductor investigado por transgredir el tercer inciso. Estos resultados ponen de manifiesto una posible geolocalización y especialización de los infractores contra la seguridad vial, lo que destaca la importancia de considerar factores como la educación y la persecución en la comisión de conductas delictivas relacionadas con la conducción ilegal.

El análisis de los antecedentes de los conductores investigados revela una alta tasa de reincidencia, con el 78,3% de los casos registrando antecedentes previos contra la seguridad vial. Todas las mujeres investigadas tenían antecedentes, mientras que el 73,57% de los hombres también presentaban historial delictivo previo en este ámbito. La reincidencia es especialmente alta en los casos de conductores que infringen los incisos relacionados con la conducción con permiso o licencia sin vigencia y previamente retirada o suspendida, con una tasa de reincidencia del 100%. Esto se debe a que estos incisos requieren una infracción previa por definición. En cambio, los conductores investigados por conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción representaron solo el 17,65% de los casos. En general, este artículo es el más quebrantado por conductores reincidentes, con 4 de cada 5 conductores investigados teniendo antecedentes. La reincidencia parece estar relacionada con la falta de cumplimiento de los requisitos para recuperar el permiso de conducción, como realizar el curso de sensibilización vial o el examen previo, lo que indica una relación directa entre la reincidencia y la inobservancia de las condiciones para la recuperación del permiso o licencia de conducción.

El análisis del país de nacimiento de los conductores investigados revela una diversidad de orígenes, con 60 conductores procedentes de 11 países diferentes. España es el país con mayor representación, con un 48,33% del total, seguido de Bolivia y Ecuador, cada uno con un 11,67%. Otros países europeos, como Bulgaria y Rumania, también están representados, con un 8,33% y un 6,67%, respectivamente. África está representada por conductores procedentes de Mali y Marruecos, cada uno con un 1,67%. A partir de estos datos, se puede analizar la relación entre el país de origen y los casos de conducción con pérdida de vigencia. En este sentido, se observa que España lidera con el 55,56% de los casos.

Resulta interesante destacar que los conductores de origen americano tienen una incidencia en la transgresión de este inciso en más de 8 puntos por encima de su representación poblacional. En relación con los conductores que conducen con el carnet retirado, se observa que los nacidos en España son mayoría. Sin embargo, es notable que los conductores de origen americano tengan un porcentaje de investigados cercano, lo que sugiere una posible similitud en los patrones de comportamiento entre estos grupos. Por último, la distribución de conductores investigados por no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción es particularmente interesante. El 35,39% son nacidos en España, mientras que el 47,06% provienen de países de América, con una representación específica de bolivianos, peruanos, ecuatorianos y brasileños. Esta distribución sugiere una mayor incidencia de este delito entre personas de origen americano en comparación con otras nacionalidades.

III.3. Características de los vehículos involucrados

Tabla 2. Características de los vehículos involucrados.

		General	Inciso 1	Inciso 2	Inciso 3
Marcas comunes	1º	Seat 18,33%	Seat 29,63%	Ford 25%	Citroen 17,65%
	2º	Ford 16,67%	Vw 18,52%	Bmw 12,5%	Seat 11,76%
	3º	Vw 11,67%	Ford 14,81%	Renault 12,5%	Ford 11,76%
Colores comunes	1º	Blanco 26,67%	Blanco 37,04%	Blanco 31,25%	Blanco 25%
	2º	Negro 18,33%	Negro 18,33%	Negro 25%	Negro 25%
	3º	Rojo 18,33%	Rojo 18,33%	Rojo 18,75%	Rojo 25%
Antigüedad media del vehículo (en años)		16,43	16,71	15,84	17,27
Tipo de vehículo utilizado	1º	Turismo 83,33%	Turismo 92,59%	Turismo 75%	Turismo 76,47%
	2º	VMA 11,67%	VMA 7,41%	VMA 18,75%	VMA 11,76%
	3º	Motocicleta 3,33%	-	Todoterreno 6,25%	Ciclomotor 11,76%

El análisis de los vehículos involucrados en el delito revela una variedad de marcas, con 19 marcas diferentes representadas, incluyendo marcas exclusivas de ciclomotores y motocicletas como KTM y Yamaha. Los años 2021 y 2023 registraron el mayor número de marcas involucradas, coincidiendo con un aumento en el número de atestados. Las marcas más frecuentes fueron Seat (18,33%), Ford (16,67%) y Volkswagen (11,67%), lo que sugiere que los conductores que cometen este delito tienen una preferencia particular por estas marcas. En cuanto a los diferentes incisos del delito, se observan patrones específicos en cuanto a las marcas de vehículos involucradas. Al analizar los conductores investigados por conducir sin permiso o licencia vigente, se observa que las marcas más comunes fueron Seat (29,63%), Volkswagen (18,52%) y Ford (14,81%). Esto sugiere que los conductores con mayor predisposición a perder su carnet de conducir por puntos tienden a conducir vehículos de estas marcas. Para el segundo inciso, la marca más reportada fue Ford, con un 25% de los casos, seguida de BMW y Renault con un 12,5% cada una. En cambio, para el tercer inciso, la marca más frecuente fue Citroën (17,65%), seguida de Seat y Ford (11,76% cada una). Es notable que Citroën es la marca más apreciada por los conductores que cometen este tipo de infracción específica.

