



Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística
Año 10, vol. 20, Enero-Julio 2023
ISSN: 2007-2023
www.acspyc.es.tl

La documentoscopia vial forense y su repercusión en el ámbito del derecho penal: un nuevo esencialismo conceptual de la criminalística

Forensic road documentoscopia and its impact in the field of criminal law: a new conceptual essentialism of criminalistics

Fecha de recepción: 16/01/2022

Fecha de aceptación: 12/03/2022

Dr. Valentín Guillén Pérez
Policía Local de San Pedro del Pinatar
pinatar2003@hotmail.com
España

Resumen

La praxis funcional de la documentoscopia, aborda un espectro muy amplio en la lucha de ciertos entramados delincuenciales. Por ende, creemos oportuno la necesidad de crear un nuevo neologismo científico llamado "documentoscopia vial", con el objetivo de aunar conocimientos y métodos lo suficientemente eficaces para detectar un documento espurio, que sirva de antesala para el descubrimiento de otros delitos de mayor envergadura: delitos contra la seguridad vial o los delitos relacionados con el tráfico ilícito de vehículos. Además, la profesionalización en la documentoscopia vial, conseguiría una disminución en las cifras de siniestralidad vial, al detectar falsificaciones en el permiso de conducción, así, como, en los documentos relacionados con los vehículos. Por último señalar que, este trabajo de investigación se pone a disposición de técnicas prácticas (herramientas virtuales) de verificación operativa con los que, a pie de calle, poder detectar un documento apócrifo en todo lo relativo al transporte viario.

Abstract

The functional praxis of documentoscopia encompasses a wide spectrum in the fight against certain criminal networks. Therefore, it is necessary to coin a new scientific term, "road documentoscopia", with the aim of combining knowledge and methods that are sufficiently effective to detect a spurious document, which serves as a prelude to the discovery of other crimes of greater significance: crimes against road safety and crimes involving the illicit trafficking of vehicles. In addition, the professionalisation of road document copying would also lead to a drop in road accident statistics by detecting false documents such as driving licenses and vehicle registrations. Finally, it should be noted that this research work provides practical tools (virtual tools) for operational verification with which it would be possible to detect an apocryphal document in everything related to road transport.

Palabras clave: Criminalística; Documentoscopia; Falsedad documental; Seguridad vial; Siniestro vial.

Keywords: Criminalistics; Documentoscopia; Document falsification; Road safety; Road accident.

Introducción

La profusión de los estudios sobre la criminalidad a través de los diferentes periodos históricos, muestran distintas "dimensiones sociales del delito" (Pérez, 1990, pp. 15-16), entre



las que encontramos manifestaciones de conductas disruptivas de diferente naturaleza, que puedan afectar a la seguridad vial desde una perspectiva en la criminalística.

En la actualidad, los expertos en materia de la documentoscopia ponen de relieve que la “expansión del crimen organizado avanza en España a pasos agigantados” (Pérez, 2021, p. 349; López, 2016; Toledano, 2008); de igual modo existe una gradual violación de los Derechos Humanos (Hikal, 2015b); así como una creciente forma de fraude documental cada vez más sofisticados en el tráfico jurídico fiduciario (Juez, 2021).

El tratadista Allí (2016) por su parte, esgrime que entre los delitos especialmente relevantes que comete un delincuente, se encuentra la falsificación de documentos, entendido como una de las formas que la delincuencia organizada se está manifestando en la Unión Europea (López, 2016). En efecto, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea advierte en el artículo 67 de una forma ya reglada que: “la Unión [se refiere a la Unión Europea] se esforzará por garantizar un nivel elevado de seguridad mediante medidas de prevención de la delincuencia”. De igual modo en el artículo 83 de la referida norma habilita al Parlamento y al Consejo Europeo a legislar mediante directivas, las normas mínimas en materia del “terrorismo, la trata de seres humanos y la explotación sexual de mujeres y niños, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico ilícito de armas, el blanqueo de capitales, la corrupción, la falsificación de medios de pago, la delincuencia informática y la delincuencia organizada”.

En este sentido, consideramos que la ciencia de la criminalista que hemos denominado “documentoscopia vial”, se erige como una herramienta útil para los Tribunales de Justicia en la lucha de cierto entramado delincencial de mayor calado, a fin de alcanzar un fin puramente material.

Para finalizar esta introducción se señala que, el método de trabajo empleado consiste en la consulta de textos previos doctrinales, legislación y sentencias judiciales que se relacionan en el presente trabajo de investigación, basada en fuentes documentales e incluso en la propia experiencia profesional del que suscribe, con el principal objetivo de descubrir el impacto al que nos encontramos con la disciplina de la “documentoscopia vial”, y a su vez conocer los puntos de unión entre la ciencia de la documentoscopia y el área que abarca la seguridad vial.

La documentoscopia vial: aproximación a un concepto pragmático

Hasta la fecha los miembros de la comunidad dogmática encargada en la investigación de la propia criminología, la criminalística y la seguridad vial, han obviado acuñar un término razonablemente preciso para referirse a una serie de fenómenos delictivos que afecten



simultáneamente tanto a la seguridad vial, como también, a los delitos relacionados con la falsedad documental.

Al hilo de lo comentado *ut supra*, nos atrevemos a aseverar que existen algunos puntos de conexión que entrelazan la disciplina de la seguridad vial con respecto a la documentoscopia, circunscritas en el área de la criminología y la criminalística respectivamente. Esta interconexión nos ha llevado a la necesidad de crear un nuevo neologismo científico que hemos denominado “documentoscopia vial” en aras de satisfacer escrupulosamente las exigencias actuales sobre dicha temática.

Antes de realizar la oportuna definición sobre la “documentoscopia vial” y, consecuentemente desgranar todo su campo de actuación, nos vemos abocados en definir separadamente ambas disciplinas que componen este novedoso término criminológico.

La comunidad científica ha consolidado el consenso sobre la definición del término de la documentoscopia, cuya conceptualización (aunque de una forma esbozada) la podemos expresar de la siguiente manera: la documentoscopia se concibe como la rama de la criminalística con vocación al estudio de documentos y de sus escritos, exclusivamente para detectar una falsedad documental y descubrir a sus autores (Del Picchia y Del Picchia, 1993; Rañe, 2014; De Antón, 2015; Domínguez, 2021; Caballero, 2015; Mendoza, 2007; Colina, 2012; Grillo, 1998, Miguel, 2015; Díaz, 2017, Hikal, 2015a, Méndez, 1994 entre otros).

Con respecto a la locución de la “seguridad vial” acudimos a González y Carreras, quienes esgrimen que se trata de “un conjunto de condiciones que abarcan múltiples factores que permiten que el transporte viario se realice con el mínimo riesgo de sufrir un accidente y, en caso de que éste se produzca, con las menores consecuencias posibles” (2015, p. 17).

En este sentido, consideramos que la seguridad vial está concebida como un término razonablemente criminológico con una función primordial: evitar o minimizar la producción de un siniestro vial desde un prisma multidisciplinar. Además, la seguridad vial está formada por otros tantos factores, señalando Rodríguez (1981) como los más importantes: el estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial.

