

Conducción de motocicletas con el Permiso B y 3 años de antigüedad

Cómputo de las personas fallecidas a 30 días
Datos consolidados



Observatorio Nacional de Seguridad Vial
16 de mayo de 2024

Contenidos

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Resumen ejecutivo | 3 |
| 2 | Parque de vehículos | 10 |
| 2.1 | Parque de motocicletas de hasta 125cc y de más de 125cc..... | 10 |
| 2.2 | Matriculaciones de motocicletas de hasta 125cc y de más de 125cc. | 11 |
| 2.3 | Características del parque 2022 de motocicletas de hasta 125cc | 11 |
| 2.3.1 | Antigüedad..... | 11 |
| 2.3.2 | Servicio..... | 11 |
| 2.3.3 | Combustible (convencional/eléctrico). | 12 |
| 3 | Censo de Personas conductoras..... | 13 |
| 3.1 | Censo de personas con permiso A, A1, A2..... | 15 |
| 3.2 | Titulares de motocicletas hasta 125cc en función del permiso de conducir..... | 16 |
| 3.3 | Características de las personas que en 2022 tenía permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc..... | 17 |
| 3.3.1 | Edad. | 17 |
| 3.3.2 | Sexo..... | 17 |
| 3.3.3 | Tiempo desde que adquirieron una motocicleta por primera vez. 17 | |
| 3.3.4 | Provincia de residencia..... | 18 |
| 4 | Siniestralidad. | 19 |
| 4.1 | Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas..... | 19 |
| 4.1.1 | Según tipo de vía | 21 |
| 4.1.2 | Según características de la persona física | 24 |
| 4.1.3 | Según gravedad del siniestro..... | 32 |
| 4.1.4 | Según temporalidad..... | 35 |
| 4.1.5 | Según tamaño del municipio..... | 42 |
| | Conducción de motocicletas con el Permiso B y 3 años de antigüedad | 1 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.2 | Personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc..... | 46 |
| 4.2.1 | Según tipo de vía | 48 |
| 4.2.2 | Según características de la persona física | 51 |
| 4.2.3 | Según gravedad del siniestro..... | 59 |
| 4.2.4 | Según temporalidad..... | 62 |
| 4.2.5 | Según tamaño del municipio..... | 68 |
| 5 | Riesgo de siniestro a partir de la movilidad. | 72 |
| | Anexo I: Fuentes de información..... | 78 |
| | Anexo II: Glosario..... | 79 |
| | Anexo III: Relación de tablas y gráficos | 80 |

1 Resumen ejecutivo

En 2022, el parque de vehículos de motocicletas registrado en España rebasó por primera vez los 4 millones de unidades, quedando compuesto por 1.805.677 motocicletas de hasta 125cc y 2.201.127 motocicletas de más de 125cc.

De acuerdo a la legislación vigente, para poder conducir cualquiera de ellas, dependiendo de sus características, se requiere estar en posesión de alguno de los siguientes permisos de conducir:

- Tipo “A1”: Autoriza a conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW.
- Tipo “A2”: Autoriza a conducir motocicletas de potencia media, con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia.
- Tipo “A”: Autoriza a conducir cualquier tipo de motocicleta y triciclo de motor.
- Permiso tipo “B” con una antigüedad superior a 3 años¹. Nos referiremos a esta situación con el término “permiso B+3”, aunque normativamente no se trate de un permiso de conducir diferenciado. Autoriza a conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³.

De este modo, y según los datos censales² más recientes, en el año 2022:

- Un total de 4.189.931 personas estaban censadas con permisos tipo “A”, 327.256 personas estaban censadas con permisos tipo “A1” y 432.680 personas estaban censadas con permisos tipo “A2”. De ellas, 457.685 personas eran, además, titulares de motocicletas de hasta 125cc.

¹ Este tipo de habilitación se concede de forma automática a todas las personas que ostenten la titularidad del permiso tipo “B” con una antigüedad superior a 3 años, no siendo necesario superar pruebas adicionales teóricas ni prácticas.

² Solamente se cuentan las personas con permiso en vigor. Además, en caso que una misma persona disponga simultáneamente de más de un permiso en vigor (A, A1, A2 o B+3), solamente se ha asignado el de clase superior (siendo el de tipo “A” el de mayor clase y el “B+3” el de menor clase).

- Un total de 25.236.583 personas poseen un permiso B con más de 3 años de antigüedad (B+3). De ellas, 1.377.369 personas eran, además, titulares de motocicletas de hasta 125cc.

Centrándonos en el colectivo de personas titulares del permiso B+3 con motocicletas de hasta 125cc:

- El 30% (411.814) tenían entre 45 y 54 años, el 2% (20.463) eran jóvenes menores de 25 años y el 9% (116.609) tenían 65 o más años.
- El 78% (1.067.426) eran hombres, frente al 22% (303.185) que eran mujeres.
- El 24% (352.939) hacía 5 años o menos que adquirieron una motocicleta por primera vez.
- La provincia con mayor representación es Barcelona con el 19% del total (255.105), muy por delante de la siguiente que es Madrid con el 9% del total (121.507). Por el contrario, las provincias con menor representación son Teruel (2.595) y Soria (1.560), ambas con porcentaje inferior al 1% del total.

En este contexto, el presente documento lleva a cabo un análisis de las cifras de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas a dos niveles:

- Por un lado, en el epígrafe 4.1 se agrupan las cifras de todo el conjunto de personas conductoras de motocicletas, independientemente de la cilindrada del vehículo que conducían. Esto permite obtener conclusiones sobre las cifras de siniestralidad de las personas conductoras con permiso B+3 dentro del conjunto de personas motoristas.
- Por otro lado, en el epígrafe 4.2 se analiza únicamente el subconjunto³ de personas conductoras que circulaban en motocicletas de hasta 125cc. Esto permite realizar un estudio más homogéneo de la siniestralidad de personas conductoras con permiso B+3, ya que sus cifras se comparan con las del resto de personas conductoras de motocicletas que circulaban en vehículos de la misma cilindrada.

³ Calculado únicamente cuando se dispone de datos de la cilindrada de la motocicleta que conducía. De este modo, cuando el atestado recoge que la persona conductora circulaba en motocicleta pero no se sabe su cilindrada, únicamente puede computarse en el epígrafe 4.1.

Teniendo en cuenta el objetivo del presente informe, y sin perjuicio de que el lector pueda encontrar las conclusiones de ambos análisis⁴ a lo largo de todo el documento, a continuación se muestran las principales conclusiones obtenidas en el epígrafe 4.2 en relación con el año 2022:

- **Las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del permiso que tengan, presentan una mayor concentración de cifras en vías urbanas**, con un porcentaje que alcanza el 83% (6.544) para B+3 y del 81% (2.163) para permisos A, A1 o A2.
- **En vías urbanas, las personas conductoras con permiso B+3 registran cifras de siniestralidad muy superiores a las de permisos A, A1 o A2.** Concretamente, con permiso B+3 alcanzaron el 63% del total, frente al 21% con permisos A, A1 o A2.
- **Las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que acceden por primera vez al permiso presentan mejores cifras con permiso B+3 que las registradas con otros permisos A, A1 o A2.** Concretamente, para el caso de titulares de permisos A, A1 o A2, el grupo de 16 a 20 años representó el 43% (217) en vías interurbanas y el 24% (522) en vías urbanas (siendo en ambos casos el grupo etario mayoritario), mientras que en el caso del B+3, el grupo de 21 a 24 años representó el 8% (110) en vías interurbanas y el 8% (494) en vías urbanas.
- Sin perjuicio de lo anterior, cuando se analiza exclusivamente la distribución del grupo de 21 a 24 años (que es el grupo de menor edad con acceso al permiso B+3), se observa que, en vías interurbanas, el 61% tenían permiso B+3 frente al 15% con permisos A, A1 o A2 (46 puntos porcentuales de diferencia). Por su parte, en vías urbanas, el 56% tenían permiso B+3 frente al 17% con permisos A, A1 o A2 (39 puntos porcentuales de diferencia).

⁴ Para entender la diferencia entre ambos, de acuerdo con el epígrafe 4.1, en el año 2022 un total de 27.846 personas conductoras de motocicleta resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, el 50% (13.959) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 37% (10.413) estaban en posesión del permiso B con 3 años de antigüedad. Por el contrario, dado que el apartado 4.2 se centra en motocicletas de hasta 125cc, las cifras son las siguientes: un total de 12.413 personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, 21% (2.669) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 63% (7.842) estaban en posesión del permiso B+3.

- **Las mujeres con permisos B+3 presentan una mayor proporción en comparación con las cifras de permisos A, A1 o A2.** Concretamente, con permiso B+3, las mujeres conductoras implicadas en siniestros con víctimas representaban el 19% (244) en vías interurbanas y el 24% (1.554) en vías urbanas. Sin embargo, con permisos A, A1 o A2 esta proporción no es tan acusada, reduciéndose al 10% (51) y 13% (285) respectivamente.
- **En la mayoría de los siniestros con víctimas registrados, independientemente de su gravedad, el motorista tenía permiso B+3.** Este resultado especialmente llamativo en siniestros mortales en vías interurbanas, donde el porcentaje alcanza el 68%.
- **Las personas conductoras con permiso B+3 tienen más siniestros** (1.298 con titulares del permiso B+3 frente a 506 con titulares del permiso A, A1 o A2 en vías interurbanas y 6.544 con titulares del permiso B+3 frente a 2.163 con titulares del permiso A, A1 o A2 en vías urbanas), **pero éstos son de menor gravedad** (con permiso B+3, el 2% (27) de los siniestros en vías interurbanas y el 0,5% (30) en vías urbanas registraron víctimas mortales, mientras que con permisos A, A1 o A2, el 2% (10) de los siniestros en vías interurbanas y el 1% (12) en vías urbanas registraron víctimas mortales).
- **La temporalidad no es una variable determinante.** De hecho, los días entre semana registran aproximadamente el 20% de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas con permisos A, A1 y A2 y un 60% de personas conductoras con permiso B+3. Este patrón se repite los fines de semana, y en todos los casos tanto en vías interurbanas como urbanas.

- **Se observa que cuanto mayor es el tamaño del municipio, mayor peso tienen las personas conductoras de permiso B+3 implicadas en siniestros con víctimas.** Por ejemplo, en los municipios de menos de 5.000 habitantes, el 42% de las personas conductoras tenía permisos A, A1 o A2 y el 46% tenía permiso B+3. Sin embargo, en los de más de 1.000.000 de habitantes, el 16% de las personas conductoras tenía permisos A, A1 o A2 frente al 65% con permiso B+3. **Además, y sin perjuicio de lo anterior, los municipios entre 100.001 y 500.000 habitantes son los que concentran la mayor cifra de personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas (3.486).**

Por lo que respecta a las cifras de movilidad de las motocicletas de hasta 125cc, puede concluirse que:

- Con permisos A, A1 o A2, se observa que las personas que concentran la mayor cifra de parque circulante⁵ son las comprendidas entre los 45 y 54 años (131.088). Sin embargo, los que presentan una mayor movilidad son los comprendidos entre los 16 y los 20 años, con un promedio de kilómetros leídos en las ITV de 3.190. Esto indica que **con permisos A, A1 o A2, los jóvenes de 16 a 20 años se mueven más km, pero tienen menos vehículos en circulación.**

⁵ El “parque circulante” se considera constituido por los vehículos automóviles para los que en los últimos diez años consta algún apunte en los registros de la Dirección General de Tráfico en los siguientes ámbitos: *Someterse a una inspección técnica de vehículos; Tener seguro obligatorio; Tener cambio de titularidad; Darse de alta tras una baja temporal; Ser objeto de denuncia.*

Con estos criterios se pretende reducir el impacto que tienen los vehículos (particularmente vehículos muy antiguos) que ya no circulan o que en su momento fueron dados de baja al margen de los procedimientos administrativos reglados. Se consideran criterios conservadores. Aplicando el criterio anterior y dependiendo del tipo de vehículo, entre el 5% y 45% del parque activo de vehículos es parque no circulante.