El análisis del color de los vehículos involucrados en el delito revela que los colores blanco (26,67%), negro (18,33%) y rojo (18,33%) son los más frecuentes. Al examinar los diferentes incisos del artículo, se observa que los colores más frecuentes son similares, aunque con variaciones en los porcentajes. En el primer inciso, el color blanco es el más común, representando un 37,04% de los casos, seguido de los colores negro y rojo. De manera similar, en el segundo inciso, el color blanco también ocupa el primer lugar, aunque con un porcentaje diferente, y es seguido por los colores negro y rojo en ese orden. En contraste, en el tercer inciso, los tres colores mencionados están igualados, con un 25% cada uno. Estos resultados sugieren que, aunque hay algunas variaciones en los patrones de color según el inciso específico, los colores blanco, negro y rojo son consistentemente los más frecuentes en los vehículos involucrados en la transgresión del presente artículo.

La antigüedad media de los vehículos involucrados en el delito varía según su tipo. Los vehículos mixtos adaptables presentan una media de 8,26 años, mientras que los ciclomotores disponen de 12 años, los turismos 17,58 años y los todoterrenos 25 años. La antigüedad media general es de 16,43 años. Se observa una tendencia a delinquir con vehículos más antiguos con el tiempo, pasando de 12,54 años en el primer año estudiado a 18 años en el 2023. Esto sugiere que los conductores que quebrantan este artículo suelen tener vehículos cada vez más antiguos, lo que podría reflejar las limitaciones económicas de los investigados. Al analizar la antigüedad media de los vehículos según el inciso del artículo 384, se observan características diferentes para cada uno de ellos. A pesar de presentar una antigüedad media similar, la de los vehículos que transgreden el primer inciso muestra una tendencia descendente, mientras que las dos siguientes muestran una

tendencia ascendente con el paso de los años objeto de estudio. Esto sugiere que cada inciso tiene patrones específicos en cuanto a la antigüedad de los vehículos involucrados.

El análisis de los delitos cometidos en vías de titularidad municipal revela una distribución específica según el tipo de vehículo. Los turismos son los más frecuentes, representando el 83,33% de los casos, seguidos de vehículos mixtos adaptables (11,67%), motocicletas (3,33%) y todoterrenos (1,67%). Estos resultados sugieren que los turismos son el tipo de vehículo más comúnmente utilizado para transgredir esta norma penal, independientemente del inciso específico, y al mismo tiempo son el tipo de vehículo mayoritario que circula por vías urbanas. Al examinar los diferentes incisos del delito, se observan patrones específicos en cuanto al tipo de vehículo utilizado. Los investigados por conducción con pérdida de vigencia conducían turismos en el 92,59% de los casos y vehículos mixtos adaptables en el 7,41% restante. En cambio, los investigados por conducir sin autorización administrativa manejaban turismos en el 75% de los casos, vehículos mixtos adaptables en el 18,75% y vehículos todoterrenos en el 6,25% restante. De manera similar, en el caso de la conducción sin autorización administrativa previa, el turismo es el vehículo más utilizado, representando el 76,47% de los casos, seguido del ciclomotor y del vehículo mixto adaptable con el mismo porcentaje del 11,76%.

III.4. Aspectos temporales del incidente

La distribución estacional de los delitos analizados en esta investigación revela patrones interesantes. A nivel general, el mayor número de delitos se concentra en verano con un 30% de incidencia, seguido de cerca por la primavera con un 26,67%, mientras que las estaciones de invierno y otoño presentan porcentajes similares, con un 21,67% cada una. Al desglosar los supuestos específicos del artículo 384, se aprecian diferencias significativas en la estacionalidad de su comisión.

En la conducción con pérdida total de puntos, la mayor incidencia se registra en invierno con un 33,33% de los casos, mientras que en las demás estaciones se mantiene constante con un 22,22% cada una. En cuanto a la conducción con pérdida de vigencia, la primavera y el verano son las estaciones con mayor frecuencia. Por otro lado, la transgresión del tercer inciso muestra una marcada tendencia estival, con un 47% del total de casos, mientras que el invierno registra el menor porcentaje con un 11,76%. Estos hallazgos sugieren que cada tipo de delito presenta dinámicas estacionales particulares.

Los meses con mayor número de delitos registrados fueron abril, junio y julio, mientras que mayo y noviembre presentaron la menor incidencia. Los resultados sugieren que los delitos tienden a concentrarse en meses y estaciones con mejor tiempo y temperaturas más altas. Esta correlación podría indicar que las condiciones climáticas favorables y el aumento en el número de desplazamientos durante estas estaciones contribuyen a un incremento en la comisión de delitos. En particular, la estación estival muestra una mayor incidencia delictiva, coincidiendo con un aumento en los desplazamientos y predominando. Estos hallazgos respaldan la necesidad de reforzar el control y vigilancia del tráfico durante las estaciones más calurosas, especialmente en verano.