Llegados a este punto, podemos parificar que este área de prevención ha sido incluso denominada como “criminología vial”, término acuñado por los autores González y Carreras (2015, p. 21). Estas investigaciones concluyen que esta ciencia criminológica, además de estudiar y prevenir el delito, se encarga de otras muchas funciones primordiales como: la restitución de la víctima vial, el estudio de las formas de control social (tanto formal como informal), la reacción social ante los siniestros viales, así como el estudio de los delitos contra



la seguridad vial.

En comento, nos encontramos en un punto álgido para llevar a colación el debate sobre la posible interconexión en estas dos áreas del conocimiento efectuadas entre la criminología (para referirnos a la seguridad vial) y la criminalística (en atención a la documentoscopia).

La criminología se focaliza en una decisiva labor para prevenir el delito (Hikal, 2015b; Rodríguez, 1981; Pérez, Pérez y López, 2014), y los efectos perjudiciales inherentes al mismo (en el objeto de este estudio: delitos contra la seguridad vial), quedando al margen la aplicación de la ley y de las sanciones penales o coercitivas, ante un hecho delictivo. Sin embargo la criminalística se centra en la represión del delito ya producido y en la investigación de hechos o fenómenos delictivos (Pérez, Pérez y López, 2014), por ello, “se estaría ante dos disciplinas diferenciadas en su fin, que actúan temporalmente en momentos diferentes del *iter criminal* y sin ninguna conexión más allá de su secuencia consecutiva temporal, es decir, que cuando fracasan las medidas de política criminológica y, por lo tanto, sucede un hecho criminal [delito contra la seguridad vial], daría inicio la represión e investigación delincinencial y con ello la criminalística [la documentoscopia]” (Juez, 2021, p. 49).

Por tanto, los términos de criminología y criminalística llevan, inicialmente, a la conclusión de que la seguridad vial se focaliza en la prevención del delito, mientras que la documentoscopia se centra en la represión del delito ya producido sin otra conexión más allá de su secuencia consecutiva temporal, es decir, que cuando fracasan las medidas de la política criminal daría inicio la represión e investigación delincinencial y con ello a la actuación de la documentoscopia vial (Juez 2021).

De toda la disertación *ut supra*, sirva de antesala para definir la “documentoscopia vial” como aquella disciplina de la criminalística encaminada en la detección de documentos apócrifos (falsos o falsificados) en lo concerniente al ámbito del transporte viario, tanto de la documentación de los vehículos a motor que circulen por las vías públicas, como de aquéllos que incidan en factores tan decisivos como es el factor del conductor (con respecto a las autorizaciones administrativas que legalmente le habiliten a manejar el vehículo), con el objetivo de minimizar un riesgo sobrevenido por la ocurrencia de un siniestro vial y, simultáneamente, facilite la detección de otros delitos en el ámbito del derecho penal: delitos contra la seguridad vial y todos aquellos que afectan al tráfico ilícito de vehículos.



Actividad delictiva detectada por la documentoscopia vial

La falsificación de un documento público u oficial, se erigen como el vehículo perfecto para alcanzar objetivos vinculados en otros delitos muchos más graves o relevantes, que el propio delito de falsedad documental (Domínguez, 2021). Por esta razón podemos considerar que el delito de falsedad documental es un delito menor (en atención al tiempo que hace referencia a la pena privativa de libertad impuesta), habida cuenta que detrás del falsario se encuentra el escondite perfecto de los delitos considerados como mucho más graves (Corrales y Bermejo, 2019).

Según lo dicho, y bajo la sombra del delito de falsedad documental propiamente dicho, se encuentran actividades delictivas de gran consideración con respecto a ésta, como pueden ser; el tráfico ilícito de vehículos, eludir la persecución en los delitos contra la seguridad vial (art. 384 del código penal)¹, estafas a las compañías de seguros o particulares (modificar el cuentakilómetros del vehículo), o, incluso, la usurpación de identidad de un sujeto (Tobajas y Domínguez, 2015) en aras de eludir la acción de la justicia (como por ejemplo que se encuentre en busca y captura por la justicia, o bien pertenezca a una organización criminal), inmigración ilegal, cruzar fronteras y establecerse permanente o temporalmente en el país de destino de forma ilegal, etc.

En la actualidad existen más de 50.000 documentos en todo el mundo, habida cuenta de que cada país expide una amalgama de documentos, que a su vez, quedan ramificados en diferentes modelos en atención a la fecha de expedición (Sancho, 2012). Por otra parte, no es por ello desdeñable destacar en referencia *ut supra*, que cada documento tiene unas características peculiares que le hacen único en el mundo.

Por tanto, la detección de un documento falso no es una tarea fácil para el experto en la materia. Naturalmente, tenemos que ser conscientes de la dificultad que para el experto en documentoscopia o falsedad documental entraña la investigación constante y detección de un documento apócrifo. Ya no solo para el experto o un perito judicial, sino también para los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en lo sucesivo FCS). En consecuencia, exige estar en un continuo reciclaje y formación especializada para adelantarse a las nuevas formas de criminalidad en materia de falsedad documental (Corrales y Bermejo, 2019; Fuentes, 2015; Grillo, 1998).

Adelantamos que los documentos llamados “documentos de seguridad”, contienen muchas medidas de seguridad (valga la redundancia) que lo hacen más seguros ante un

¹ Código penal español aprobado por la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre.



intento de falsificación o uso fraudulento: tienen además diferentes sistemas de impresión de calidad, tintas, etc. (Sancho, 2012; Corrales y Bermejo, 2019; Martín, 2010; Guillén, 2018b).

Estos documentos de seguridad se engloban tanto a los documentos nacionales de identidad o cartas de identidad, pasaportes, tarjetas de identificación de extranjeros, tarjetas de crédito, etc.; así como aquellos documentos que afectan al ámbito de la seguridad vial y del tráfico ilícito de vehículos, objeto a estudio del presente trabajo: permisos de conducir, permisos internacionales de conducir, tarjetas de inspección técnica de vehículo, permiso de circulación del vehículo, seguro de responsabilidad civil, tarjetas de movilidad reducida, y un largo etc.

Todo lo cual, empezaremos analizando el delito de falsedad documental recogido en el título XVIII del libro II del código penal: “de las falsedades”, que tipifica como delito con una pena privativa de libertad de entidad menor, para aquellos sujetos que porten un documento falso o falsificado.

El delito de falsedad documental en el ámbito vial

La casuística delictiva investigada por la nueva ciencia de la “documentoscopia vial”, se centra principalmente en detectar falsificaciones: de un permiso de conducción nacional, de un permiso internacional de conducción (relacionados con el conductor), los documentos que están asignados al vehículo en cuestión; en aras de detectar un uso fraudulento de la inspección técnica, el bastidor o V.I.N., la placa de matrícula o documentación del vehículo. Toda esta amalgama de situaciones fácticas, deriva sin ningún tipo de dudas, en la investigación de un delito contra la seguridad vial o bien, podríamos estar inmersos ante un vehículo sustraído.