- Con permiso B+3, se observa que las personas que concentran la mayor cifra de parque circulante son las comprendidas entre los 35 y 44 años (284.166). Sin embargo, los que presentan una mayor movilidad son los comprendidos entre los 21 y los 24 años, con un promedio de kilómetros leídos en las ITV de 2.722. Esto indica que **con permiso B+3, los jóvenes de 21 a 24 años se mueven más km, pero tienen menos vehículos en circulación.**

Si por el contrario calculamos la cifra de millones de vehículos-km según edad del conductor y tipo de permiso de su titular (cuyo resultado se obtiene de multiplicar la cifra de “KM ITV” por la de “Parque Circulante” en cada franja de edad, se observa que:

- **Con permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2), las personas de 45 a 54 años son las que registran mayor movilidad (con un total de 262,9 millones de vehículos – km).**
- **Con permiso B+3, las personas de 35 a 44 años son las que registran mayor movilidad (con un total de 627,5 millones de vehículos – km).**

Atendiendo a estas cifras, las personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos se distribuyen del siguiente modo:

- **Con permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2), las personas jóvenes de 16 a 20 años son las que registran peores cifras (45.8, cifra un 445% superior a la registrada por el grupo de 21 a 24 años).**
- **Con permiso B+3, las personas jóvenes de 21 a 24 años son las que registran peores cifras (13.9).**
- **En todos los grupos de edad desde el de 21 a 24 años, y con excepción del de 75 años y más, el riesgo de implicación en accidente por millón de km recorridos es superior en el grupo de B+3 frente a los que disponen de algún permiso de moto.**

- Independientemente del tipo de permiso, **los registros más altos se dan cuando la persona conductora únicamente se dispone del permiso B+3** (es decir, con B+3 y sin A, A1 o A2), **seguido de cuando la persona conductora únicamente dispone de permiso de moto** (es decir, con permisos A, A1 o A2 pero son B+3) **y seguido de cuando la persona conductora dispone tanto de permiso B+3 como de permiso de moto** (es decir, tanto B+3 como A, A1 o A2). No obstante, hay que matizar que **este comportamiento no se ha detectado en el colectivo de 75 y más años** (probablemente debido a la baja frecuencia de sus datos, que altera las conclusiones) **y en el colectivo de 16 a 20 años** (que no tiene acceso al B+3).
- En el caso de la siniestralidad mortal, la baja frecuencia de los datos impide sacar conclusiones significativas.

2 Parque de vehículos

En el año 2022 se registró un total de 100.646 matriculaciones de motocicletas de hasta 125cc (mayor cifra de los últimos 10 años) y 82.707 matriculaciones de motocicletas de más de 125cc (tercera mayor cifra de los últimos 10 años). De este modo, el parque de vehículos de motocicletas rebasó por primera vez los 4 millones de unidades, quedando compuesto por 1.805.677 motocicletas de hasta 125cc y 2.201.127 motocicletas de más de 125cc.

Para el caso concreto de las motocicletas de hasta 125cc, se observa que:

- El 25% tienen menos de 4 años, mientras que el 21% tienen al menos 20 años.
- El 98% (1.762.033 unidades) están destinadas a servicio particular, mientras que el 2% (43.643 unidades) están destinadas a uso público (por ejemplo, *motosharing*⁶).
- El 98% (1.764.525 unidades) están propulsadas a gasolina, mientras que el 2% (40.898 unidades) están propulsadas con baterías eléctricas. Existe además un número residual de motocicletas impulsadas con otro tipo de combustibles, como el diésel o el GLP, si bien su número total apenas alcanza las 254 unidades.

2.1 Parque de motocicletas de hasta 125cc y de más de 125cc.

Tabla 1: Parque 2013-2022 de motocicletas <=125 y >125

| | Hasta 125cc | Mayor de 125 |
|------|-------------|--------------|
| 2013 | 1.211.392 | 1.679.812 |
| 2014 | 1.256.922 | 1.715.243 |
| 2015 | 1.321.571 | 1.757.892 |
| 2016 | 1.398.316 | 1.813.158 |
| 2017 | 1.457.448 | 1.869.600 |
| 2018 | 1.524.983 | 1.934.739 |
| 2019 | 1.598.412 | 2.008.814 |
| 2020 | 1.664.724 | 2.071.196 |
| 2021 | 1.728.755 | 2.137.465 |
| 2022 | 1.805.677 | 2.201.127 |

⁶ Este concepto hace referencia a las motocicletas destinadas a alquiler público, cuyo servicio generalmente se encuentra disponible en las grandes ciudades, y en las cuales el usuario puede circular dentro de una determinada área pagando una tarifa predeterminada.

2.2 Matriculaciones de motocicletas de hasta 125cc y de más de 125cc.

Tabla 2: Matriculaciones 2013-2022 de motocicletas <=125 y >125

| | Hasta 125cc | Mayor de 125 |
|--------------|----------------|----------------|
| 2013 | 58.056 | 37.789 |
| 2014 | 67.557 | 47.043 |
| 2015 | 80.695 | 56.533 |
| 2016 | 91.970 | 69.008 |
| 2017 | 75.194 | 69761 |
| 2018 | 86.481 | 78.713 |
| 2019 | 95.100 | 88.827 |
| 2020 | 85.602 | 76.658 |
| 2021 | 88.960 | 84.475 |
| 2022 | 100.646 | 82.707 |
| Total | 830.261 | 886.289 |

2.3 Características del parque 2022 de motocicletas de hasta 125cc

2.3.1 Antigüedad.

Tabla 3: Parque 2022 de motocicletas <=125 según antigüedad

| | Hasta 125cc | % Antigüedad |
|------------------|------------------|--------------|
| Hasta 4 años | 446.805 | 25% |
| De 5 a 9 años | 347.716 | 19% |
| De 10 a 14 años | 316.464 | 18% |
| De 15 a 19 años | 320.643 | 18% |
| De 20 o más años | 374.049 | 21% |
| Total | 1.805.677 | 100% |

2.3.2 Servicio.

Tabla 4: Parque 2022 de motocicletas <=125 según servicio

| | Hasta 125cc | |
|--------------|------------------|-------------|
| Particular | 1.762.033 | 98% |
| Público | 43.643 | 2% |
| Se desconoce | 1 | 0% |
| Total | 1.805.677 | 100% |

2.3.3 Combustible (convencional/eléctrico).

Tabla 5: Parque 2022 de motocicletas <=125 según combustible

| | Hasta 125cc | % Combustible |
|-------------------------|------------------|---------------|
| Gasolina | 1.764.525 | 98% |
| Eléctrico | 40.898 | 2% |
| Diesel | 88 | 0% |
| Otros | 52 | 0% |
| Sin especificar | 50 | 0% |
| Gas Licuado de Petróleo | 48 | 0% |
| Biodiesel | 10 | 0% |
| Butano | 4 | 0% |
| Solar | 1 | 0% |
| Biometano | 1 | 0% |
| Total | 1.805.677 | 100% |

3 Censo de Personas conductoras.

En España, para poder conducir una motocicleta de hasta 125cc se requiere estar en posesión de alguno de los siguientes permisos de conducir:

- Tipo “A1”: Autoriza a conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW.
- Tipo “A2”: Autoriza a conducir motocicletas de potencia media, con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia.
- Tipo “A”: Autoriza a conducir cualquier tipo de motocicleta y triciclo de motor.

Adicionalmente, desde el año 2004, y gracias a la aprobación del *Real Decreto 1598/2004, de 2 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo*, se puede conducir este tipo de motocicletas si se está en disposición del permiso tipo “B” con una antigüedad superior a 3 años⁷. Este tipo de habilitación recibe comúnmente el nombre de “permiso B+3”, siendo precisamente el objeto del presente informe.

Así pues, tomando en consideración las cifras del censo de personas conductoras, en el año 2022:

- Había registradas un total de 4.189.931 personas con permisos tipo “A”, 327.256 personas con permisos tipo “A1” y 432.680 personas con permisos tipo “A2”. De ellas, tan solo 457.685 personas eran, además, titulares de motocicletas de hasta 125cc.
- Había registradas un total de 25.236.583 personas con permisos tipo “B+3”. De ellas, tan solo 1.370.611 eran, además, titulares de motocicletas de hasta 125cc.

⁷ Este tipo de habilitación se concede de forma automática a todas las personas que ostenten la titularidad del permiso tipo “B” con una antigüedad superior a 3 años, no siendo necesario superar pruebas adicionales teóricas ni prácticas.

- Había registradas un total de 21.735 personas titulares de motocicletas de hasta 125cc con permisos no autorizadas para su conducción (como las de tipo “AM” o “B” con menos de 3 años de antigüedad).
- Había registradas un total de 113.844 personas titulares de motocicletas de hasta 125cc sin ningún tipo de permiso.
- Había registradas un total de 48.320 personas jurídicas titulares de motocicletas de hasta 125cc.
- En total, 1.390.924 personas físicas eran titulares de motocicletas de hasta 125cc y a su vez estaban autorizadas a su conducción. Además, 167.058 personas eran titulares de motocicletas de hasta 125cc pero no estaban autorizadas a su conducción (“Permiso no adecuado” y “Sin permiso”), y 50.099 eran personas jurídicas titulares de motocicletas de hasta 125cc. En conjunto, en el año 2022 había un total de 1.608.081 personas titulares de motocicletas hasta 125cc, con o sin permiso para su conducción.

Centrando el estudio en las 1.370.611 personas titulares de permisos B+3 que además también eran titulares de motocicletas de hasta 125cc:

- El 30% (411.814) tenían entre 45 y 54 años, el 2% (20.463) eran jóvenes menores de 25 años y el 9% (116.609) tenían 65 o más años.
- El 78% (1.067.426) eran hombres, frente al 22% (303.185) que eran mujeres.
- El 24% (352.939) hacía 5 años o menos que adquirieron una motocicleta por primera vez.
- La provincia con mayor representación es Barcelona con el 19% del total (255.105), muy por delante de la siguiente que es Madrid con el 9% del total (121.507). Por el contrario, las provincias con menor representación son Teruel (2.595) y Soria (1.560), ambas con porcentaje inferior al 1% del total.

3.1 Censo de personas con permiso A, A1, A2.

Tabla 6: Censo de personas conductoras según permiso A, A1, A2

| | A | A1 | A2 |
|------|-----------|---------|---------|
| 2008 | 4.821.786 | 283.090 | 0 |
| 2009 | 4.600.982 | 281.396 | 235.342 |
| 2010 | 4.622.462 | 280.821 | 156.769 |
| 2011 | 4.679.380 | 284.001 | 106.426 |
| 2012 | 4.624.939 | 286.243 | 142.207 |
| 2013 | 4.562.255 | 288.280 | 172.853 |
| 2014 | 4.523.637 | 291.868 | 204.573 |
| 2015 | 4.463.726 | 296.814 | 235.822 |
| 2016 | 4.405.120 | 300.555 | 271.203 |
| 2017 | 4.373.319 | 305.146 | 290.877 |
| 2018 | 4.342.932 | 307.454 | 324.252 |
| 2019 | 4.337.090 | 313.137 | 357.077 |
| 2020 | 4.264.322 | 314.437 | 365.065 |
| 2021 | 4.221.526 | 319.200 | 400.464 |
| 2022 | 4.189.931 | 327.256 | 432.680 |

Nota: Solamente se cuentan las personas con permiso en vigor. Además, en caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora.