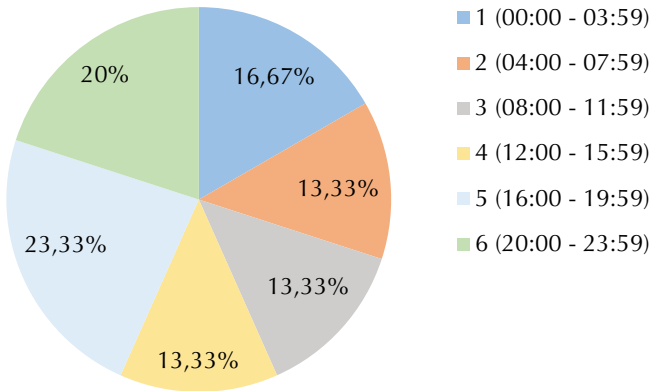
La franja horaria con mayor incidencia delictiva se encuentra entre las 16:00 y las 19:59 horas, con un 23,33% de los casos, seguida por las franjas de 20:00-23:59 horas (20%) y 00:00-03:59 horas (16,67%). Las horas restantes presentan una distribución equitativa, con 8 delitos por franja horaria. Estos resultados sugieren que las primeras horas de la tarde, coincidiendo con el fin de la jornada laboral, son las más propensas para la comisión de estos delitos. Al analizar los diferentes tipos de transgresiones, se observan patrones horarios específicos. La transgresión del primer inciso se concentra entre las 12:00 y las 19:59 horas, mientras que la menor incidencia se registra entre las 00:00 y las 03:59 horas. Por otro lado, la franja horaria de 00:00-03:59 horas es la más frecuente para la transgresión del segundo inciso, con un 43,75% de los casos. En cuanto al tercer inciso, las franjas horarias de 00:00-03:59, 04:00-07:59 y 12:00-15:59 presentan la misma incidencia, con un

23,53% cada una, y concentrando el 70,59% de los delitos en estos periodos. Estos hallazgos revelan patrones horarios distintos para cada tipo de transgresión.

Tabla 3. Aspectos temporales del incidente.

		<i>General</i>	<i>Inciso 1</i>	<i>Inciso 2</i>	<i>Inciso 3</i>
<i>Estacionalidad</i>	1º	Verano 30%	Invierno 33,33%	Primavera 43,75%	Verano 47%
	2º	Primavera 26,67%	Verano 22,22%	Verano 31,25%	Primavera 23,53%
	3º	Invierno 21,67%	Primavera 22,22%	Invierno 25%	Otoño 17,65%
<i>Distribución horaria de los delitos</i>	1º	16:00-19:59	12:00-15:59	00:00-03:59	12:00-15:59
	2º	20:00-23:59	16:00-19:59	16:00-19:59	00:00-03:59
	3º	00:00-03:59	20:00-23:59	08:00-11:59	04:00-07:59
<i>Meses más comunes</i>	1º	Abril	-	-	-
	2º	Junio	-	-	-
	3º	Julio	-	-	-
<i>Día de la semana común</i>	1º	Viernes	-	-	-
	2º	Domingo	-	-	-
	3º	Sábado	-	-	-
<i>Tipo de día</i>	Festivo	56,67%	-	-	-
	No festivo	43,33%	-	-	-

Gráfico 3: Distribución horaria de los delitos.



El 43,33% de los delitos analizados se cometieron en días festivos, mientras que el 56,67% restante ocurrió en días no festivos. Aunque los días festivos presentan una proporción significativa de delitos, es importante destacar que la mayoría de los casos se producen en días no festivos. Al analizar la distribución horaria, se observa que, en días no festivos, la franja horaria de 16:00-19:59 horas es la más frecuente, mientras que, en días festivos, la franja de 00:00-03:59 horas registra la mayor incidencia.

Además, se identificó un patrón anual en la comisión de delitos, donde, a excepción del primer año analizado, el resto de los años muestra una mayor incidencia de delitos en días festivos que en no festivos, con porcentajes cercanos al 60%. Sin embargo, en el caso específico de la conducción sin permiso previo, el 59% de los delitos se cometió en días no festivos, lo que sugiere un comportamiento distinto en este tipo de transgresión.

Estos hallazgos resaltan la importancia de considerar tanto los días festivos como los no festivos en la planificación de estrategias de prevención y control. A pesar de lo anteriormente descrito denotamos un mayor quebrantamiento los tres últimos días de la semana. Por el contrario, el día en el que menos delitos se reportó fue el miércoles.

III.5. Elementos probatorios y garantías procesales del investigado

Los atestados se iniciaron por diversas causas, destacando que el 20% se debió a siniestros viales, en su mayoría relacionados con conductores que nunca habían tenido permiso o licencia de conducción, y que fueron conocidos mediante llamadas telefónicas de testigos o partes involucradas. Un 33,33% se originó a raíz de controles policiales estáticos que detectaron conductores sin autorización, principalmente por transgredir los dos primeros incisos. El 45% restante se conoció tras notificar una infracción previa al conductor, descubriendo que carecía de permiso para conducir.