Como señalamos *ut supra*, el legislador ha optado por tipificar como un delito de falsedad documental bajo la rúbrica del título de los “delitos contra la seguridad colectiva”, cuando se ponga en peligro el bien jurídico protegido de “la fe pública” (Acebal, 2015; Villacampa, 1999); por el valor de veracidad que el Estado otorga a determinadas formas instrumentales de su propia actividad (Rodríguez, 2021).

En el capítulo II “de las falsedades documentales” sección 1ª con la rúbrica: “de la falsificación de documentos públicos, oficiales y mercantiles y de los despachos transmitidos por servicios de telecomunicación”, se encuentra el artículo 390 de suma importancia para centrarnos en la investigación de la documentoscopia vial. No obstante se analizarán los casos que más controversia puede generar a la hora de tipificarlo en el código penal.



El citado precepto contiene cuatro apartados. Los dos primeros (apartado 1 y 2) son los que más nos interesan, porque son constituidos como falsedades materiales: alterar o crear, total o parcialmente, un documento. Los otros dos apartados hacen referencia a las falsedades ideológicas: asevera lo incierto, atentando a la veracidad, pero no ataca a la legitimidad (no nos interesa adentrarnos en el presente trabajo).

El artículo 390 del código penal reza así: “será castigado con las penas de prisión de tres a seis años, multa de seis a veinticuatro meses e inhabilitación especial por tiempo de dos a seis años, la autoridad o funcionario público que, en el ejercicio de sus funciones, cometa falsedad: 1. Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial”.

Este primer supuesto invoca a un elemento o requisito de carácter esencial, consistente en alterar, suprimir (entendida como la máxima expresión de la alteración), y modificar el sentido del documento, su efecto probatorio o sus características que contengan relevancia jurídica (Villacampa, 2019; Rodríguez, 2009). Como por ejemplo: modificar la fecha de caducidad de un permiso de conducir, sustitución de la fotografía del titular del documento, modificar la cumplimentación de: los datos variables o las categorías del permiso de conducir mediante la técnica de “borrado mecánico o químico” (Guillén, 2018b, p. 169), la falsificación del bastidor o placa de matrícula en el permiso de circulación del vehículo, número de soporte de un permiso de circulación de un vehículo etc.

Es preciso también aclarar la diferenciación conceptual entre documento falso y documento falsificado (Martín, 2010), porque según su tipología podría encargarse en un apartado distinto en nuestra norma coercitiva. El documento falsificado indica que el soporte se encuentra expedido legítimamente destinado en el tráfico jurídico, es decir, la emisión ha sido legítima y sin embargo el falsario ha manipulado el documento, transformando los datos esenciales del mismo. La casuística más asidua comporta la sustitución de la fotografía o de los datos personales, la sobreescritura de datos esenciales, el borrado físico o químico de los datos variables, entre otros.

El documento falso indica que el soporte y todas las medidas de seguridad son simuladas y el documento es apócrifo íntegramente, de tal manera que se integra dentro de una copia o reproducción de un documento auténtico sin la correspondiente autorización (Corrales y Bermejo, 2019). Por tanto, un documento falso presentará un aspecto formal similar a uno auténtico. El falsificador lo ha fabricado en toda su extensión, careciendo de parte o de la totalidad de las medidas de seguridad que debería portar dicho documento.



Sin embargo, la expedición ilícita hace referencia a que el soporte del documento en cuestión es auténtico, pero la cumplimentación del mismo es ilícita. Lo más habitual en estos casos es detectar un documento denominado “documento robado en blanco”, es decir, se encuentra sustraído en el propio país o países que expiden el documento. Por tanto, la expedición se considera que está realizada de una forma fraudulenta (Martín, 2010).

Sobre el segundo supuesto al cual nos referíamos *ut supra*, establece la norma en su apartado dos que se cometerá delito *ex art.* 390: “simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad”. Supone crear o confeccionar un documento, bien creándolo *ex novo* (simulación total), bien añadiendo o introduciendo datos (simulación parcial), de tal forma que parezca un documento veraz (Rodríguez, 2009). La simulación de un documento auténtico supone la total creación de una apariencia documental falsa; bien íntegra, o bien alterando o fingiendo una firma auténtica ya existente.

Falsificación del distintivo de inspección técnica periódica del vehículo (V-19)

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en lo sucesivo RGV), impone la obligación de que los vehículos pasen inspecciones técnicas periódicas que garanticen su adecuado funcionamiento, las cuales deben realizarse en las estaciones de inspección técnica de vehículos que al efecto se autorizan por el órgano competente en materia de Industria (art. 10 del mentado Real Decreto).

El anexo XI del RGV bajo la rúbrica “señales en los vehículos”, hace mención al distintivo de inspección técnica periódica del vehículo (V-19), indicando que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección y en el caso de vehículos que tengan parabrisas (como es el caso), el distintivo se colocará en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.

De tal manera, dicho distintivo, sirve para que los agentes encargados de realizar las comprobaciones sobre cualquier vehículo, observen (sin necesidad de comprobar la documentación del vehículo) mediante dicho adhesivo en el parabrisas si tiene o no la ITV en vigor.

No hay duda que en este epígrafe, el acto de poner un adhesivo en vigor de otro vehículo en el parabrisas del vehículo inspeccionado, puede inducir a error, sin duda, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico cuando inspeccionen vehículos. A tal efecto, existen sentencias del Tribunal Supremo que aseveran que dicho fraude



constituye un delito. La sentencia del Tribunal Supremo 343/2020, de 25 de junio (por unos hechos similares a los propuestos), condena al conductor de un vehículo por un delito de uso de certificación falsa del artículo 399.2 del Código Penal, en relación con el artículo 400 bis del mismo código. En este sentido, la citada sentencia expresa que:

“(…) los supuestos de control reglado son incontables y, en todos estos supuestos, cuando el sello o el distintivo tiene asignada la función esencial de advenir o acreditar hechos específicamente previstos, su contenido sustantivo es equivalente a cualquier certificación. Por ello, si el proceso de certificación o su control corresponde a la Administración pública, cualquier reproducción o manipulación de estos marcadores, o la utilización no autorizada de los sellos legítimos, si se integra de manera definitiva en la ordinaria finalidad probatoria que se asigna al distintivo original y adquiere por ello su pleno significado, se integra plenamente en los dos primeros números del artículo 399 del Código Penal”.

La mentada sentencia incluye con respecto al art. 400 bis del código penal que: “así las cosas, el artículo 399 del CP castiga tanto al que falsifica el certificado como al que hace uso a sabiendas del certificado falso, imponiéndoles la misma pena. Ello ha de ponerse en relación con el art. 400 bis, que señala que se entiende por uso de certificado falso el uso de un certificado auténtico realizado por quien no esté legitimado para ello. En el caso que nos ocupa, la pegatina de la itv no ha sido manipulada, sino colocada en un vehículo distinto, lo que hace en definitiva que sea usada por quien no está legitimado, por lo que resulta de aplicación lo dispuesto en dichos artículos, justificando la condena al denunciado, quien resulta probado en base a lo antedicho, que tenía que tener conocimiento de que el vehículo por él adquirido no había pasado la ITV”.