3.2 Titulares de motocicletas hasta 125cc en función del permiso de conducir

Tabla 7: Titulares de motocicleta hasta 125cc

| | Permisos moto y B+3 | A1/A2/A | B+3 | Permiso no adecuado | Sin permiso | Persona jurídica |
|------|---------------------|---------|---------|---------------------|-------------|------------------|
| 2008 | 389.712 | 11.856 | 360.020 | 17.529 | 76.799 | 30.940 |
| 2009 | 395.223 | 11.275 | 405.740 | 14.857 | 82.264 | 32.169 |
| 2010 | 393.046 | 10.307 | 447.987 | 12.818 | 91.989 | 33.483 |
| 2011 | 399.373 | 9.237 | 495.243 | 9.947 | 90.645 | 34.728 |
| 2012 | 400.843 | 8.566 | 530.689 | 8.344 | 96.211 | 35.660 |
| 2013 | 395.725 | 8.102 | 559.991 | 7.449 | 101.810 | 36.507 |
| 2014 | 394.636 | 7.877 | 598.539 | 7.323 | 103.485 | 37.879 |
| 2015 | 400.298 | 7.812 | 641.154 | 7.141 | 109.495 | 39.556 |
| 2016 | 407.782 | 8.362 | 686.761 | 7.843 | 114.815 | 41.417 |
| 2017 | 411.873 | 8.619 | 728.571 | 8.673 | 120.267 | 42.772 |
| 2018 | 420.620 | 9.356 | 766.883 | 9.655 | 126.110 | 44.140 |
| 2019 | 431.124 | 10.445 | 815.826 | 11.180 | 122.539 | 45.435 |
| 2020 | 432.275 | 11.225 | 848.749 | 12.721 | 138.721 | 46.947 |
| 2021 | 439.599 | 12.765 | 883.594 | 14.506 | 146.102 | 48.587 |
| 2022 | 448.851 | 13.555 | 928.518 | 15.418 | 151.640 | 50.099 |

Nota: Las personas titulares provienen de los datos de parque activo de vehículos para motocicletas de hasta 125cc. Si un titular dispone de algún permiso de moto, se considera el superior, y si dispone de permiso de moto y de B+3, se incluye en la categoría "Permisos moto y B+3".

3.3 Características de las personas que en 2022 tenía permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc

3.3.1 Edad.

Tabla 8: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según edad

| | 2022 | Dist. 22 |
|----------------|------------------|-------------|
| | 0 | 0% |
| 18 a 20 años | 1 | 0% |
| 21 a 24 años | 20.462 | 1% |
| 25 a 29 años | 84.658 | 6% |
| 30 a 34 años | 130.592 | 10% |
| 35 a 39 años | 148.485 | 11% |
| 40 a 44 años | 184.308 | 13% |
| 45 a 49 años | 214.458 | 16% |
| 50 a 54 años | 197.356 | 14% |
| 55 a 59 años | 165.373 | 12% |
| 60 a 64 años | 108.309 | 8% |
| 65 a 69 años | 58.641 | 4% |
| 70 a 74 años | 32.358 | 2% |
| Más de 74 años | 25.610 | 2% |
| Se desconoce | 0 | 0% |
| Total | 1.370.611 | 100% |

3.3.2 Sexo.

Tabla 9: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según sexo

| | 2022 | Dist. 22 |
|--------------|------------------|-------------|
| Hombre | 1.067.426 | 78% |
| Mujer | 303.185 | 22% |
| Total | 1.370.611 | 100% |

3.3.3 Tiempo desde que adquirieron una motocicleta por primera vez.

Tabla 10: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según el tiempo desde que adquirieron la primera motocicleta de hasta 125cc

| | 2022 | Dist. 22 |
|--------------------|------------------|-------------|
| Entre 0 y 5 años | 352.939 | 24% |
| Entre 5 y 10 años | 293.492 | 20% |
| Entre 10 y 15 años | 275.297 | 19% |
| Entre 15 y 20 años | 278.526 | 19% |
| Entre 20 y 25 años | 41.139 | 3% |
| Entre 25 y 30 años | 26.925 | 2% |
| Entre 30 y 35 años | 91.492 | 6% |
| Entre 35 y 40 años | 42.480 | 3% |
| Entre 40 y 45 años | 34.764 | 2% |
| Más de 45 años | 43.829 | 3% |
| Total | 1.480.883 | 100% |

Nota: se han eliminado los registros cuya fecha de primera moto era mayor a su edad

Nota: Hay personas, que en el censo cuentan como 1 a pesar de tener más de 1 vehículo con las características indicadas. Calculamos la edad de cada una de las motocicletas que lo cumplen y tienen como titular a esta persona del censo, de ahí que el valor salga superior. La antigüedad la calculamos a partir de fecha matriculación.

3.3.4 Provincia de residencia.

Tabla 11: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según provincia

| | 2022 | Dist. 22 |
|------------------------|------------------|-------------|
| Albacete | 10.616 | 1% |
| Alicante/Alacant | 61.505 | 4% |
| Almería | 16.269 | 1% |
| Araba/Álava | 5.440 | 0% |
| Asturias | 20.062 | 1% |
| Ávila | 3.122 | 0% |
| Badajoz | 13.827 | 1% |
| Balears (Illes) | 52.271 | 4% |
| Barcelona | 255.105 | 19% |
| Bizkaia | 19.446 | 1% |
| Burgos | 5.884 | 0% |
| Cáceres | 8.156 | 1% |
| Cádiz | 55.396 | 4% |
| Cantabria | 15.018 | 1% |
| Castellón/Castelló | 14.784 | 1% |
| Ceuta | 5.221 | 0% |
| Ciudad Real | 8.631 | 1% |
| Córdoba | 24.994 | 2% |
| Coruña (A) | 17.351 | 1% |
| Cuenca | 4.116 | 0% |
| Gipuzkoa | 26.689 | 2% |
| Girona | 40.375 | 3% |
| Granada | 39.829 | 3% |
| Guadalajara | 4.923 | 0% |
| Huelva | 12.554 | 1% |
| Huesca | 4.594 | 0% |
| Jaén | 16.600 | 1% |
| León | 8.309 | 1% |
| Lleida | 10.283 | 1% |
| Lugo | 4.756 | 0% |
| Madrid | 121.507 | 9% |
| Málaga | 77.876 | 6% |
| Melilla | 3.343 | 0% |
| Murcia | 46.003 | 3% |
| Navarra | 12.564 | 1% |
| Ourense | 5.568 | 0% |
| Palencia | 2.943 | 0% |
| Palmas (Las) | 24.788 | 2% |
| Pontevedra | 27.805 | 2% |
| Rioja (La) | 6.550 | 0% |
| Salamanca | 6.046 | 0% |
| Santa Cruz de Tenerife | 25.455 | 2% |
| Segovia | 2.752 | 0% |
| Sevilla | 66.969 | 5% |
| Soria | 1.560 | 0% |
| Tarragona | 27.571 | 2% |
| Teruel | 2.595 | 0% |
| Toledo | 12.373 | 1% |
| Valencia/València | 72.774 | 5% |
| Valladolid | 10.595 | 1% |
| Zamora | 3.131 | 0% |
| Zaragoza | 23.717 | 2% |
| Total | 1.370.611 | 100% |

4 Siniestralidad.

A continuación se lleva a cabo un análisis a dos niveles:

- Por un lado, las cifras de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas (epígrafe 4.1).
- Por otro lado, las cifras de personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas (epígrafe 4.2).

4.1 Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas

Antes de exponer las principales conclusiones de este epígrafe, hay que tener en consideración que las cifras que aquí se recogen son las de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas, y que **el concepto “motocicleta” incluye tanto aquellas motocicletas de cilindrada menor o igual de 125cc** (que pueden ser conducidas por personas con permisos A, A1, A2 y B con más de 3 años de antigüedad) **como las de cilindrada superior** (que únicamente pueden ser conducidas por personas con permisos A y A2).

Por tanto, **las cifras de este epígrafe no pueden ser directamente empleadas para inferir conclusiones sobre la siniestralidad de motocicletas de hasta 125cc** (ya que se mezclan cifras con motocicletas de mayor cilindrada) **sino que únicamente pueden ser empleadas para conocer las cifras de siniestralidad de las personas conductoras con permiso B+3 dentro del conjunto de personas motoristas.**

Dicho esto, en el año 2022, un total de 27.846 personas conductoras de motocicleta resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, el 50% (13.959) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 37% (10.413) estaban en posesión del permiso B con 3 años de antigüedad (en adelante, B+3). El resto de personas conductoras víctimas no tenían permiso o se desconocía si disponían de él.

Este reparto porcentual resulta prácticamente idéntico al registrado en el año 2019, cuando un total de 30.155 personas conductoras de motocicleta resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, el 51% (15.492) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 37% (11.420) estaban en posesión del permiso B+3. El resto de personas conductoras víctimas no tenía permiso o se desconocía si disponía de él.

A partir de estas cifras generales, a continuación se realiza un estudio más detallado considerando la desagregación por tipo de vía, edad y sexo de la persona conductora, gravedad del siniestro, temporalidad y tamaño del municipio en el que se registró el siniestro.

4.1.1 Según tipo de vía

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “tipo de vía”, se observa que:

- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 51% (13.959) eran titulares del permiso A, A1 o A2. De este conjunto, el 9% (1.292) circulaban por autopistas o autovías, mientras que el 24% (3.332) circulaban por el resto de vías interurbanas. El 67% restante (9.335) tuvieron lugar en zona urbana.
 - El 37% (10.413) eran titulares del permiso B+3. De este conjunto, el 6% (574) circulaban por autopistas o autovías, mientras que el 9% (928) circulaban por el resto de vías interurbanas. El 86% restante (8.911) tuvieron lugar en zona urbana.
 - Analizando las diferencias de estas cifras con respecto a las registradas en el año 2019, se observa que:
 - El descenso de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas con permisos A, A1 o A2 fue del 10% (-1.533), fundamentalmente debido al mejor resultado en vías urbanas, que se redujo un 11% (-1.182).
 - El descenso de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas con permiso B+3 fue del 9% (-1.007), fundamentalmente debido al mejor resultado en vías urbanas, que se redujo un 10% (-1.022).
 - Por tanto, como conclusión más relevante puede establecerse que:
 - **Las personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de permiso que ostentaran, se concentraron en vías urbanas.**

- **Esta concentración es especialmente significativa en el caso de personas conductoras titulares de permiso B+3 implicadas en siniestros con víctimas (86% se registraron en vías urbanas, cifra 19 puntos porcentuales superior a la registrada por titulares de permisos A, A1 o A2).**

- Desde el punto de vista de la localización del siniestro:
 - En el caso de autopistas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 63%, frente al 26% de titulares de permiso B+3.
 - En el caso de autovías, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 63%, frente al 29% de titulares de permiso B+3.
 - En el resto de vías interurbanas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 69%, frente al 19% de titulares de permiso B+3.
 - En vías urbanas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 45%, frente al 43% de titulares de permiso B+3.
 - Por tanto:
 - **En vías interurbanas, el porcentaje de personas conductoras con permiso B+3 implicadas en siniestros con víctimas es muy inferior al de titulares de permiso A, A1 o A2.**
 - **En vías urbanas, el porcentaje de personas conductoras con permiso B+3 implicadas en siniestros con víctimas es similar al de titulares de permiso A, A1 o A2.**