Estas infracciones previas se debieron principalmente a conducción negligente (artículo 3.1.5ª del Reglamento General de Circulación, con un 55,56% de los casos) y no utilización del cinturón de seguridad (artículo 117.1.5c del mismo Reglamento, con un 18,52% de los casos).

Tabla 4. Elementos probatorios y garantías procesales del investigado.

		General	Inciso 1	Inciso 2	Inciso 3
Motivo incoación penal	1º	Infr. Adm. 45%	Infr. Adm. 59,26%	Infr. Adm. 60,5%	Accidente 64,71%
	2º	Control 33,33%	Control 25,93%	Control 25%	Infr. Adm. 17,65%
	3º	Accidente 20%	Accidente 14,81%	Accidente 12,5%	Control 17,65%
Conocimiento del delito	1º	CNP 46,67%	-	-	-
	2º	PL 35%	-	-	-
	3º	112 o 144elf. 18,33%	-	-	-
Derecho Declarar Sede Policial	Si	11,67%	-	-	-
	No	88,33%	-	-	-
Asistencia jurídica gratuita	Si	81,67%	-	-	-
	No	18,33%	-	-	-

Las vías de conocimiento de los delitos revelan que la mayoría (81,67%) fueron detectados por funcionarios policiales, con un 46,67% notificados por el Cuerpo Nacional de Policía y un 35% por la Policía Local de Soria. El 18,33% restante se conoció a través de llamadas telefónicas de testigos presenciales a los números de emergencias o de la Policía Local, denunciando accidentes viales, maniobras o conducciones irregulares. Estos datos resaltan la importancia de la actuación policial en la detección de conductas delictivas, y así lo demuestra el hecho de que los cuerpos policiales de Soria hayan desempeñado un papel clave en la detección de aproximadamente 4 de cada 5 casos.

IV. Discusión y conclusiones

Este estudio constata la existencia de perfiles delictivos diferenciados en relación con el artículo 384 del Código Penal, según el inciso infringido. Se han podido conocer cuatro perfiles diferentes de delinquentes: uno en cuanto al perfil generalizado del infractor y tres más en referencia al inciso quebrantado.

El perfil general del delincuente vial se caracteriza por ser un varón de nacionalidad española, boliviana o ecuatoriana, con una edad media de 32,5 años y una experiencia de conducción de aproximadamente 12,5 años. Residente en la ciudad, presenta una alta probabilidad de reincidencia. Conduce turismos de marcas comunes, principalmente de colores blanco, negro o rojo, con una antigüedad media de 16,5 años. La mayoría de las infracciones penales se detectan durante el periodo vespertino de viernes a domingo, especialmente en verano y primavera, y se conocen a través de la notificación administrativa por parte de las patrullas policiales. Estos individuos suelen mostrar una actitud poco colaborativa con los funcionarios policiales y solicitan asistencia jurídica gratuita con frecuencia.

En cuanto al conductor investigado por no tener vigencia en su permiso o licencia de conducción, se trata de un varón boliviano, español o ecuatoriano de 31 años, que obtuvo su primer permiso o licencia de conducción a los 17 o 18 años. Residente en la ciudad, presenta una alta reincidencia y conduce turismos de marcas comunes, especialmente Seat, de colores blanco, negro o rojo, con una antigüedad de 16 a 17 años. Las infracciones se producen principalmente durante el mediodía y las primeras horas de la tarde de los viernes y sábados, y la falta de vigencia en el permiso o licencia de conducción se detecta generalmente en el momento de notificar una infracción administrativa por parte de los funcionarios policiales.

Por otro lado, el análisis de los conductores investigados por haber sido privados judicialmente de su permiso de conducción muestra que se trata de un varón de 41,6 años, nacido en España, Bolivia o Ecuador, con una experiencia de conducción de aproximadamente 21 años. Residente en la ciudad de Soria, presenta una alta reincidencia y conduce turismos de marcas comunes, de colores blanco, negro o rojo, con una antigüedad media de 16 años. Las infracciones se producen principalmente durante las primeras horas de la noche de los viernes y días festivos en primavera, y la carencia de autorización administrativa para conducir se descubre generalmente en el momento de notificar una infracción de tráfico por parte de los funcionarios policiales.

Los conductores investigados por conducir sin haber obtenido previamente un permiso o licencia de conducción destacan por ser hombres de aproximadamente 27 años, residentes en Soria, con una baja reincidencia. Conducen turismos de marcas comunes, con una antigüedad superior a la media, y las infracciones se producen principalmente en verano, durante el mediodía y las primeras horas de la tarde. El ilícito penal se conoce generalmente al estar implicados en un siniestro vial.