Para la confección de las diligencias, los agentes de la autoridad deberán de incluir al menos, el adhesivo V-19 dubitado y la tarjeta de inspección técnica, porque o bien no refleja la inspección en vigor, o bien el sello es falso. De esta manera servirá como prueba de cargo contundente para que el juez condene por tales hechos. Todo ello en base a la Ley de Enjuiciamiento Criminal, concretamente el artículo 282 expresa que: “la policía judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial. Y también en atención al artículo 770.3º que reza que la policía judicial “recogerá y custodiará en todo caso los efectos, instrumentos o pruebas del



delito de cuya desaparición hubiere peligro, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial”.

Manipulación del contador de los kilómetros del vehículo

La manipulación del contador de los kilómetros de un vehículo, constituye por la doctrina jurisprudencial un delito de estafa de nuestra norma coercitiva. Los agentes policiales, deberán recabar todas las pruebas pertinentes e informar por medio de diligencia al juzgado por un delito de estafa tipificado en el artículo 248 del código penal. Recordemos que este delito tiene una naturaleza esencialmente dolosa, sin que resulte posible su comisión imprudente.

En cuanto si el vendedor ha sido el que ha manipulado o no el cuentakilómetros, dice la STS 705/2020, de 17 de diciembre (por un caso similar) que "siendo plenamente conocedores de que el cuentakilómetros había sido previamente modificado" se reputa el delito de estafa. Sigue esgrimiendo el juez que: "la conducta que censura el delito de estafa, consiste en desplegar un engaño bastante, provocando en un tercero un error, enderezado a obtener, con ánimo de lucro, un desplazamiento patrimonial por parte de quien sufre el engaño y actúa, por eso, con una percepción alterada de la realidad, en perjuicio propio o de tercero. Por lo mismo, no es aquí lo sustantivo qué persona pudo haber realizado por sí mismo, de propia mano, la alteración del cuentakilómetros. No importa tanto si fue uno u otro de los acusados (ambos conjuntamente o un tercero por su encargo). Lo relevante, y así se refiere con toda claridad en el relato de hechos probados de la sentencia impugnada, es que los dos, puestos previamente de acuerdo, y plenamente conscientes de que el vehículo que se disponían a ofrecer en venta presentaba alterado su marcador de kilómetros, resolvieron venderlo como si aquella alteración reflejara la realidad, provocando en la compradora el error que determinó el correspondiente desplazamiento patrimonial en beneficio de aquéllos”.

Recordar también lo que enuncia la STS 1243/2000 de 11 de julio sobre el delito de estafa. Reza de la siguiente manera: "el engaño ha de entenderse bastante cuando haya producido sus efectos defraudadores, logrando el engañador, mediante el engaño, engrosar su patrimonio de manera ilícita, o lo que es lo mismo, es difícil considerar que el engaño no es bastante cuando se ha consumado la estafa. Como excepción a esta regla sólo cabría exonerar de responsabilidad al sujeto activo de la acción cuando el engaño sea tan burdo, grosero o esperpéntico que no puede inducir a error a nadie de una mínima inteligencia o cuidado”.



Falsificación de la placa de matrícula o bastidor

Las placas de matrícula se incardinan dentro del concepto de "documento" que recoge el art. 26 del código penal. Por este motivo, la falsificación de una placa de matrícula o bastidor, constituyen un delito de falsedad documental del artículo 390.1.º y 2.º de nuestra norma coercitiva, por ser la matrícula con el vehículo un documento conjunto. Existe sobrada y consolidada doctrina jurisprudencial que asevera dicha cuestión. No obstante lo anterior, la consulta realizada por el Fiscal General del Estado 3/1997 establece los siguientes criterios a seguir con los hechos acaecidos de una forma muy clara y concisa:

Se entiende la "sustitución como la colocación intencionada de la placa matrícula legítima de un vehículo en otro distinto, impidiendo o, cuando menos, dificultando su verdadera identificación, la primera cuestión que, desde un punto de vista teleológico, llama la atención es la siguiente: si pacíficamente se reputa delictiva del art. 390.1.1.º- la alteración de uno o de todos los guarismos de la placa de un vehículo (v. gr.: se altera la placa para convertir un "3" en un "8", o se borran todos los caracteres para sustituirlos por otros), resulta contrario a toda lógica considerar atípica la sustitución en un vehículo de la placa legítima por otra". Por tanto, la colocación de la placa sustituta en un vehículo se está simulando la placa propia, dándose la modalidad falsaria del art. 390.1. 2.º (simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad). Quien sustituye por otras las placas de matrícula legítimas de un automóvil está simulándolas."

En este supuesto se deberán de intervenir las placas de matrícula que porta el vehículo en el momento de la intervención, así como su permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica del vehículo.

La consideración de falsificaciones burdas

Con respecto a las falsificaciones consideradas burdas o muy evidentes de detectar por cualquier persona media, no estarán incardinadas en el delito de falsedad documental, sin perjuicio de las consecuencias administrativas que pudieren derivarse en el ámbito de la seguridad vial (Acebal, 2015).

A modo de ejemplo la STS de 25 de noviembre de 1982, STS de 28 de junio de 1988, STS de 20 de mayo de 1994 expresa que: "cuando nadie pueda resultar engañado (falsedad grosera), o cuando falte el propósito criminal y la conducta no sea susceptible de dañar a nadie (falsedad inocua), resultará penalmente impune".

La acción falsaria burda o que a simple vista se detecta, carece de trascendencia penal, porque comporta un engaño sobre la autenticidad del documento que resulta materialmente



impracticable. La inocua no pone en peligro ni daña ningún bien jurídico y, consecuentemente, no se tipifica como delito (Montes, 2021; Rodríguez, 2021). Cabe recordar aquí, que respeto a las falsedades materiales, para su consumación no se precisa que haya sido plenamente introducida en el tráfico jurídico, ni que efectivamente haya producido engaño, sino que lo que interesa es su potencialidad, es decir, que sí que sea capaz de producir el engaño y afectar a la seguridad del tráfico jurídico (Montes, 2021).

En la profesión de las FCS, debemos pensar que, por ejemplo, un documento falso que simule ser una autorización administrativa para conducir emitida en España, difícilmente puede engañar a un policía acostumbrado a observar dicha documentación y que conozca sus medidas de seguridad, pero si, por ejemplo, el documento simula ser un documento poco visto, o procedente de un país extraño o poco usual, la posibilidad de crear confusión y engaño en el profesional aumenta (Montes, 2021).

Tráfico ilícito de vehículos

Valgan a título meramente ilustrativa que esta modalidad delictiva también se encuentra acuñada por Interpol (2019) y como Masaquiza y Mayanza (2019, p. 2) como “delincuencia relacionada con los vehículos”. No obstante, esta modalidad delictiva como tal, no se encuentran implícitas y definidas en nuestro código penal, dado que su confluencia implica un concurso de delitos que, dependiendo del hecho concreto o su actividad criminal, se reputará por medio de otros tipos penales.