Tabla 12: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tipo de vía. España, 2019-2022

| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
|------------|--------------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|-------------------------------|--------------|
| 2019 | Autopista | 269 | 22 | 95 | 162 | 87 | 635 |
| | Autovía | 744 | 45 | 237 | 462 | 135 | 1623 |
| | Resto de vías interurbanas | 2.709 | 168 | 686 | 863 | 794 | 5220 |
| | Total vías interurbanas | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7478 |
| | Urbana | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 | 22677 |
| | Total | 11.021 | 1.123 | 3.348 | 11.420 | 3.243 | 30155 |
| 2022 | Autopista | 296 | 15 | 103 | 172 | 78 | 664 |
| | Autovía | 622 | 58 | 198 | 402 | 114 | 1394 |
| | Resto de vías interurbanas | 2.455 | 202 | 675 | 928 | 560 | 4820 |
| | Total vías interurbanas | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6878 |
| | Urbana | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 | 20968 |
| | Total | 9.697 | 1.150 | 3.112 | 10.413 | 3.474 | 27846 |
| Dif. 22/19 | Autopista | 10% | -32% | 8% | 6% | -10% | 5% |
| | Autovía | -16% | 29% | -16% | -13% | -16% | -14% |
| | Resto de vías interurbanas | -9% | 20% | -2% | 8% | -29% | -8% |
| | Total vías interurbanas | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -8% |
| | Urbana | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% | -8% |
| | Total | -12% | 2% | -7% | -9% | 7% | -8% |
| Dist. 2022 | Autopista | 3% | 1% | 3% | 2% | 2% | 2% |
| | Autovía | 6% | 5% | 6% | 4% | 3% | 5% |
| | Resto de vías interurbanas | 25% | 18% | 22% | 9% | 16% | 17% |
| | Total vías interurbanas | 35% | 24% | 31% | 14% | 22% | 25% |
| | Urbana | 65% | 76% | 69% | 86% | 78% | 75% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 12': Distribución permiso de conducir 2022

| | | A | A1 | A2 | B3 | Otro/Ninguno/Se desconoce | Total |
|--------------------|--------------------------------|------------|-----------|------------|------------|---------------------------|-------------|
| Dist. Permiso 2022 | Autopista | 45% | 2% | 16% | 26% | 12% | 100% |
| | Autovía | 45% | 4% | 14% | 29% | 8% | 100% |
| | Resto de vías interurbanas | 51% | 4% | 14% | 19% | 12% | 100% |
| | Total vías interurbanas | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% |
| | Urbana | 30% | 4% | 10% | 43% | 13% | 100% |
| | Total | 35% | 4% | 11% | 37% | 12% | 100% |

4.1.2 Según características de la persona física

4.1.2.1 Según la edad de la persona conductora

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “edad”, se observa que:

- Atendiendo a la agrupación por edad:
 - En vías interurbanas, el 61% de las personas conductoras de 21 a 24 años (edad mínima de acceso al permiso B+3) tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 24% tenían permiso B+3.
 - En vías urbanas, el 39% de las personas conductoras de 21 a 24 años (edad mínima de acceso al permiso B+3) tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 40% tenían permiso B+3.

- Atendiendo a la agrupación por tipo de permiso, en vías interurbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 26% (1.186) tenían entre 45 y 54 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 6% (267) y las personas jóvenes de 21 a 24 años representaron el 7% (311). Además, el grupo entre 25 y 34 años (que era el mayoritario en el B+3) en este caso ocupa la tercera posición, representando el 19% (874).
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 30% (451) tenían entre 25 y 34 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 3% (39) y las personas jóvenes de 21 a 24 años (que son las de menor edad con acceso al permiso B+3) representaron el 8% (123).

- Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, el grupo etario de 35 a 44 años con permiso B+3 fue el que registró el mayor descenso (9%), al igual que el registrado con permisos A, A1 y A2 que también fue el de 35 a 44 años (23%). Los mayores aumentos con permiso B+3 se registraron en el grupo de 65 a 74 años (31%, mismo caso que con permisos A, A1 y A2 que en este caso fue el del 22%).
- Atendiendo a la agrupación por tipo de permiso, en vías urbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 23% (2.139) tenían entre 45 y 54 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 6% (524) y las personas jóvenes entre 21 y 24 años representaron el 7% (662). Además, el grupo entre 25 y 34 años (que era el mayoritario en el B+3) en este caso ocupa la tercera posición, representando el 19% (1.773).
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 35% (3.078) tenían entre 25 y 34 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 2% (143) y las personas jóvenes de 21 a 24 años (que son las de menor edad con acceso al permiso B+3) representaron el 8% (671).
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, el grupo etario de 21 a 24 años con permiso B+3 fue el que registró el mayor descenso (20%), a diferencia del registrado con permisos A, A1 y A2 que fue el de 35 a 44 años (25%). Los mayores aumentos con permiso B+3 se registraron en el grupo de 75 a 84 años (33%), mismo caso que con permisos A, A1 y A2 que en este caso fue el del 25%.

- Por tanto, como conclusiones más relevantes, se puede establecer que:
 - Las personas conductoras con permisos A, A1 y A2 presentan patrones muy similares tanto en zona interurbana como urbana, siendo en ambos casos el grupo etario de 45 a 54 años el mayoritario, con porcentajes muy pequeños de personas mayores de 65 años.
 - Sin perjuicio de lo anterior:
 - En el caso de las personas conductoras con permiso A1 implicadas en siniestros, más del 70% tienen menos de 35 años, en ambos tipos de vías.
 - En las de permiso A2, más del 70% tiene entre 21 y 44 años, en ambos tipos de vías.
 - En las de permiso A, más del 70% tienen entre 35 y 64 años, tanto en vías urbanas como en interurbanas.
 - Las personas conductoras con permiso B+3 también presentan patrones similares tanto en zona interurbana como urbana. De este modo, en ambos casos, el grupo etario de 25 a 34 años el que presenta mayores cifras (con un 30% en vías interurbanas y un 35% en vías urbanas), con porcentajes muy pequeños de personas mayores de 65 años.
 - Las personas conductoras que acceden por primera vez al permiso muestran un comportamiento muy similar. De este modo, para el caso de titulares de permisos A, A1 o A2, el grupo de 16 a 20 años representó el 7% (322) en vías interurbanas y el 8% (733) en vías urbanas, mientras que en el caso del B+3, el grupo de 21 a 24 años representó el 8% (123) en vías interurbanas y el 8% (671) en vías urbanas.

- Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse en todo caso la distribución del grupo de 21 a 24 años, por ser éste el grupo de menor edad con acceso al permiso B+3, el cual presenta patrones diferentes cuando se comparan los resultados en vías interurbanas y urbanas. Concretamente, en vías interurbanas, el 61% eran titulares de permisos A, A1 y A2 frente a un 24% que eran titulares de permiso B+3. Por el contrario, en vías urbanas esta ratio se sitúa en un 39% con permisos A, A1 y A2 frente a un 40% con permiso B+3).

Tabla 13: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según edad del conductor. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 16-20 años | 4 | 163 | 112 | 0 | 56 | 5 | 404 | 210 | 0 | 160 |
| | 21-24 años | 117 | 23 | 227 | 124 | 71 | 152 | 117 | 495 | 834 | 317 |
| | 25-34 años | 637 | 12 | 380 | 490 | 237 | 1.171 | 107 | 988 | 3.797 | 715 |
| | 35-44 años | 987 | 11 | 178 | 415 | 227 | 1.847 | 95 | 417 | 2.733 | 453 |
| | 45-54 años | 1.138 | 17 | 89 | 297 | 218 | 2.200 | 108 | 164 | 1.756 | 272 |
| | 55-64 años | 620 | 7 | 29 | 130 | 132 | 1.458 | 44 | 40 | 626 | 123 |
| | 65-74 años | 186 | 1 | 3 | 29 | 45 | 340 | 6 | 3 | 104 | 39 |
| | 75-84 años | 30 | 0 | 0 | 0 | 8 | 68 | 0 | 0 | 9 | 7 |
| | 85 y más | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Se desconoce | 2 | 1 | 0 | 2 | 22 | 52 | 7 | 13 | 74 | 135 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 |
| 2022 | 16-20 años | 3 | 211 | 108 | 0 | 48 | 5 | 518 | 210 | 0 | 212 |
| | 21-24 años | 91 | 16 | 204 | 123 | 73 | 150 | 70 | 442 | 671 | 364 |
| | 25-34 años | 503 | 14 | 357 | 451 | 157 | 935 | 92 | 871 | 3.078 | 817 |
| | 35-44 años | 707 | 8 | 187 | 379 | 126 | 1.354 | 48 | 371 | 2.397 | 504 |
| | 45-54 años | 1.078 | 14 | 94 | 348 | 141 | 1.888 | 84 | 167 | 1.784 | 339 |
| | 55-64 años | 728 | 9 | 22 | 162 | 111 | 1.449 | 39 | 59 | 773 | 194 |
| | 65-74 años | 225 | 3 | 3 | 38 | 52 | 414 | 13 | 6 | 130 | 52 |
| | 75-84 años | 34 | 0 | 0 | 1 | 5 | 85 | 0 | 0 | 12 | 10 |
| | 85 y más | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | Se desconoce | 2 | 0 | 1 | 0 | 35 | 38 | 11 | 10 | 65 | 221 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 748 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 13': Variaciones interanuales y distribución porcentual en el año 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| Dif. 22/19 | 16-20 años | -25% | 29% | -4% | - | -14% | 0% | 28% | 0% | - | 33% |
| | 21-24 años | -22% | -30% | -10% | -1% | 3% | -1% | -40% | -11% | -20% | 15% |
| | 25-34 años | -21% | 17% | -6% | -8% | -34% | -20% | -14% | -12% | -19% | 14% |
| | 35-44 años | -28% | -27% | 5% | -9% | -44% | -27% | -49% | -11% | -12% | 11% |
| | 45-54 años | -5% | -18% | 6% | 17% | -35% | -14% | -22% | 2% | 2% | 25% |
| | 55-64 años | 17% | 29% | -24% | 25% | -16% | -1% | -11% | 48% | 23% | 58% |
| | 65-74 años | 21% | 200% | 0% | 31% | 16% | 22% | 117% | 100% | 25% | 33% |
| | 75-84 años | 13% | - | - | - | -38% | 25% | - | - | 33% | 43% |
| | 85 y más | 100% | - | - | - | - | 0% | - | - | - | - |
| | Se desconoce | 0% | -100% | - | -100% | 59% | -27% | 57% | -23% | -12% | 64% |
| Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% | |
| Dist. 2022 | 16-20 años | 0% | 77% | 11% | 0% | 6% | 0% | 59% | 10% | 0% | 8% |
| | 21-24 años | 3% | 6% | 21% | 8% | 10% | 2% | 8% | 21% | 8% | 13% |
| | 25-34 años | 15% | 5% | 37% | 30% | 21% | 15% | 11% | 41% | 35% | 30% |
| | 35-44 años | 21% | 3% | 19% | 25% | 17% | 21% | 5% | 17% | 27% | 19% |
| | 45-54 años | 32% | 5% | 10% | 23% | 19% | 30% | 10% | 8% | 20% | 12% |
| | 55-64 años | 22% | 3% | 2% | 11% | 15% | 23% | 4% | 3% | 9% | 7% |
| | 65-74 años | 7% | 1% | 0% | 3% | 7% | 7% | 1% | 0% | 1% | 2% |
| | 75-84 años | 1% | 0% | 0% | 0% | 1% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | 85 y más | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 5% | 1% | 1% | 0% | 1% | 8% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.