Los resultados revelan que las características personales, vehiculares y temporales varían significativamente según el modo de transgresión, pese a compartir algunos rasgos comunes. El perfil criminológico del infractor vial en Soria se caracteriza por una combinación de elementos constantes y particulares que dependen de la casuística analizada.

Entre los elementos constantes destacan el predominio masculino, una edad media de 41 años y una fuerte vinculación con el entorno urbano de Soria, lo que corrobora hallazgos previos que identifican patrones similares en contextos específicos de infracciones viales^{40 41 42}. No obstante, factores como la antigüedad del permiso de conducción, las franjas horarias en los que se comete el delito y estacionales de los incidentes, así como las características de los vehículos (color, tipo y marca), introducen variaciones que singularizan cada grupo de análisis. Estas particularidades

⁴⁰ FRAILE, N., «En la carretera, el alcohol mata», en *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, nº 272, 2024, págs. 16-21 (disponible en <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2024/12DICIEMBRE/1712-N272-PORTADA-Alcohol.shtml>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁴¹ MARCOS ORTIZ, I., MUÑOZ RUIZ, I. y OSUNA CARRILLO DE ALBORNOZ, E., «Prevalencia y aspectos criminológicos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores sometidos a pruebas de detección en el ámbito urbano durante la pandemia por coronavirus», en *Revista LOGOS Guardia Civil*, 2, 2024, págs. 117-140 (disponible en <https://revistacugc.es/article/view/6209/7168>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁴² SERRANO, A. y REALPE, M. F., *Criminología del delincuente vial. La generalidad de la desviación en la conducción de vehículos a motor*, Madrid, Edisofer, 2015.

requieren un enfoque matizado para abordar las diferencias entre infractores, en consonancia con estudios que abogan por políticas adaptadas a patrones locales de delincuencia^{43 44}.

Los hallazgos obtenidos revelan una distribución irregular de delitos, con patrones específicos que varían según el inciso transgredido. La conducción sin vigencia y la conducción con permiso retirado experimentaron aumentos significativos en determinados años, mientras que la conducción no habiéndolo obtenido previamente exhibió una tendencia más estable. Estos resultados destacan la necesidad de mejorar la eficacia en la detección y prevención de delitos viales. El análisis de los delitos contra la seguridad vial revela patrones significativos en cuanto a las características de los conductores y vehículos involucrados. Los conductores reincidentes y con antecedentes penales presentan una mayor propensión a cometer este tipo de delitos, lo que sugiere una relación entre la reincidencia y la delincuencia vial. Además, se observa una asociación entre la antigüedad y marca de los vehículos y la comisión de delitos viales.

Los resultados obtenidos indican una concentración significativa de delitos viales durante los meses de verano y primavera, con incrementos notables en abril, junio y julio. Además, se observa una mayor incidencia delictiva en las franjas horarias comprendidas entre las 16:00-19:59 horas y las 20:00-23:59 horas, así como en los tres últimos días de la semana. La actuación policial desempeña un papel fundamental en la detección de conductas delictivas relacionadas con la conducción sin permiso, siendo responsables de aproximadamente el 80% de los casos detectados. La estrategia de patrullaje aleatorio con notificación de infracciones administrativas «in situ» ha demostrado ser particularmente efectiva para identificar la situación administrativa de los conductores investigados. De acuerdo con los resultados de la investigación, esta práctica policial se asocia con un aumento significativo en la detección de conductores infractores por la conducción sin permiso, lo que corrobora la importancia de implementar estrategias de vigilancia proactivas en la prevención y detección de delitos viales⁴⁵.

Los resultados revelan una ambivalencia en la efectividad de las políticas de seguridad vial implementadas durante el período estudiado. Por un lado, el incremento en la detección de infractores puede considerarse un indicador positivo de la eficacia de las estrategias de control y concienciación desarrolladas por las autoridades competentes⁴⁶ (Alarcón Delicado y Moya Fuentes, 2021). Sin embargo, el crecimiento sostenido de este tipo de delitos sugiere que las medidas preventivas aplicadas no han alcanzado plenamente sus objetivos, lo que corrobora la literatura existente sobre la insuficiencia de las estrategias preventivas en la criminología vial⁴⁷. Esta dicotomía resalta la necesidad de considerar la cifra negra de delincuentes viales no detectados, ya que una evaluación más precisa de este fenómeno podría permitir la reorientación de las políticas hacia acciones más efectivas y eficientes. Además, la alta tasa de reincidencia entre los infractores sugiere que los programas de intervención, como PROSEVAL, no están logrando los resultados esperados, lo que coincide con hallazgos previos que cuestionan la efectividad de este tipo de programas⁴⁸.

La prevención se erige como el eje central de la criminología vial, enfatizando la necesidad de considerar que cualquier conductor puede potencialmente convertirse en infractor dependiendo de

⁴³ CARRERAS ESPALLARDO, J. A., *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*, 2ª ed., s. l., Editorial Criminología y Justicia, 2015.

⁴⁴ KAISER, G., *Delincuencia de tráfico y su prevención general*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979.