El tráfico ilícito de vehículos hace referencia al robo y tráfico con automóviles, y al comercio ilícito de piezas de recambio. Estas actividades afectan a la propiedad personal, los negocios, la economía y la seguridad pública en todas las regiones del mundo (Interpol, 2019), por lo que estas organizaciones delictuales, tienen a su disposición la colaboración de dos o más personas en el reparto de tareas específicas. Esto nos lleva a concluir, que el conductor que porte el vehículo puede ser el transportista de la organización, el encargado de maquillar el vehículo, el receptor, el encargado de localizar los vehículos que interesen a la organización, o el encargado de sustraer el vehículo en cuestión.

La Interpol (2019) expresa que el robo a vehículos “tiene implicaciones financieras para las compañías de seguros, es dañina para la reputación de los fabricantes de automóviles y, en la mayoría de los casos, está vinculado a otras operaciones delictivas organizadas”, que a continuación, de una forma sucinta se van a reseñar.

El Robo, regulado en el artículo 237 y 238 tiene una casuística muy variada, dado que el vehículo sustraído ha podido realizarse con fuerza en las cosas: forzar la cerradura del



vehículo mediante ganzúas o instrumentos similares; con violencia o intimidación; aprovechando que el vehículo se encuentra detenido por cualquier circunstancia (semáforo, gasolinera); y por medio de la intimidación de un arma blanca o de fuego, o por una agresión, consigue llevarse el vehículo.

También cabe el hurto regulado en el artículo 234, con el modus operandi de sustraer el vehículo al descuido (con las llaves puesta), por medio de la utilización de grúas o camiones, etc. Tanto el robo, como el hurto, la apropiación indebida, el encubrimiento, simulación de delito, el contrabando referido a vehículos sustraídos fuera de la Unión Europea para ser vendidos como comunitarios o viceversa, implica la evidente sustracción de vehículos para después realizar la correspondiente venta y comercialización, con las previas falsificaciones de los documentos del vehículo correspondiente.

También conviene traer a colación, que en el tráfico ilícito de vehículo trae consigo delitos de receptación (art. 298) y el delito de blanqueo de capitales (art. 301). Ambas conductas disruptivas son utilizadas por estas organizaciones como formas de ocultación, y cuyo principal objetivo está circunscrito en el ánimo de lucro implícito o explícito en el caso del receptor.

Factores detectados por la documentoscopia vial que intervienen en la seguridad vial

Una vez desgranado el concepto de la ciencia de la documentoscopia, su aplicación en el ámbito penal, e incluso la repercusión que tiene la falsedad documental en materia de la seguridad vial, los lectores más escépticos se podrían hacer varias cuestiones al respecto, entre las que destacamos: ¿la documentoscopia es capaz de prevenir o reducir siniestros viales si los profesionales que ejercen el control sobre la documentación de vehículos tuvieran un conocimiento dilatado sobre falsedad documental?

Bien, para abordar la respuesta con eficacia, tenemos que esclarecer y disipar: qué y del porqué los documentos falsificados son susceptibles de poner en riesgo o elevar exponencialmente la ocurrencia de un siniestro vial. Para ser más ilustrativos sobre la materia, proponemos exponer algún ejemplo para entender mejor el objeto de la cuestión.

Usualmente, para interpretar las causas de la fenomenología del tráfico, se utilizan tres factores primordiales que pueden justificar un siniestro vial (González y Carreras, 2015; Carreras, 2015; Pérez, 2021; Petit, 2014). Nos referimos a la vía, por ser el lugar físico en el cual se desarrolla el tráfico rodado; el factor humano de los conductores, dado que es el sujeto que maneja el automóvil; y el vehículo, sus pasajeros y la carga que lleve. Pues bien, siguiendo esta guía básica, vamos a desarrollar la implicación de la documentoscopia vial con respecto a



éstas.

La vía y su entorno

Por razones obvias, la vía y su entorno se erige como el lugar estático donde se desarrolla el tráfico de vehículos. Por lo tanto, poco o nada tiene que ver este elemento en relación a la documentoscopia o la falsedad documental para que éstas se conviertan en un requisito importante que pueda poner en riesgo a los usuarios de la vía.

En cualquier caso, habida cuenta que algún lector podría interpretar la existencia de un delito de falsedad documental cuando un sujeto falsifique una señal de tráfico -por ejemplo-, trataremos de explicar que dicha conducta no tendría encaje penal *ex art.* 390 del código penal. Hablamos de una acción inverosímil y muy poco frecuente que, llegados al punto que se realice, puede producir un siniestro vial por inducir a error al conductor de un vehículo cuando circule por las vías públicas.

Llegados al caso (insistimos que es poco probable), dicha acción se encontraría circunscrita en un delito contra la seguridad vial, concretamente en el artículo 385. Al respecto señala la norma una pena privativa de libertad por la acción de mutar, romper o quitar una señal de tráfico en el tipo básico. En cualquier caso, estimamos oportuno reflejar que las acciones subsumidas en este precepto pueden originar un serio peligro para la seguridad vial.

Dicho artículo reza que: “será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: 1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio. 2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”.

El conductor

Sobre el elemento del conductor adelantamos en el presente epígrafe, de que los delitos relacionados con la falsedad documental si tienen una relación directa con la producción de un accidente de circulación (González y Carreras, 2015; Carreras, 2015; Pérez, 2021; Petit, 2014), y consecuentemente con el ámbito de actuación de la denominada seguridad vial. Veamos los argumentos a tal respecto.

Los delitos contra la seguridad vial, están considerados como una de las manifestaciones del denominado derecho penal de riesgo (González, Orts, Matallín y Roig, 2007), cuyo objetivo se centra principalmente en controlar todas aquellas situaciones de



peligro que puedan generar en el territorio nacional los usuarios de las vías.

El precepto *ex art.* 384 del código penal impone una pena privativa de libertad para aquellos conductores que circulen sin haber obtenido nunca un permiso de conducción o una licencia, o quien condujere en caso de pérdida de vigencia del permiso por puntos o, incluso, por haber sido privado cautelar o definitivamente por decisión judicial.

El bien jurídico protegido del artículo mentado corresponde a la vida y a la salud de las personas (González, Orts, Matallín y Roig, 2007; Paredes; 2010) englobadas en la propia seguridad vial, con ello, el legislador pretendió que todo conductor extranjero o nacional que circule con su propio vehículo, haya adquirido las habilidades, destrezas y conocimientos del tráfico pertinentes, es decir, que la conducción no constituya una conducta peligrosa para terceros que participan en el tráfico rodado (Montaner, 2009).

¿Cómo conseguimos un control gubernamental para asegurarse que el conductor tenga la formación o el nivel de capacidad apropiado? Obteniendo el correspondiente permiso o licencia de conducción expedido por la Administración, evidentemente.

¿Y cómo se puede eludir ese control gubernamental para que un sujeto conduzca sin haber obtenido nunca la correspondiente autorización administrativa? Entre otras acciones nos encontramos con la utilización y uso de un permiso de conducción falso o falsificado, generando, sin ningún tipo de duda un riesgo a la seguridad vial.