Tabla 13': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|------------|------------|------------|-------------------------------|------------|-----------|------------|------------|------------|-------------------------------|-------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | 16-20 años | 1% | 57% | 29% | 0% | 13% | 100% | 1% | 55% | 22% | 0% | 22% | 100% |
| | 21-24 años | 18% | 3% | 40% | 24% | 14% | 100% | 9% | 4% | 26% | 40% | 21% | 100% |
| | 25-34 años | 34% | 1% | 24% | 30% | 11% | 100% | 16% | 2% | 15% | 53% | 14% | 100% |
| | 35-44 años | 50% | 1% | 13% | 27% | 9% | 100% | 29% | 1% | 8% | 51% | 11% | 100% |
| | 45-54 años | 64% | 1% | 6% | 21% | 8% | 100% | 44% | 2% | 4% | 42% | 8% | 100% |
| | 55-64 años | 71% | 1% | 2% | 16% | 11% | 100% | 58% | 2% | 2% | 31% | 8% | 100% |
| | 65-74 años | 70% | 1% | 1% | 12% | 16% | 100% | 67% | 2% | 1% | 21% | 8% | 100% |
| | 75-84 años | 85% | 0% | 0% | 3% | 13% | 100% | 79% | 0% | 0% | 11% | 9% | 100% |
| | 85 y más | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 67% | 0% | 0% | 11% | 22% | 100% |
| | Se desconoce | 5% | 0% | 3% | 0% | 92% | 100% | 11% | 3% | 3% | 19% | 64% | 100% |
| Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% | |

4.1.2.2 Según el sexo de la persona conductora

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “sexo”, se observa que:

- Atendiendo a la agrupación por sexo:
 - o En vías interurbanas:
 - El 70% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 19% tenían permiso B+3.
 - En el caso de las mujeres, el 37% tenían permisos A, A1 o A2 mientras que el 50% tenían permiso B+3.
 - o En vías urbanas:
 - El 49% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 38% tenían permiso B+3.
 - En el caso de las mujeres, el 24% tenían permisos A, A1 o A2 mientras que el 65% tenían permiso B+3.
- Además, en vías interurbanas:
 - o De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 95% (4.400) eran hombres y el 5% (224) eran mujeres.
 - o Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 80% (1.198) eran hombres y el 20% (304) eran mujeres.
 - o Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los hombres con permiso B+3 registraron descensos del 3%, mientras que las mujeres registraron aumentos del 22%. En el caso de permisos A, A1 y A2, se registraron descensos del 6% y del 17% respectivamente.

- En vías urbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 91% (8.466) eran hombres y el 9% (864) eran mujeres.
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 74% (6.617) eran hombres y el 26% (2.289) eran mujeres.
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los hombres con permiso B+3 registraron descensos del 11% y las mujeres registraron descensos del 7%. En el caso de permisos A, A1 y A2, estos descensos fueron del 11% y del 13% respectivamente.

- Por tanto, como conclusiones más relevantes, puede establecerse que:
 - Tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, del orden del 90% de las personas conductoras con permisos A, A1 o A2 eran hombres. Sin embargo, con permiso B+3 esta proporción no es tan acusada.
 - Sin perjuicio de lo anterior, cuando se analizan las distribuciones en función del sexo, se observa que **en vías interurbanas el 70% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 19% con permiso B+3. En el caso de las mujeres, esta ratio se invierte**, de tal modo que el 37% de las mujeres conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 50% con permiso B+3. Por su parte, **en vías urbanas, el 49% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 38% con permiso B+3. En el caso de las mujeres, de nuevo esta ratio se invierte**, de tal modo que el 24% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 65% con permiso B+3.

Tabla 14: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según el sexo del conductor.
España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Hombre | 3.580 | 195 | 929 | 1.237 | 912 | 6.752 | 672 | 2.100 | 7.474 | 1.897 |
| | Mujer | 142 | 40 | 89 | 250 | 98 | 546 | 216 | 228 | 2.459 | 283 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 2 | 0 | 47 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 |
| 2022 | Hombre | 3.252 | 240 | 908 | 1.198 | 668 | 5.846 | 700 | 1.920 | 6.617 | 2.291 |
| | Mujer | 121 | 35 | 68 | 304 | 80 | 476 | 173 | 215 | 2.289 | 373 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 | 1 | 5 | 58 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 |
| Dif. 22/19 | Hombre | -9% | 23% | -2% | -3% | -27% | -13% | 4% | -9% | -11% | 21% |
| | Mujer | -15% | -13% | -24% | 22% | -18% | -13% | -20% | -6% | -7% | 32% |
| | Se desconoce | - | - | - | - | -33% | 100% | - | -50% | - | 23% |
| | Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% |
| Dist. 2022 | Hombre | 96% | 87% | 93% | 80% | 89% | 92% | 80% | 90% | 74% | 84% |
| | Mujer | 4% | 13% | 7% | 20% | 11% | 8% | 20% | 10% | 26% | 14% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 14': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | Hombre | 52% | 4% | 14% | 19% | 11% | 100% | 34% | 4% | 11% | 38% | 13% | 100% |
| | Mujer | 20% | 6% | 11% | 50% | 13% | 100% | 13% | 5% | 6% | 65% | 11% | 100% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% | 3% | 3% | 1% | 7% | 85% | 100% |
| | Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |

4.1.3 Según gravedad del siniestro

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “gravedad del siniestro”, se observa que:

- En vías interurbanas:
 - En el 79% de los siniestros calificados como “mortales” con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que tan solo en el 12% el motorista tenía permiso B+3. Por su parte, en el 66% de los siniestros con heridos con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 22% el motorista tenía permiso B+3.
 - Se produjeron un total de 4.624 siniestros mortales o con personas heridas con titulares del permiso A, A1 o A2. De ellos, el 5% (226) registraron víctimas mortales mientras que el 95% (4.398) registraron personas heridas.
 - Por su parte, se produjeron un total de 1.502 siniestros mortales o con personas heridas con titulares del permiso B+3. De ellos, el 2% (33) registraron víctimas mortales mientras que el 98% (1.469) registraron personas heridas.
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los titulares de permiso A, A1 y A2 registraron aumentos del 1% en siniestros mortales y descensos del 7% en siniestros con personas heridas. Por su parte, en el caso de permiso B+3 se registraron descensos del 18% en siniestros mortales y aumentos del 2% en siniestros con personas heridas.

- En vías urbanas:
 - En el 56% de los siniestros calificados como “mortales” con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 27% el motorista tenía permiso B+3. Por su parte, en el 44% de los siniestros con personas heridas y con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 43% el motorista tenía permiso B+3.

- Se produjeron un total de 9.935 siniestros mortales o con personas heridas con titulares del permiso A, A1 o A2. De ellos, el 1% (80) registraron víctimas mortales mientras que el 99% (9.255) registraron personas heridas.
 - Por su parte, produjeron un total de 8.911 siniestros mortales o con personas heridas con titulares del permiso B+3. De ellos, menos del 0,5% (38) registraron víctimas mortales mientras que el 99% restante (8.873) registraron personas heridas.
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los titulares de permiso A, A1 y A2 registraron aumentos del 3% en siniestros mortales y descensos del 11% en siniestros con personas heridas. Por su parte, en el caso de permiso B+3 se registraron descensos del 17% en siniestros mortales y del 10% en siniestros con personas heridas.
- Por tanto, como conclusiones más relevantes, se puede establecer que:
- La ratio de siniestros mortales con respecto a la de siniestros con víctimas es más significativa en el caso de permisos A, A1 y A2 que B+3. Concretamente, para permisos A, A1 y A2 el porcentaje de siniestros mortales fue del 5% en zona interurbana y del 1% en zona urbana, mientras que en el caso de B+3 fue del 2% en zona interurbana y del 0,5% en zona urbana.
 - Además, las personas motoristas con permisos A, A1 o A2 registran un mayor número de siniestros mortales que las personas motoristas con permiso B+3. Esto se hace más llamativo en vías interurbanas, donde el 79% de las personas motoristas implicadas en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 (24 puntos porcentuales más que en vías urbanas, que se sitúa en el 56%).

Tabla 15: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la gravedad del accidente. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Siniestros mortales | 195 | 2 | 27 | 40 | 37 | 61 | 3 | 14 | 46 | 26 |
| | Siniestros con heridos | 3.527 | 233 | 991 | 1.447 | 979 | 7.238 | 885 | 2.316 | 9.887 | 2.201 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 |
| 2022 | Siniestros mortales | 190 | 3 | 33 | 33 | 27 | 48 | 6 | 26 | 38 | 24 |
| | Siniestros con heridos | 3.183 | 272 | 943 | 1.469 | 725 | 6.276 | 869 | 2.110 | 8.873 | 2.698 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 |
| Dif. 22/19 | Siniestros mortales | -3% | 50% | 22% | -18% | -27% | -21% | 100% | 86% | -17% | -8% |
| | Siniestros con heridos | -10% | 17% | -5% | 2% | -26% | -13% | -2% | -9% | -10% | 23% |
| | Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% |
| Dist. 2022 | Siniestros mortales | 6% | 1% | 3% | 2% | 4% | 1% | 1% | 1% | 0% | 1% |
| | Siniestros con heridos | 94% | 99% | 97% | 98% | 96% | 99% | 99% | 99% | 100% | 99% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 15': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Total | Urbano | | | | | |
|--------------------|------------------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | |
| Dist. Permiso 2022 | Siniestros mortales | 66% | 1% | 12% | 12% | 9% | 100% | 34% | 4% | 18% | 27% | 17% | 100% |
| | Siniestros con heridos | 48% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 43% | 13% | 100% |
| | Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |

4.1.4 Según temporalidad

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “temporalidad”, se observa que:

- Desde el punto de vista de la temporalidad del siniestro:
 - Durante los días entre semana, la siniestralidad interurbana es la siguiente: el 62% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 27% eran titulares de permiso B+3.
 - Durante los días entre semana, la siniestralidad urbana es la siguiente: el 45% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 43% eran titulares de permiso B+3.
 - Durante los fines de semana, la siniestralidad interurbana es la siguiente: el 75% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 15% eran titulares de permiso B+3.
 - Durante los fines de semana, la siniestralidad urbana es la siguiente: el 42% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 41% eran titulares de permiso B+3.
 - Específicamente, en vías interurbanas, el domingo es el día que acumula la mayor proporción de personas conductoras con permisos A, A1 o A2 (79% frente al 12% de B+3). En el caso de vías urbanas, el reparto entre permisos A, A1 o A2 y B+3 es prácticamente homogéneo todos los días de la semana.

- Por tanto:
 - **En vías urbanas, el porcentaje de titulares de permiso A, A1 o A2 y B+3 es similar independientemente del criterio temporal elegido** (entre semana o fin de semana, o bien de lunes a domingo). Sin embargo, **cuando se analizan las vías interurbanas, la siniestralidad se acumula principalmente en titulares de permisos A, A1 o A2** (especialmente el domingo, con un 79% frente al 12% de B+3).

- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 17% (4.624) eran titulares de permisos A, A1 o A2 que circulaban por vías interurbanas. De este conjunto, el 51% (2.374) se registraron entre semana, mientras que el 49% (2.250) se registraron en el fin de semana, siendo el domingo el día que acumuló las mayores cifras (1.016, el 22%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 53% (2.621) entre semana y un 47% (2.354) entre semana.
 - El 34% (9.335) eran titulares de permisos A, A1 o A2 que circulaban por vías urbanas. De este conjunto, el 71% (6.667) se registraron entre semana, mientras que el 29% (2.668) se registraron en el fin de semana, siendo el jueves el día que acumuló las mayores cifras (1.525, el 16%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 75% (7.920) entre semana y un 25% (2.597) entre semana (si bien el miércoles fue, en ese caso, el día con mayores cifras).
 - El 5% (1.502) eran titulares de permiso B+3 que circulaban por vías interurbanas. De este conjunto, el 69% (1.042) se registraron entre semana, mientras que el 31% (460) se registraron en el fin de semana, siendo el viernes el día que acumuló las mayores cifras (266, el 18%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 70% (1.037) entre semana y un 30% (450) entre semana.

- El 32% (8.911) eran titulares de permiso B+3 que circulaban por vías urbanas. De este conjunto, el 71% (6.365) se registraron entre semana, mientras que el 29% (2.546) se registraron en el fin de semana, siendo el viernes el día que acumuló las mayores cifras (1.522, el 17%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 73% (7.276) entre semana y un 27% (2.657) entre semana.

- Por tanto, como conclusiones más relevantes, puede establecerse que:
 - **La siniestralidad registrada por titulares de permisos A, A1 o A2 depende en gran medida del tipo de vía.** Concretamente, en el caso de vías interurbanas, el reparto entre semana y fin de semana es de un 51%-49%, siendo el domingo el día que acumuló las mayores cifras, mientras que en vías urbanas es de un 71%-21%, siendo el jueves el día que acumuló las mayores cifras. **Este patrón responde probablemente a la finalidad deportiva o de ocio de la movilidad interurbana en motocicletas de mayor cilindrada**, que para el caso de personas conductoras de permisos A, A1 y A2, tiene mayor peso los días festivos.
 - Sin embargo, **la siniestralidad registrada por titulares de permiso B+3 implicados, independientemente del tipo de vía por el que circulaban, se concentró fundamentalmente los días entre semana** (aproximadamente un 70%) siendo el viernes el día de mayores cifras.
 - Estas conclusiones son replicables al año 2019, en el que se obtuvieron patrones muy similares, hecho que refuerza su validez.

4.1.4.1 Fin de semana/no fin de semana

Tabla 16: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según fin de semana. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 1.955 | 151 | 515 | 1.037 | 583 | 5.592 | 654 | 1.674 | 7.276 | 1.470 |
| | 15:00h viernes-23:59h domingo | 1.767 | 84 | 503 | 450 | 433 | 1.707 | 234 | 656 | 2.657 | 757 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 |
| 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 1.693 | 176 | 505 | 1.042 | 473 | 4.630 | 604 | 1.433 | 6.365 | 1.761 |
| | 15:00h viernes-23:59h domingo | 1.680 | 99 | 471 | 460 | 279 | 1.694 | 271 | 703 | 2.546 | 961 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 |
| Dif. 22/19 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | -13% | 17% | -2% | 0% | -19% | -17% | -8% | -14% | -13% | 20% |
| | 15:00h viernes-23:59h domingo | -5% | 18% | -6% | 2% | -36% | -1% | 16% | 7% | -4% | 27% |
| | Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% |
| Dist. 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 50% | 64% | 52% | 69% | 63% | 73% | 69% | 67% | 71% | 65% |
| | 15:00h viernes-23:59h domingo | 50% | 36% | 48% | 31% | 37% | 27% | 31% | 33% | 29% | 35% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 16': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | | | |
|--------------------|-------------------------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 44% | 5% | 13% | 27% | 12% | 100% | 31% | 4% | 10% | 43% | 12% | 100% |
| | 15:00h viernes-23:59h domingo | 56% | 3% | 16% | 15% | 9% | 100% | 27% | 4% | 11% | 41% | 16% | 100% |
| | Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |

4.1.4.2 Según día del siniestro

Tabla 17: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según día del siniestro. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Lunes | 407 | 28 | 115 | 224 | 128 | 1.206 | 156 | 311 | 1.518 | 297 |
| | Martes | 390 | 32 | 113 | 232 | 115 | 1.253 | 148 | 376 | 1.674 | 338 |
| | Miércoles | 446 | 46 | 106 | 232 | 139 | 1.248 | 139 | 419 | 1.639 | 314 |
| | Jueves | 461 | 30 | 116 | 238 | 128 | 1.240 | 148 | 385 | 1.623 | 340 |
| | Viernes | 485 | 42 | 153 | 232 | 147 | 1.171 | 148 | 360 | 1.636 | 381 |
| | Sábado | 760 | 25 | 216 | 179 | 214 | 703 | 77 | 275 | 1.005 | 316 |
| | Domingo | 773 | 32 | 199 | 150 | 145 | 478 | 72 | 204 | 838 | 241 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 |
| 2022 | Lunes | 374 | 45 | 100 | 218 | 105 | 911 | 130 | 283 | 1.344 | 375 |
| | Martes | 355 | 32 | 100 | 230 | 118 | 1.015 | 125 | 318 | 1.389 | 388 |
| | Miércoles | 356 | 41 | 126 | 225 | 102 | 1.027 | 129 | 358 | 1.421 | 388 |
| | Jueves | 364 | 41 | 116 | 222 | 110 | 1.052 | 156 | 317 | 1.461 | 418 |
| | Viernes | 469 | 42 | 152 | 266 | 91 | 1.101 | 149 | 361 | 1.522 | 453 |
| | Sábado | 674 | 40 | 181 | 181 | 107 | 703 | 112 | 293 | 1.012 | 391 |
| | Domingo | 781 | 34 | 201 | 160 | 119 | 515 | 74 | 206 | 762 | 309 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 |
| Dif. 22/19 | Lunes | -8% | 61% | -13% | -3% | -18% | -24% | -17% | -9% | -11% | 26% |
| | Martes | -9% | 0% | -12% | -1% | 3% | -19% | -16% | -15% | -17% | 15% |
| | Miércoles | -20% | -11% | 19% | -3% | -27% | -18% | -7% | -15% | -13% | 24% |
| | Jueves | -21% | 37% | 0% | -7% | -14% | -15% | 5% | -18% | -10% | 23% |
| | Viernes | -3% | 0% | -1% | 15% | -38% | -6% | 1% | 0% | -7% | 19% |
| | Sábado | -11% | 60% | -16% | 1% | -50% | 0% | 45% | 7% | 1% | 24% |
| | Domingo | 1% | 6% | 1% | 7% | -18% | 8% | 3% | 1% | -9% | 28% |
| | Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% |
| Dist. 2022 | Lunes | 11% | 16% | 10% | 15% | 14% | 14% | 15% | 13% | 15% | 14% |
| | Martes | 11% | 12% | 10% | 15% | 16% | 16% | 14% | 15% | 16% | 14% |
| | Miércoles | 11% | 15% | 13% | 15% | 14% | 16% | 15% | 17% | 16% | 14% |
| | Jueves | 11% | 15% | 12% | 15% | 15% | 17% | 18% | 15% | 16% | 15% |
| | Viernes | 14% | 15% | 16% | 18% | 12% | 17% | 17% | 17% | 17% | 17% |
| | Sábado | 20% | 15% | 19% | 12% | 14% | 11% | 13% | 14% | 11% | 14% |
| | Domingo | 23% | 12% | 21% | 11% | 16% | 8% | 8% | 10% | 9% | 11% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 17: Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | Lunes | 44% | 5% | 12% | 26% | 12% | 100% | 30% | 4% | 9% | 44% | 12% | 100% |
| | Martes | 43% | 4% | 12% | 28% | 14% | 100% | 31% | 4% | 10% | 43% | 12% | 100% |
| | Miércoles | 42% | 5% | 15% | 26% | 12% | 100% | 31% | 4% | 11% | 43% | 12% | 100% |
| | Jueves | 43% | 5% | 14% | 26% | 13% | 100% | 31% | 5% | 9% | 43% | 12% | 100% |
| | Viernes | 46% | 4% | 15% | 26% | 9% | 100% | 31% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |
| | Sábado | 57% | 3% | 15% | 15% | 9% | 100% | 28% | 4% | 12% | 40% | 16% | 100% |
| | Domingo | 60% | 3% | 16% | 12% | 9% | 100% | 28% | 4% | 11% | 41% | 17% | 100% |
| | Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |

4.1.4.3 Según tramo horario del siniestro

Tabla 18: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tramo horario. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 00:00-06:59 | 162 | 12 | 48 | 116 | 56 | 323 | 33 | 146 | 553 | 156 |
| | 07:00-13:59 | 1.753 | 76 | 430 | 551 | 401 | 2.931 | 278 | 739 | 3.626 | 681 |
| | 14:00-19:59 | 1.421 | 109 | 424 | 612 | 441 | 2.890 | 368 | 992 | 3.874 | 844 |
| | 20:00-23:59 | 386 | 38 | 116 | 208 | 118 | 1.155 | 209 | 453 | 1.882 | 544 |
| | Total | 3.722 | 235 | 1.018 | 1.487 | 1.016 | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.935 | 2.225 |
| 2022 | 00:00-06:59 | 166 | 11 | 63 | 152 | 46 | 309 | 58 | 170 | 586 | 215 |
| | 07:00-13:59 | 1.564 | 96 | 407 | 517 | 290 | 2.548 | 255 | 689 | 3.143 | 759 |
| | 14:00-19:59 | 1.302 | 123 | 370 | 637 | 324 | 2.532 | 351 | 832 | 3.508 | 1.043 |
| | 20:00-23:59 | 341 | 45 | 136 | 196 | 92 | 935 | 211 | 445 | 1.676 | 703 |
| | Total | 3.373 | 275 | 976 | 1.502 | 752 | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.913 | 2.720 |
| Dif. 22/19 | 00:00-06:59 | 2% | -8% | 31% | 31% | -18% | -4% | 76% | 16% | 6% | 38% |
| | 07:00-13:59 | -11% | 26% | -5% | -6% | -28% | -13% | -8% | -7% | -13% | 11% |
| | 14:00-19:59 | -8% | 13% | -13% | 4% | -27% | -12% | -5% | -16% | -9% | 24% |
| | 20:00-23:59 | -12% | 18% | 17% | -6% | -22% | -19% | 1% | -2% | -11% | 29% |
| | Total | -9% | 17% | -4% | 1% | -26% | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% |
| Dist. 2022 | 00:00-06:59 | 5% | 4% | 6% | 10% | 6% | 5% | 7% | 8% | 7% | 8% |
| | 07:00-13:59 | 46% | 35% | 42% | 34% | 39% | 40% | 29% | 32% | 35% | 28% |
| | 14:00-19:59 | 39% | 45% | 38% | 42% | 43% | 40% | 40% | 39% | 39% | 38% |
| | 20:00-23:59 | 10% | 16% | 14% | 13% | 12% | 15% | 24% | 21% | 19% | 26% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 18': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | 00:00-06:59 | 38% | 3% | 14% | 35% | 11% | 100% | 23% | 4% | 13% | 44% | 16% | 100% |
| | 07:00-13:59 | 54% | 3% | 14% | 18% | 10% | 100% | 34% | 3% | 9% | 43% | 10% | 100% |
| | 14:00-19:59 | 47% | 4% | 13% | 23% | 12% | 100% | 31% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% |
| | 20:00-23:59 | 42% | 6% | 17% | 24% | 11% | 100% | 24% | 5% | 11% | 42% | 18% | 100% |
| | Total | 49% | 4% | 14% | 22% | 11% | 100% | 30% | 4% | 10% | 43% | 13% | 100% |

4.1.5 Según tamaño del municipio

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la variable “tamaño de municipio”, se observa que:

- Desde el punto de vista del tamaño del municipio:
 - En los municipios de menos de 5.000 habitantes, de las 248 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 65% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 23% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes, de las 743 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 53% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 33% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 20.000 habitantes y 60.000 habitantes, de las 2.010 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 49% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 35% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 60.000 habitantes y 100.000 habitantes, de las 1.785 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 45% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 40% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 100.000 habitantes y 500.000 habitantes, de las 5.643 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 43% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 40% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 500.000 habitantes y 1.000.000 habitantes, de las 3.119 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 39% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 52% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios de más de 1.000.000 de habitantes, de las 7.420 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 45% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 44% de titulares de permiso B+3.

- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 51% (9.935) eran titulares de permisos A, A1 o A2. De este conjunto:
 - El 2% (158) se registraron en los municipios de menos de 5.000 habitantes.
 - El 4% (396) se registraron en municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes.
 - El 11% (988) se registraron en municipios entre 20.000 habitantes y 60.000 habitantes.
 - El 9% (800) se registraron en municipios entre 60.000 habitantes y 100.000 habitantes.
 - El 26% (2.408) se registraron en municipios entre 100.000 habitantes y 500.000 habitantes.
 - El 13% (1.253) se registraron en municipios entre 500.000 habitantes y 1.000.000 habitantes.
 - El 36% (3.332) se registraron en municipios de más de 1.000.000 de habitantes.
 - Este comportamiento es muy similar al registrado en el año 2019.
 - El 49% (8.911) eran titulares de permiso B+3. De este conjunto:
 - El 1% (57) se registraron en los municipios de menos de 5.000 habitantes.
 - El 3% (246) se registraron en municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes.
 - El 8% (707) se registraron en municipios entre 20.000 habitantes y 60.000 habitantes.
 - El 8% (716) se registraron en municipios entre 60.000 habitantes y 100.000 habitantes.
 - El 26% (2.274) se registraron en municipios entre 100.000 habitantes y 500.000 habitantes.
 - El 18% (1.629) se registraron en municipios entre 500.000 habitantes y 1.000.000 habitantes.
 - El 37% (3.282) se registraron en municipios de más de 1.000.000 de habitantes.

- Este comportamiento es muy similar al registrado en el año 2019.
- Por tanto,
 - **Los municipios de más de 1.000.000 habitantes son los que concentran la mayor cifra de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de permiso del que sean titulares.** Concretamente, registraron el 36% de las personas conductoras titulares de permisos A, A1 o A2 (3.332) y el 37% de las personas conductoras titulares de permiso B+3 (3.282).
 - Además, **la distribución en función del tamaño de municipio no aporta diferencias significativas.** Por ejemplo, el 45% de las personas conductoras con permiso A, A1 o A2 se registraron en municipios de más de 1.000.000 de habitantes, cifra prácticamente idéntica a la de titulares de permiso B+3 (que fue del 44%). Este patrón se repite en todos los tamaños de municipio analizados.

Tabla 19: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tamaño del municipio. España, 2019-2022

| | | A | A1 | Urbano | | Otro / Ninguno / Se desconoce |
|--------------|--------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | | | A2 | B+3 | |
| 2019 | Menos de 5.000 habitantes | 72 | 15 | 19 | 44 | 48 |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 228 | 54 | 63 | 211 | 92 |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 568 | 108 | 170 | 586 | 285 |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 582 | 89 | 215 | 815 | 204 |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 1.825 | 205 | 552 | 2.333 | 633 |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 950 | 84 | 276 | 1.690 | 181 |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 3.074 | 333 | 1.035 | 4.254 | 784 |
| Total | 7.299 | 888 | 2.330 | 9.933 | 2.227 | |
| 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 98 | 29 | 31 | 57 | 33 |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 259 | 55 | 82 | 246 | 101 |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 641 | 142 | 205 | 707 | 315 |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 518 | 107 | 175 | 716 | 269 |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 1.628 | 224 | 556 | 2.274 | 961 |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 887 | 101 | 265 | 1.629 | 237 |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 2.293 | 217 | 822 | 3.282 | 806 |
| Total | 6.324 | 875 | 2.136 | 8.911 | 2.722 | |
| Dif. 22-19 | Menos de 5.000 habitantes | 36% | 93% | 63% | 30% | -31% |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 14% | 2% | 30% | 17% | 10% |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 13% | 31% | 21% | 21% | 11% |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | -11% | 20% | -19% | -12% | 32% |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | -11% | 9% | 1% | -3% | 52% |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | -7% | 20% | -4% | -4% | 31% |
| | Más de 1.000.000 habitantes | -25% | -35% | -21% | -23% | 3% |
| Total | -13% | -1% | -8% | -10% | 22% | |
| Dist. 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 2% | 3% | 1% | 1% | 1% |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 4% | 6% | 4% | 3% | 4% |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 10% | 16% | 10% | 8% | 12% |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 8% | 12% | 8% | 8% | 10% |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 26% | 26% | 26% | 26% | 35% |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 14% | 12% | 12% | 18% | 9% |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 36% | 25% | 38% | 37% | 30% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con $N < 100$ debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado cuatro casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 19': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Urbano | | | | | Total |
|---------------------|--------------------------------------|-----------|------------|------------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | |
| Dist. Permis o 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 40% | 12% | 13% | 23% | 13% | 100% |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 35% | 7% | 11% | 33% | 14% | 100% |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 32% | 7% | 10% | 35% | 16% | 100% |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 29% | 6% | 10% | 40% | 15% | 100% |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 29% | 4% | 10% | 40% | 17% | 100% |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 28% | 3% | 8% | 52% | 8% | 100% |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 31% | 3% | 11% | 44% | 11% | 100% |
| Total | 30% | 4% | 10% | 42% | 13% | 100% | |

4.2 Personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc.

Tras el análisis efectuado en el epígrafe 4.1 en el que se relacionaban las cifras de siniestralidad motorista, el análisis que se lleva a cabo a continuación se centra en las cifras de siniestralidad con motocicletas de hasta 125cc, que son las únicas que pueden ser conducidas con cualquiera los permisos analizados en este informe (esto es, tanto los de tipo A, A1 y A2 como los de tipo B+3).

En todo caso, antes de detallar las principales conclusiones, conviene destacar que las cifras de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas titulares del permiso B+3 que aparecen recogidas en el epígrafe 4.2 del documento, difieren de las recogidas en el epígrafe 4.1 debido a que no en todos los casos se dispone del dato de la cilindrada del vehículo interviniente en el siniestro⁸. A modo de ejemplo, para el estudio de la variable “Según tipo de vía”, se tiene esta casuística:

Tabla 20: Personas conductoras de motocicleta hasta 125cc según tipo de vía

| | | Permiso B+3 | |
|------|--------------------------------|---------------|--------------|
| | | Epígrafe 4.1 | Epígrafe 4.2 |
| 2019 | Autopista | 162 | 150 |
| | Autovía | 462 | 286 |
| | Resto de vías interurbanas | 863 | 804 |
| | Total vías interurbanas | 1.487 | 1.240 |
| | Urbana | 9.933 | 7.069 |
| | Total | 11.420 | 8.309 |
| 2022 | Autopista | 172 | 153 |
| | Autovía | 402 | 270 |
| | Resto de vías interurbanas | 928 | 875 |
| | Total vías interurbanas | 1.502 | 1.298 |
| | Urbana | 8.911 | 6.544 |
| | Total | 10.413 | 7.842 |

⁸ Por tratar de dar una explicación más sencilla a este hecho: no sería correcto asegurar que todas las personas conductoras registradas como usuarias de motocicletas del epígrafe 4.1 con permiso B+3 eran efectivamente personas que se desplazaban en motocicletas de hasta 125cc.

Así pues, en el año 2022, un total de 12.413 personas conductoras de motocicletas **de hasta 125cc** resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, 21% (2.669) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 63% (7.842) estaban en posesión del permiso B+3. El resto de personas conductoras víctimas no tenía permiso o se desconocía si disponían de él.

Este reparto porcentual resulta prácticamente idéntico al registrado en el año 2019, cuando un total de 12.475 personas conductoras de motocicleta **hasta 125cc** resultaron implicadas en siniestros con víctimas. De ellas, el 21% (2.620) disponían de un permiso de categoría A, A1 o A2, mientras que el 66% (8.309) estaban en posesión del permiso B+3. El resto de personas conductoras víctimas no tenía permiso o se desconocía si disponían de él.

A partir de estas cifras generales, a continuación se realiza un estudio más detallado considerando la desagregación por tipo de vía, edad y sexo de la persona conductora, gravedad del siniestro, temporalidad y tamaño del municipio en el que se registró el siniestro.

4.2.1 Según tipo de vía

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “tipo de vía”, se observa que:

- Desde el punto de vista de la localización del siniestro:
 - En el caso de autopistas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 18%, frente al 65% de titulares de permiso B+3.
 - En el caso de autovías, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 B+3 implicadas en siniestros con víctimas representó el 25%, frente al 65% de titulares de permiso B+3.
 - En el resto de vías interurbanas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas fue del 26%, frente al 61% de titulares de permiso B+3.
 - En vías urbanas, la cifra de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas representó el 21% del total, frente al 63% de titulares de permiso B+3.
 - Por tanto:
 - **Independientemente del tipo de vía, con motocicletas de hasta 125cc, el porcentaje de personas conductoras con permiso A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas es muy inferior al de titulares de permiso B+3.** Esta conclusión difiere completamente de la obtenida cuando se analizaba el conjunto de motocicletas (epígrafe 4.1.1).
- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 21% (2.669) eran titulares del permiso A, A1 o A2. De este conjunto, el 5% (146) circulaban por autopistas o autovías, mientras que el 13% (360) circulaban por el resto de vías interurbanas. El 81% restante (2.163) tuvieron lugar en zona urbana.

- El 63% (7.842) eran titulares del permiso B+3. De este conjunto, el 5% (423) circulaban por autopistas o autovías, mientras que el 11% (875) circulaban por el resto de vías interurbanas. El 83% restante (6.544) tuvieron lugar en zona urbana.
- Por tanto, como conclusión más relevante puede establecerse que:
 - **Las personas conductoras de motocicletas hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de permiso que ostentaran, se concentraron en vías urbanas.**
 - Sin embargo, a diferencia de los resultados del conjunto de motocicletas (epígrafe 4.1.1), **las distribuciones en autopistas o autovías, resto de vía interurbanas y vías urbanas son muy similares tanto de titulares de permisos A, A1 o A2 como de permisos B+3.** A modo de ejemplo, el 81% (2.163) de las personas conductoras con permisos A, A1 o A2 se registraron en vías urbanas, frente a un 83% (7.842) personas con permiso B+3.