⁴⁵ GARCÍA, D. E., OLIVARES, O. A. y RAGUASI, O. D., *Planificación estratégica para un patrullaje inteligente*, Biblioteca Digital UNCuyo, 2021, <https://bdigital.uncu.edu.ar/18665>; fecha de consulta: 13.11.2025).

⁴⁶ *Ibidem*, p. 43.

⁴⁷ PRIETO, H. M., «El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la seguridad vial», en *Seguridad vial y derecho penal: análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de seguridad vial*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2008, págs. 251-282.

⁴⁸ ESCAMILLA ROBLA, M. C., GIMÉNEZ FITA, E., PAREDES GALLARDO, C. y GÓMEZ CALVET, R., *Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia de las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias*, en *Estudios e investigaciones en prisión y medidas alternativas*, 2021, págs. 365-507, <http://hdl.handle.net/11268/12004>

las circunstancias específicas. Las características sociales y demográficas de Soria exhiben tanto similitudes como singularidades con respecto a otros municipios, lo que demanda un enfoque local adaptado para optimizar la eficacia de las estrategias de seguridad vial. Esto implica prestar especial atención a las dinámicas locales, como el aumento de infractores procedentes de otros países o áreas rurales cercanas a la ciudad, así como a las diferencias emergentes en patrones delictivos entre infractores reincidentes y esporádicos^{49 50}. En contraste con estudios previos que sugieren una relación débil entre inmigración y delincuencia general^{51 52}, el análisis de los datos revela una sobrerrepresentación significativa de conductores procedentes de terceros países, principalmente vinculados con América, en relación con delitos contra la seguridad vial. Esto sugiere que la relación entre inmigración y delincuencia vial puede ser más compleja y requiere una atención específica en el contexto de Soria. Los resultados del estudio revelan una dicotomía en los resultados de las políticas de seguridad vial implementadas en la ciudad. Por un lado, se observan resultados positivos en la reducción de ciertos indicadores de delincuencia vial. Sin embargo, los datos negativos relacionados con la cantidad de conductores investigados tras accidentes de circulación no detectados previamente por funcionarios policiales o controles preventivos sugieren que las estrategias actuales pueden ser insuficientes. Además, el aumento de conductores investigados durante el quinquenio analizado indica que las políticas de educación vial no han alcanzado los resultados esperados, lo que pone en cuestión el cumplimiento de uno de los objetivos fundamentales de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, centrado en la formación y concienciación vial.

Para concluir, resulta imperativo que el legislador implemente medidas contundentes y específicas para abordar la delincuencia vial, dada su grave afectación a derechos fundamentales como la vida y la integridad física. Nuestro análisis destaca la necesidad de desarrollar estrategias más precisas y adaptables, capaces de responder a las dinámicas cambiantes del perfil criminológico de los infractores viales en Soria. Estas políticas deben considerar la extrapolación de los resultados locales a nivel nacional, con el objetivo de lograr una reducción significativa y sostenida de los delitos contra la seguridad vial. El éxito de estas políticas dependerá fundamentalmente de la implementación de un enfoque integral que combine la prevención situacional y social, el control y la educación vial. La prevención situacional puede incluir medidas como la mejora de la vigilancia y el diseño ambiental, mientras que la prevención social se enfocaría en abordar las causas subyacentes del crimen mediante intervenciones en el ámbito social y comunitario. Estudios recientes sobre programas específicos de intervención en delitos viales subrayan la importancia de este enfoque integral para lograr resultados efectivos y sostenibles⁵³.

En resumen, estos hallazgos sugieren la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención y control para reducir la incidencia de delitos viales, enfocando los esfuerzos de manera más efectiva y mejorando la seguridad vial. Futuras investigaciones deberían profundizar en la relación entre factores ambientales y sociales y la comisión de delitos relacionados con la conducción para desarrollar estrategias más efectivas, lo que permitiría una mejor comprensión de los mecanismos subyacentes y la implementación de políticas más precisas y eficientes.

V. Limitaciones del estudio e investigaciones futuras

Este estudio presenta varias limitaciones que deben considerarse al interpretar sus resultados. En primer lugar, el tamaño medio del municipio analizado puede limitar la representatividad de los

⁴⁹ GÖPPINGER, H., *Criminología*, Madrid, Reus, 1975.

⁵⁰ CEREZO, «Problemas fundamentales...», *op. cit.*, pp. 598-599.

⁵¹ GARCÍA, E., «Inmigración y delincuencia: la falacia de una sospecha», en *Boletín Criminológico*, nº 30, 2024, <https://doi.org/10.24310/bc.30.2024.20680>

⁵² RUIZ FINCIÁS, GRIMALDO SANTAMARÍA Y DÍAZ, «Criminalidad e inmigración...», *op. cit.*, p. 16.