Pero además, también se puede cometer un fraude a la Administración; cuando un sujeto condujere con los llamados documentos ficticios o de fantasía (Guillén, 2018a); con los llamados permisos de conducir provisionales de algunos países, ya no solo en la Unión Europea, sino también en el resto del mundo.

El vehículo

La incidencia que pudiera tener el elemento del vehículo con respecto a los siniestros viales, podemos afirmar que tiene especial relevancia como veremos a continuación, como sucede también con el elemento del conductor *ut supra*.

En este sentido, y según los datos en España del 2019, (concretamente las principales cifras de siniestralidad vial aportados por la Dirección General de Tráfico), el porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento de producirse un siniestro vial, refleja la relación que tiene entre la antigüedad del vehículo implicado en el accidente y el estado de su inspección técnica.

En efecto, superar la inspección técnica de vehículos tiene como objetivo principal: asegurar que los vehículos mantengan unas condiciones óptimas de seguridad, siempre por



encima de los mínimos exigidos por la legislación vigente de tráfico.

Muchas peritaciones de las compañías de seguros han demostrado que algunos siniestros viales en territorio nacional han sido producidos como consecuencia de algún fallo mecánico del vehículo, como consecuencia de no haber superado la inspección técnica de vehículos. No es baladí, que un turismo tenga que superar la inspección técnica al año o cada dos años según la antigüedad del vehículo.

El buen estado del vehículo capacitará una respuesta óptima del conductor, en atención al buen estado de las características mecánicas (aceleración, potencia, frenado, etc.), así como una buena reacción de acuerdo con su mantenimiento (luces, neumáticos, correcto estado de los frenos etc.).

La fiscalización de la referida inspección es eludida en ocasiones por el propietario del vehículo por razones económicas; bien por el hecho de eludir el pago de la inspección periódica, o principalmente por no hacerse cargo del coste del arreglo del vehículo cuando presente deficiencias graves: susceptibles para no superar la referida inspección técnica.

En efecto, en la consideración número 3 de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos a motor y de sus remolques, destaca que “la inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente en su caso (...). La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular”.

Para eludir la acción de la Administración por medio de las agentes policiales encargados de la vigilancia del tráfico, el falsario utilizará sellos apócrifos que expiden los centros de reconocimientos de inspección técnica, así como la pegativa del distintivo V-19 que recoge el anexo XI del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en cuyo texto reza que dicho distintivo “indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección”.

Dicho lo cual, esta actividad fraudulenta, ocasiona un riesgo para la seguridad vial como hemos argumentado en el presente epígrafe.

De igual modo, también se concibe significativo la falsificación de los tacógrafos, cuya obligación de portarlos es obligatoria en España para aquellos vehículos de viajeros de más de 9 plazas y para los vehículos de mercancías de más de 3.500 kilos.



¿Para qué sirve un tacógrafo? Un tacógrafo tiene la función de medir y controlar las velocidades y los tiempos de conducción y de descanso de los profesionales del volante. Los tacógrafos pueden ser analógicos y digitales (obligatorios estos últimos para los vehículos matriculados a partir de enero de 2006).

No cabe duda que la manipulación de la hora de registro del tacógrafo analógico o digital, constituye un serio peligro ya no solo al vehículo de transporte de personas o mercancías, sino a los demás usuarios de la vía. Téngase en cuenta si el conductor no controla el tiempo de descanso estimado por la normativa, aumentará la probabilidad de que se produzca un siniestro vial.

Herramientas virtuales de documentos sobre la seguridad vial

En este epígrafe expondremos una labor de investigación que se ha realizado en cuanto al uso y empleo de las herramientas de consulta gracias al evidente avance tecnológico en el área de la documentoscopia y de forma simultánea con la utilización red móvil smartphone de cada profesional experto en este campo (Rodríguez, 2021; Corrales y Bermejo, 2019).

Las aplicaciones gratuitas o webs públicas que se exponen a continuación son muy efectivas, tanto por la rapidez de la consulta, como por el lugar donde se pueden realizar las comprobaciones (datos a pie de calle). Estas herramientas virtuales, no solo son útiles para las FCS, sino también están orientadas a empresarios, bancos, empresas de vigilancia y seguridad, empresas de alquiler de vehículos, abogados, peritos, así como el público en general (Corrales y Bermejo, 2019).

A continuación, se abren dos apartados (Rodríguez, 2021; Corrales y Bermejo, 2019) para verificar algunos datos en materia de la documentoscopia vial. El primero de ellos hace referencia para aplicaciones del teléfono móvil del sistema operativo Androi. Se deberá de utilizar la plataforma creada por google “playstore” para descargarse las aplicaciones que se expondrán a continuación. El segundo de ellos hacemos referencia a webs públicas oficiales abiertas al público en general. Dependiendo del país a consultar, se podrán extraer interesantes datos, más de lo que pensamos muchas veces.

Aplicaciones del sistema operativo Androi

La aplicación móvil (Android) “Adofor” es por excelencia de las mejores aplicaciones para consultar datos tanto en la seguridad vial como documentos de viaje de los distintos países del mundo, comprobación de: seguros de responsabilidad civil de vehículos, inspección



técnica del vehículo, conocer el estado administrativo de un vehículo, datos en general de los vehículos (V.I.N, placas de matrículas datos técnicos), permisos de conducción nacionales, vehículos sustraídos, y un sinfín de utilidades para la comprobación de soportes de los llamados documentos de seguridad.

Existen dos versiones; “Adofor y “Adofor Pro”. La primera es gratuita y la segunda es de pago anual, pero el precio es meramente simbólico. En la primera versión contiene 275 enlaces y la segunda versión más de 1.200 enlaces.

A continuación, se exponen dos aplicaciones más. La primera se denomina “Vehicle barcode lite”, esta aplicación descodifica el bastidor (VIN) de toda clase de vehículos y escanea sus códigos de barras. La segunda aplicación verifica las placas de matrículas de los vehículos, en algunos países incluso se puede obtener también el bastidor que debe llevar. Los países son Dinamarca, España, Francia, Reino Unido, Italia, Noruega, Holanda, Portugal, Suiza y USA. Esta aplicación viene con el nombre en playstore “Auto matrícula”.

Páginas webs públicas para comprobar documentos de seguridad vial

Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea

La web “documentos Prado” (<http://www.consilium.europa.eu/prado/es/search-by-document-country.html>), se encuentra entre las preferencias para hacer comprobaciones y consultar medidas de seguridad de los llamados documentos de seguridad. Al tratarse de una web oficial del Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, se puede incluso judicializar la información que se extraiga de los documentos dubitados consultados. Además se encuentran inscritos al menos 150 países de todo el mundo en dicha plataforma.