⁵³ ALARCÓN DELICADO, B. y MOYA FUENTES, M. del M., «Reincidencia de condenados por delitos contra la seguridad vial tras finalizar el programa de intervención PROSEVAL», *Boletín Criminológico*, 27, 2021, págs. 1-12, <https://revistas.uma.es/index.php/boletin-criminologico/article/view/13555>

datos relativos a la transgresión normativa en materia de delitos contra la seguridad vial, lo que puede implicar que no se encuentren presentes todos los delitos dispuestos bajo la rúbrica «de los delitos contra la seguridad vial» del Código Penal español. Además, las características sociodemográficas de la ciudad de Soria pueden no ser extrapolables a otros municipios del estado español, dadas las posibles diferencias significativas en cuanto a la comisión de estos delitos. Asimismo, es importante destacar que esta investigación se centra en los delitos investigados por la Policía Local, sin considerar los fallos dictados por los juzgados competentes. Por último, dado que el estudio se basa en personas sujetas a las leyes españolas, se aconseja tomar con cautela los resultados al compararlos con poblaciones sujetas a marcos legales diferentes.

VI. Referencias bibliográficas

- ALARCÓN DELICADO, B. y MOYA FUENTES, M. del M., «Reincidencia de condenados por delitos contra la seguridad vial tras finalizar el programa de intervención PROSEVAL», *Boletín Criminológico*, 27, 2021, págs. 1-12 (disponible en <https://revistas.uma.es/index.php/boletin-criminologico/article/view/13555>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- BAUTISTA ORTUÑO, R. y MIRÓ LLINARES, F., «Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante», en *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 11, 2014, págs. 387-410.
- Real Decreto de 24 de julio de 1918, por el que se aprueba el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España (Gaceta de Madrid núm. 205, de 24.07.1918) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1918-3950>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Decreto de 25 de septiembre de 1934, por el que se aprueba el Código de Circulación y sus Anexos (Gaceta de Madrid núm. 269, de 26.09.1934) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1934-8197>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Real Decreto-ley de 13 de septiembre de 1928, por el que se aprueba el proyecto de Código Penal y se dispone que empiece a regir como Ley del Reino el día 1 de enero de 1929 (Gaceta de Madrid núm. 257, de 13.09.1928, págs. 1450-1526) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1928-8856>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Ley de 27 de octubre de 1932, por la que se autoriza al Ministro de Gracia y Justicia para publicar como Ley el Código Penal reformado, con arreglo a las bases establecidas en la Ley de 8 de septiembre del mismo año (Gaceta de Madrid núm. 310, de 05.11.1932, págs. 818-856) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1932-8533>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor (BOE núm. 130, de 10.05.1950, pág. 2039) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1950-5489>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional (BOE núm. 182, de 31.07.1959, págs. 10371-10372) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1959-10348>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE núm. 310, de 27.12.1962) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1962-24427>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 86, de 11.04.1967) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1967-5578>; fecha de consulta: 13.11.2025).

- Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre (BOE núm. 297, de 12.12.1973) (disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1973-1715>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- CARRASCO GARCÍA, A., «Análisis de debilidades y propuestas de mejora en la legislación nacional de tráfico», *Revista General de Derecho Administrativo*, 65, 2024
- CARRERAS ESPALLARDO, J. A., *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*, 2ª ed., s. l., Editorial Criminología y Justicia, 2015.
- CASTILLO MANZANO, J. I. y CASTRO NUÑO, M., «Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis», *Transport Policy*, 21, 2012, págs. 191-201.
- CASTRO, C., DONCEL, P., DINU, A. I. y PADILLA, F., «Strong predictors of offender drivers: Drug and alcohol addiction and the inability to dissociate binge alcohol or drug consumption from driving. Revoking their driver's licence may not be enough», *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 92, 2023, págs. 337-352, <http://doi.org/10.1016/j.trf.2022.12.002>
- CEREZO, J., «Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico», en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Sociales*, 3, 1970, págs. 581-603.
- COBO DEL ROSAL, M., *Comentarios al Código Penal, segunda época, tomo XI, libro II. Título XVII, de los delitos contra la seguridad colectiva (artículos 359 al 385)*, s. l., CESEJ, 2008.
- CONEJERO, E. y SEGURA, M. del C., «Evaluando la seguridad vial: el caso del carnet por puntos en España», en *Boletín Científico Sapiens Research*, 9-2, 2019, págs. 33-40.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, *Informe de siniestralidad mortal en áreas interurbanas 2024*, Madrid, DGT, 2025 (disponible en http://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/nota_prensa/2024-record-historico-desplazamientos-carretera-mientras-se-estabiliza-el-numero-de-fallecidos-en-siniestros-de-trafico/INF_CIERRE_2024_v10_FINAL.pdf; fecha de consulta: 13.11.2025).
- ELLIOTT, M., WALLER, P., RAGHUNATHAN, T., SHOPE, J. y LITTLE, R., «Persistence of violation and crash behavior over time», *Journal of Safety Research*, 31(4), 2000, págs. 229-242, [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(00\)00042-6](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(00)00042-6)
- ESCAMILLA ROBLA, M. C., *El perfil psicológico y criminológico de los delincuentes viales condenados a trabajos en beneficio de la comunidad en seguridad vial*, tesis doctoral, Universitat de València, 2018, <http://hdl.handle.net/10550/68026>
- ESCAMILLA ROBLA, M. C., GIMÉNEZ FITA, E., PAREDES GALLARDO, C. y GÓMEZ CALVET, R., *Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia de las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias*, en *Estudios e investigaciones en prisión y medidas alternativas*, 2021, págs. 365-507, <http://hdl.handle.net/11268/12004>
- FAÍLDE GARRIDO, J. M., MARTÍNEZ TORRES, J., RODRÍGUEZ CASTRO, Y. y GARCÍA RODRÍGUEZ, M. A., «Do road offenders constitute a unique clinical and sociodemographic profile? The relationship between crime and road safety», *Psychology, Crime & Law*, 30(8), 842-862. <https://doi.org/10.1080/1068316X.2022.2126841>
- FERNÁNDEZ, D., «Sobre el bien o los bienes jurídicos protegidos de los artículos 379.2 (inciso primero) y 383 del Código Penal», *Iustel*, 25, 2016, págs. 1-41 (disponible en https://www.udima.es/sites/udima.es/files/Articulo_DanielFernandezBermejo.pdf; fecha de consulta: 13.11.2025).
- FRÁILE, N., «En la carretera, el alcohol mata», *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, 272, 2024, págs. 16-21 (disponible en <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2024/12DICIEMBRE/1712-N272-PORTADA-Alcohol.shtml>; fecha de consulta: 13.11.2025).

- GARCÍA, E., «Inmigración y delincuencia: la falacia de una sospecha», *Boletín Criminológico*, 30, 2024, <https://doi.org/10.24310/bc.30.2024.20680>
- GARCÍA, D. E., OLIVARES, O. A. y RAGUASI, O. D., *Planificación estratégica para un patrullaje inteligente*, Biblioteca Digital UNCUIYO, 2021, <https://bdigital.uncu.edu.ar/18665>
- GÓMEZ, P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, s. l., Bosch, 1988.
- GÖPPINGER, H., *Criminología*, Madrid, Reus, 1975.
- KAISER, G., *Delincuencia de tráfico y su prevención general*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979.
- LIJARCIO, I., LLAMAZARES, F. J., VALLE, E., MONTORO, L. y USECHE, S. A., «Assessing risk perception over recidivist traffic offenders from a multigroup approach: How gendered could it be?», *European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 14 (1), 2022, págs. 33-41, <https://doi.org/10.5093/ejpalc2022a4>
- LLORENTE BLANCO, I., «Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial. Informes técnicos criminológicos», *Logos Guardia Civil. Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2, 2024, págs. 99-116, <https://revistacugc.es/article/view/6199>
- MARCOS ORTIZ, I., MUÑOZ RUIZ, I. y OSUNA CARRILLO DE ALBORNOZ, E., «Prevalencia y aspectos criminológicos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores sometidos a pruebas de detección en el ámbito urbano durante la pandemia por coronavirus», *Revista LOGOS Guardia Civil*, 2, 2024, págs. 117-140, <https://revistacugc.es/article/view/6209/7168>
- MINGORANCE, J. A., *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social*, tesis doctoral, Spacio UNED, 2019, <https://hdl.handle.net/20.500.14468/17616>
- MINISTERIO DE FOMENTO, *Instrucción para el cumplimiento del Reglamento de 17 de septiembre de 1900 sobre servicios de coches automóviles*, 1907 (disponible en <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.do?id=11659>; fecha de consulta: 13.11.2025).
- NOVOA, A. M., PÉREZ, K., SANTAMARIÑA RUBIO, E., MARÍ DELL'OLMO, M., FERRANDO, J., PEIRÓ, R., TOBÍAS, A., ZORI, P. y BORRELL, C., «Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time series study», *American Journal of Public Health*, 100 (11), 2010, págs. 2220-2227, <https://doi.org/10.2105/AJPH.2010.192104>
- PADILLA, J. L., DONCEL, P., GUGLIOTTA, A. y CASTRO, C., «Which drivers are at risk? Factors that determine the profile of the reoffender driver», *Accident Analysis & Prevention*, 119, 2018, págs. 237-247, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.07.021>
- PRIETO, H. M., «El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la seguridad vial», en *Seguridad vial y derecho penal: análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de seguridad vial*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2008, págs. 251-282.
- RUIZ FINCIAS, M. I., GRIMALDO SANTAMARÍA, R. O. y DÍAZ, A., «Criminalidad e inmigración: análisis comparativo de la percepción de dos generaciones en España», *EPSIR*, 9, 2024, págs. 1-20, <https://doi.org/10.31637/epsir-2024-1813>
- SAGBERG, F. e INGEBRIGTSEN, R., «Effects of a penalty point system on traffic violations», *Accident Analysis & Prevention*, 110, 2018, págs. 71-77, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002>
- SERRANO, A. y REALPE, M. F., *Criminología del delincuente vial. La generalidad de la desviación en la conducción de vehículos a motor*, Madrid, Edisofer, 2015.