Al ser una web pública y oficial, puede incluso utilizarse para cotejar las medidas de seguridad del documento apócrifo cuando se vaya a realizar (en su caso) un informe técnico o incluso, por qué no, un informe pericial. Esta base de datos de consulta online, pertenece a la Unión Europea, y al parecer dependerá directamente de Frontex en un futuro. Se trata de una base de datos de consulta online de documentos que pertenecen a la Unión Europea, y de terceros países. Se encuentran a nuestra disposición en las 24 lenguas oficiales de la Unión Europea.

La locución “Prado” proviene de las siglas en inglés “Public Register of Authentic Documents Online” (Registro Público de Documentos Auténticos en Red). Esta plataforma digital permite acceder con facilidad a las descripciones técnicas e imágenes de los permisos de conducción. Se disponen también de la consulta en los permisos de circulación de vehículos



(no todos los países lo reseñan), documentos de identidad, documentos de viaje, la validez de todos estos y sus principales usos.

Interesante nos parece también, la siguiente web, perteneciente al Consejo Europeo, para la comprobación de los permisos de conducción, según el año de expedición, el modelo y sus medidas de seguridad: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/driving-licence/models/spain/index_es.htm.

Unidad Central de la Policía Nacional Holandesa

El principal propósito de este trabajo de investigación estriba sobre el estudio de los documentos que estén relacionados con la seguridad vial, y, por ello, se adjuntan las webs más interesantes al respecto. Ello no quita que os adjuntemos una web de la División de información de la Unidad Central de la Policía Nacional Holandesa (<http://www.edisontd.net/>), para consultar la gran mayoría de documentos existentes en nuestro planeta, pero en esta ocasión, todos los relacionados con los documentos de viaje (pasaportes, permiso de residencia, cartas de identidad, etc.). Está sumamente relacionado a la temática de la seguridad vial: imaginemos en una intervención policial o una actuación de cotejo de documentos, nos presenta el sujeto concernido un permiso de conducción y una carta de identidad. Si tenemos dudas sobre la autenticidad del permiso de conducción (el documento es una falsificación muy lograda), pero sin embargo la carta de identidad, podemos aseverar que es íntegramente falsa, ya tenemos sospechas más que suficientes que el permiso de conducción también va a ser falso.

Oficina Española de Aseguradoras de Automóviles

La siguiente página web: <https://www.ofesauto.es/tramites/corresponsales-en-espana-de-entidades-extranjeras/>, pertenece a "Ofesauto". Estas siglas refieren a la "Oficina Española de Aseguradoras de Automóviles", es la Oficina Nacional Española del Certificado Internacional del Seguro (CIS). El sistema, antes denominado "carta verde", está diseñado para ayudar al tráfico internacional de vehículos y garantizar la atención a las víctimas de accidentes de tráfico entre vehículos de distintas nacionalidades. El enlace es muy interesante porque se puede comprobar, ante un control de documentación o un siniestro vial si la compañía aseguradora que figura en la carta verde corresponde con el código del apartado 4 de la carta verde.

En primer lugar, se debe introducir la nacionalidad de la placa de matrícula que se tenga intención de cotejar. En segundo lugar, se puede buscar la compañía de seguros por el código que figura en la carta verde.



En el supuesto que el profesional realice el estudio de una placa de matrícula y de un vehículo a motor de la Unión Europea, y por circunstancias que sea falsa o no lleve el óvalo del país expedidor, al introducir los caracteres de la placa, la plataforma arroja los posibles países que puede pertenecer: <https://www.ofesauto.es/tramites/conocer-la-nacionalidad-de-un-vehiculo-por-su-matricula/>.

Otras páginas webs

- <https://webapps.politieacademie.nl/bura>. Os mostramos una interesante web perteneciente a la policía holandesa para comprobar las medidas de seguridad de los permisos de conducción de la Unión Europea.
- <http://es.vin-info.com/> y <http://www.vin-decoder.net/>. En estas dos webs se pueden comprobar el número de bastidor/VIN de los vehículos a motor.
- <http://www.stolencars24.eu/>. Dicha web es una base de datos europea de vehículos robados o sustraídos.
- <https://www.iten-online.ch/kennzeichen/Kennzeichen.htm>. Esta web informa de las distintas clases y modelos de las placas de matrículas europeas con muchas ilustraciones. Incluso reseñan explicaciones de las placas ordinarias, exportación, temporales, taxi, consulados, etc.

Conclusiones

Sobre la base de los argumentos que hemos ido esgrimiendo a lo largo de este breve pero compacto estudio sobre la documentoscopia vial, estamos en disposición de efectuar las siguientes conclusiones. Sin ir más lejos, y como hemos tenido ocasión de comprobar, la ciencia multidisciplinar de la criminología que estudia el análisis de los fenómenos delincuenciales y criminales, ha mostrado que muchos delitos tienen origen en otros de diferente y más grave repercusión. Es decir, que el dinamismo delincencial no es una simple suma mecánica de delitos sin relación de unos con otros, sino más bien que entre estos se establece una correspondencia o simetría entre los delitos más leves para cometer otros más graves. El campo de la documentoscopia es tan amplio, que en el presente estudio se plantea la necesidad de crear una ciencia que aúne campos de actuación próximos para detectar tipologías delincuenciales explícitas, y que desde el punto de vista etimológico hemos denominado “documentoscopia vial”. A la luz de esta disciplina, entendemos que lejos de la consecuente repercusión penal que deriva la comisión de un delito de falsedad documental, nos encontramos que, a la sombra de todo ello existen sujetos que, mediante la falsificación de



documentos –especialmente permisos de conducción y los propios que conforman sobre un vehículo a motor–, pretenden ocultar otros delitos de distinta naturaleza: nos estamos refiriendo a los delitos contra la seguridad vial, e, incluso, multitud de delitos relacionados con el tráfico ilícito de vehículos. Esta ciencia experimental se erige sobre el área de conocimientos de la policía científica, que tiene por objeto la investigación tendente al descubrimiento de la autenticidad o falsedad de un documento, así como determinar su autoría, en el ámbito de la seguridad vial. El ámbito de actuación de dicha disciplina, quedaría circunscrita en una rama de la criminalística sin otra conexión con la criminología, más allá de su secuencia consecutiva temporal, es decir, ambas ciencias actúan temporalmente en momentos diferentes del *iter criminal*. A tal efecto estimamos que la criminología se concibe como útil en la prevención de delitos contra la seguridad vial y en los delitos del tráfico ilícito de vehículos, y la criminalística, sin embargo, se centra en la represión del delito mediante la detección del delito de falsedad documental. Pero lo que más importa en el campo de actuación de esta disciplina –aunque de una forma indirecta–, es la capacidad de disminuir la probabilidad de un siniestro vial, porque esta ciencia se concibe como idónea para interferir sobre dos de los tres factores principales que la doctrina científica ha justificado como causas en la producción de un accidente de tráfico. En cuanto al elemento del conductor, la documentoscopia vial sería capaz de detectar un permiso de conducción nacional falso, evitando un riesgo en la circulación cuando su conductor no tenga la aptitud y destreza oportuna por no haber obtenido nunca una la autorización administrativa que le habilite a conducir. De igual modo, en cuanto al elemento del vehículo, concluimos que, si el estado de un vehículo tiene incidencia directa en el ámbito de la seguridad vial, la detección de un documento falso en un vehículo que incida sobre la inspección técnica, por razones obvias, disminuirían las cifras de siniestralidad vial.

La especialización en la documentoscopia vial, conducirá a una mayor especialización de los profesionales, con la finalidad de adquirir habilidades y conocimientos en el empleo de técnicas adecuadas para que ayude a analizar, resolver y dar respuesta a las premisas del esclarecimiento de hechos delictivos que surgen al detectar una falsedad documental en el ámbito de la seguridad vial. En otro orden de cosas, ante los nuevos *modus operandi* que se gestan en la sociedad sobre los delitos de la falsedad documental en el área vial, obligan a las FCS a un constante reciclaje de conocimientos específicos. Por ello en la labor de investigación se han facilitado unas herramientas virtuales en el estudio de documentos que afectan a la seguridad vial, a fin de que al delincuente le resulte más difícil introducir un documento



falsificado en el tráfico jurídico fiduciario. Estas aplicaciones y páginas webs públicas facilitadas en el último epígrafe satisface escrupulosamente las exigencias actuales en relación al estudio y análisis de los documentos de seguridad cuando el agente de la autoridad realiza la inspección de forma inmediata a pie de calle.

Lista de referencias

- Acebal Gil, C. (2015). *Aspectos jurídicos de las falsedades documentales. Tipos penales. Tipos de documentos*. Las Palmas.
- Carreras Espallardo, J.A. (2015). Conceptualizando los siniestros viales desde la perspectiva de la criminología vial. *Revista de Criminalística Skopein*, 3(7), 27-35.
- Corrales Arenal, F. y Bermejo García, R. (2019). *Falsedad documental para especialistas en documentoscopia*. Ministerio del Interior.
- De Antón y Barberá, F. y De Luis y Turégano, J.V. (2015). *Policía científica*. Tirant lo Blanch.
- Del Picchia, J. y Del Picchia C. (1993). *Tratado de documentoscopia: la falsedad documental*. La Rocca.
- González Cussac, J.L., Orts Berenguer, E., Matallín Evangelio, A. y Roig Torres, M. (2007). *Derecho penal; parte especial*. Tirant Lo Blanch.
- González González, J.M. y Carreras Espallardo, J.A. (2015). *Aspectos Criminológicos en Materia de Seguridad Vial*. Carreras Espallardo, J.A. (Coord.), *Criminología vial. Un nuevo enfoque multidisciplinar de la seguridad vial*. Criminología y Justicia, 17-66.
- Grillo, M.A. (1998). La falsificación de documentos, la importancia del perito documentológico privado. *Revista Jurídica Gaceta Judicial*.
- Guillén Pérez, V. (2018a). Los documentos ficticios, especial referencia a los documentos de viaje: problemática y respuesta dada por la jurisprudencia. *Cuadernos de política criminal*, 2(125), 187-215.
- Guillén Pérez, V. (2018b). *Detección de pasaportes falsificados de las organizaciones criminales y terroristas: práctica policial* en Giner Alegría, C.A. y Delgado Morán, J.J. (Dir.), *Conflictos y diplomacia, desarrollo y paz, globalización y medio ambiente*. Aranzadi, 161-175.
- Hikal, W. (2015a). *Glosario de Criminología, Criminalística y Victimología Criminal*. Flores Editor y Distribuidor.
- Hikal, W. (2015b). *Introducción al estudio de la criminología*. Porrúa.
- Interpol. (10 de junio de 2019). Delincuencia relacionada con los vehículos. Disponible de INTERPOL: <https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-relacionada-con-los-vehiculos>.



- Juez Rubio, E. (2021). *Impacto de la pericia forense en la falsedad documental por cambio de identidad en la criminalidad transnacional*. (Trabajo fin de Máster). Instituto Universitario de Investigación de Ciencias Policiales. Universidad de Alcalá. https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/49947/TFM_Juez_Rubio_Eduardo_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- López Muñoz, J. (2016). Criminalidad y terrorismo, elementos de confluencia estratégica. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, (83). https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEE083-2016_Criminalidad_terrorismo_Eementos_Confluencia_LopezMunoz.pdf.
- Martín Ramos, R. (2010). *Documentoscopia: método para el peritaje científico de documentos*. La Ley.
- Masaquiza Caizabanda, D.T. (2019). *Implementación de un sistema de comunicación inalámbrico para la identificación y búsqueda de automotores integrables a una red de video vigilancia utilizando visión artificial*. (Trabajo de grado). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Facultad de Informática y Electrónica. <http://dspace.epoch.edu.ec/bitstream/123456789/13634/1/98T00272.pdf>.
- Méndez Baquero, F. (1994). *Documentoscopia. Estudios de policía científica, división de formación y perfeccionamiento de la D.G.P.* Madrid: Ministerio del Interior.
- Mendoza Bremauntz, E. (2007). La investigación científica del delito. *Revista Criminogénesis*, (1), 435-466.
- Miguel Salas, I. (2015). *El análisis de los documentos y la perspectiva criminológica*. (Trabajo de Grado). Universidad del País Vasco. <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/19007/Miguel%20Salas%2C%20Iraia%201.pdf?sequence=1%26isAllowed=y>.
- Montaner Fernández, R. (2009). Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la Administración del Derecho Penal. *Revista de documentación administrativa*, (284-285), 305-322.
- Montes Peña, J.M. (2021). *Guía-Resumen: Legislación y Jurisprudencia en materia de falsedad documental para ff.cc. ss.*
- Paredes Porro, M.A. (2010). *Tratamiento policial de los delitos contra la seguridad vial*. Madrid: Tecnos.
- Pérez Ángeles, J.M., Pérez Ángeles, M.A. y López Vázquez, D. (2014). *El criminólogo-criminalista. Visión Criminológica-Criminalística*, 2(6).



- Pérez García, P. (1990). Una reflexión en torno a la historia de la criminalidad. *Revista d'història medieval*, (1), 11-37.
- Petit, I. (2014). El factor humano en el sistema tránsito y seguridad vial y el modelo interaccional comportamental de tránsito. *Revista latinoamericana de ciencia psicológica*, 6(1), 48-54.
- Rañe Aguilá, L. (2014). La criminalística y sus diferentes disciplinas forenses para la investigación criminal. *Diario La Ley, Sección Práctica Forense*.
- Rodríguez Ramos L. (Coord.) (2009). *Código penal comentado y con jurisprudencia*. La Ley.
- Sancho Tanocher, D. (2012). *Permisos de Conducción: Unión Europea y Países con Acuerdo Bilateral*. Valencia: David Sancho Taroncher.
- Tobajas Santamaría, G., y Domínguez Peralta, R.M. (2015). Que pasaportes son los más falsificados en el mundo. *Revista semestral de la Asociación Profesional de Expertos en Ciencias Forenses*, (3).
- Toledano Toledano, J.R. (2008). Introducción a la documentoscopia. *Escola de Prevenció i Seguretat integral*, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Villacampa Estirarte, C. (1999). *La falsedad documental: análisis jurídico-penal*. Cedecs.