Tabla 21: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tipo de vía. España, 2019-2022

| | | A | A1 | A2 | B3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
|------------|--------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| 2019 | Autopista | 23 | 22 | 0 | 150 | 34 |
| | Autovía | 49 | 30 | 12 | 286 | 48 |
| | Resto de vías interurbanas | 153 | 162 | 42 | 804 | 273 |
| | Total vías interurbanas | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 |
| | Urbana | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| | Total | 1.431 | 807 | 382 | 8.309 | 1.546 |
| 2022 | Autopista | 23 | 14 | 5 | 153 | 39 |
| | Autovía | 42 | 46 | 16 | 270 | 42 |
| | Resto de vías interurbanas | 125 | 194 | 41 | 875 | 198 |
| | Total vías interurbanas | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 |
| | Urbana | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| | Total | 1.325 | 926 | 418 | 7.842 | 1.902 |
| Dif. 22/19 | Autopista | 0% | -36% | - | 2% | 15% |
| | Autovía | -14% | 53% | 33% | -6% | -13% |
| | Resto de vías interurbanas | -18% | 20% | -2% | 9% | -27% |
| | Total vías interurbanas | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% |
| | Urbana | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| | Total | -7% | 15% | 9% | -6% | 23% |
| Dist. 2022 | Autopista | 2% | 2% | 1% | 2% | 2% |
| | Autovía | 3% | 5% | 4% | 3% | 2% |
| | Resto de vías interurbanas | 9% | 21% | 10% | 11% | 10% |
| | Total vías interurbanas | 14% | 27% | 15% | 17% | 15% |
| | Urbana | 86% | 73% | 85% | 83% | 85% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 21': Distribución permiso de conducir 2022

| | | A | A1 | A2 | B3 | Otro/Ninguno/Se desconoce | Total |
|--------------------|--------------------------------|------------|------------|-----------|------------|---------------------------|-------------|
| Dist. Permiso 2022 | Autopista | 10% | 6% | 2% | 65% | 17% | 100% |
| | Autovía | 10% | 11% | 4% | 65% | 10% | 100% |
| | Resto de vías interurbanas | 9% | 14% | 3% | 61% | 14% | 100% |
| | Total vías interurbanas | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% |
| | Urbana | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |
| | Total | 11% | 7% | 3% | 63% | 15% | 100% |

4.2.2 Según características de la persona física

4.2.2.1 Según la edad de la persona conductora

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “edad”, se observa que:

- Atendiendo a la agrupación por edad:
 - En vías interurbanas, el 15% de las personas conductoras de 21 a 24 años (edad mínima de acceso al permiso B+3) tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 61% tenían permiso B+3. Este comportamiento, por tanto, es muy diferente al registrado en el epígrafe 4.1.2.1.
 - En vías urbanas, el 17% de las personas conductoras de 21 a 24 años (edad mínima de acceso al permiso B+3) tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 56% tenían permiso B+3. Este comportamiento, de nuevo, difiere del registrado en el epígrafe 4.1.2.1.

- Además, en vías interurbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 43% (217) tenían entre 16 y 20 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 8% (41). Además, el grupo entre 25 y 34 años (que era el mayoritario en el B+3) en este caso ocupa la quinta posición, representando el 10% (52).
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 29% (374) tenían entre 25 y 34 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Además, las personas mayores de 65 años representaron el 3% (39) y las personas jóvenes de 21 a 24 años (que son las de menor edad con acceso al permiso B+3) representaron el 8% (110).

- Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, el grupo etario de 25 a 34 años con permiso B+3 fue el que registró el mayor descenso (6%), a diferencia del registrado con permisos A, A1 y A2 que fue el de 45 a 54 años (24%). Los mayores aumentos con permiso B+3 se registraron en el grupo de 65 a 74 años (46%), a diferencia del registrado con permisos A, A1 y A2 que fue el de 16 a 20 años (30%).
- En vías urbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 24% (522) tenían entre 16 y 20 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 7% (153) y las personas jóvenes entre 21 y 24 años representaron el 7% (149). Además, el grupo entre 25 y 34 años (que era el mayoritario en el B+3) en este caso ocupa la quinta posición, representando el 16% (353).
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 33% (2.156) tenían entre 25 y 34 años, siendo el grupo etario con mayor representación. Por su parte, las personas mayores de 65 años representaron el 2% (123) y las personas jóvenes de 21 a 24 años (que son las de menor edad con acceso al permiso B+3) representaron el 8% (494).
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, el grupo etario de 25 a 34 años con permiso B+3 fue el que registró el mayor descenso (19%), a diferencia del registrado con permisos A, A1 y A2 que fue el de 35 a 44 años (26%). Los mayores aumentos con permiso B+3 se registraron en el grupo de 75 a 84 años (50%), a diferencia del registrado con permisos A, A1 y A2 que fue el de 85 y más años (400%).

- Por tanto, como conclusiones más relevantes, se puede establecer que:
 - En personas conductoras con permisos A, A1 y A2 presentan patrones muy similares tanto en zona interurbana como urbana, siendo en ambos casos el grupo etario de 16 a 20 años el mayoritario.
 - Las personas conductoras con permiso B+3 también presentan patrones similares tanto en zona interurbana como urbana. De este modo, en ambos casos, el grupo etario de 25 a 34 años el que presenta mayores cifras, con porcentajes muy pequeños de personas mayores de 65 años.
 - Las personas conductoras que acceden por primera vez al permiso muestran un comportamiento diferente (hecho que no sucedía en el epígrafe 4.1). De este modo, para el caso de titulares de permisos A, A1 o A2, el grupo de 16 a 20 años representó el 43% (217) en vías interurbanas y el 24% (522) en vías urbanas (siendo en ambos casos el grupo etario mayoritario), mientras que en el caso del B+3, el grupo de 21 a 24 años representó el 8% (110) en vías interurbanas y el 8% (494) en vías urbanas.
 - Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse en todo caso la distribución del grupo de 21 a 24 años, el cual presenta un comportamiento muy diferente al analizado en el epígrafe 4.1.2.1. Concretamente, en vías interurbanas, el 15% eran titulares de permisos A, A1 y A2 frente a un 61% que eran titulares de permiso B+3. Análogamente, en vías urbanas esta ratio se sitúa en un 17% con permisos A, A1 y A2 frente a un 56% con permiso B+3.

Tabla 22: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según edad del conductor. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------|--------------|-------------|------------|-----------|--------------|-------------------------------|--------------|------------|------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 16-20 años | 0 | 156 | 11 | 0 | 34 | 1 | 348 | 43 | 0 | 126 |
| | 21-24 años | 6 | 17 | 14 | 97 | 41 | 23 | 64 | 73 | 573 | 207 |
| | 25-34 años | 22 | 9 | 13 | 398 | 115 | 166 | 51 | 127 | 2.656 | 417 |
| | 35-44 años | 44 | 9 | 13 | 340 | 72 | 284 | 40 | 51 | 1.905 | 221 |
| | 45-54 años | 65 | 15 | 2 | 252 | 56 | 343 | 55 | 27 | 1.283 | 116 |
| | 55-64 años | 47 | 6 | 1 | 125 | 23 | 265 | 25 | 2 | 491 | 39 |
| | 65-74 años | 27 | 1 | 0 | 26 | 8 | 87 | 4 | 0 | 84 | 14 |
| | 75-84 años | 13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 24 | 0 | 0 | 8 | 2 |
| | 85 y más | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Se desconoce | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 | 12 | 6 | 5 | 69 | 49 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | 16-20 años | 0 | 205 | 12 | 0 | 34 | 1 | 465 | 56 | 0 | 161 |
| | 21-24 años | 4 | 13 | 11 | 110 | 43 | 24 | 45 | 80 | 494 | 246 |
| | 25-34 años | 19 | 12 | 21 | 374 | 85 | 175 | 43 | 135 | 2.156 | 518 |
| | 35-44 años | 30 | 6 | 15 | 328 | 44 | 209 | 20 | 50 | 1.716 | 301 |
| | 45-54 años | 50 | 9 | 3 | 300 | 43 | 290 | 55 | 25 | 1.385 | 195 |
| | 55-64 años | 48 | 7 | 0 | 147 | 18 | 286 | 25 | 7 | 612 | 79 |
| | 65-74 años | 26 | 2 | 0 | 38 | 6 | 103 | 9 | 0 | 110 | 23 |
| | 75-84 años | 12 | 0 | 0 | 1 | 1 | 36 | 0 | 0 | 12 | 4 |
| | 85 y más | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 6 | 10 | 3 | 58 | 95 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 278 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. Se han eliminado los menores de 16 años del estudio de esta tabla
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 22': Variaciones interanuales y distribución porcentual en el año 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| Dif. 22/19 | 16-20 años | - | 31% | 9% | - | 0% | 0% | 34% | 30% | - | 27% |
| | 21-24 años | -33% | -24% | -21% | 13% | 5% | 4% | -30% | 10% | -14% | 19% |
| | 25-34 años | -14% | 33% | 62% | -6% | -26% | 5% | -16% | 6% | -19% | 24% |
| | 35-44 años | -32% | -33% | 15% | -4% | -39% | -26% | -50% | -2% | -10% | 36% |
| | 45-54 años | -23% | -40% | 50% | 19% | -23% | -15% | 0% | -7% | 8% | 68% |
| | 55-64 años | 2% | 17% | -100% | 18% | -22% | 8% | 0% | 250% | 25% | 103% |
| | 65-74 años | -4% | 100% | - | 46% | -25% | 18% | 125% | - | 31% | 64% |
| | 75-84 años | -8% | - | - | - | 0% | 50% | - | - | 50% | 100% |
| | 85 y más | 0% | - | - | - | - | 400% | - | - | - | - |
| | Se desconoce | - | -100% | - | -100% | -20% | -50% | 67% | -40% | -16% | 94% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -22% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | 16-20 años | 0% | 81% | 19% | 0% | 12% | 0% | 69% | 16% | 0% | 10% |
| | 21-24 años | 2% | 5% | 18% | 8% | 15% | 2% | 7% | 22% | 8% | 15% |
| | 25-34 años | 10% | 5% | 34% | 29% | 31% | 15% | 6% | 38% | 33% | 32% |
| | 35-44 años | 16% | 2% | 24% | 25% | 16% | 18% | 3% | 14% | 26% | 19% |
| | 45-54 años | 26% | 4% | 5% | 23% | 15% | 26% | 8% | 7% | 21% | 12% |
| | 55-64 años | 25% | 3% | 0% | 11% | 6% | 25% | 4% | 2% | 9% | 5% |
| | 65-74 años | 14% | 1% | 0% | 3% | 2% | 9% | 1% | 0% | 2% | 1% |
| | 75-84 años | 6% | 0% | 0% | 0% | 0% | 3% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | 85 y más | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 6% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.

Tabla 22": Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------------------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------------|-------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | 16-20 años | 0% | 82% | 5% | 0% | 14% | 100% | 0% | 68% | 8% | 0% | 23% | 100% |
| | 21-24 años | 2% | 7% | 6% | 61% | 24% | 100% | 3% | 5% | 9% | 56% | 28% | 100% |
| | 25-34 años | 4% | 2% | 4% | 73% | 17% | 100% | 6% | 1% | 4% | 71% | 17% | 100% |
| | 35-44 años | 7% | 1% | 4% | 78% | 10% | 100% | 9% | 1% | 2% | 75% | 13% | 100% |
| | 45-54 años | 12% | 2% | 1% | 74% | 11% | 100% | 15% | 3% | 1% | 71% | 10% | 100% |
| | 55-64 años | 22% | 3% | 0% | 67% | 8% | 100% | 28% | 2% | 1% | 61% | 8% | 100% |
| | 65-74 años | 36% | 3% | 0% | 53% | 8% | 100% | 42% | 4% | 0% | 45% | 9% | 100% |
| | 75-84 años | 86% | 0% | 0% | 7% | 7% | 100% | 69% | 0% | 0% | 23% | 8% | 100% |
| | 85 y más | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 71% | 0% | 0% | 14% | 14% | 100% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 100% | 3% | 6% | 2% | 34% | 55% | 100% |
| Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% | |

4.2.2.2 Según el sexo de la persona conductora

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “sexo”, se observa que:

- Atendiendo a la agrupación por sexo:
 - o En vías interurbanas:
 - El 26% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 60% tenían permiso B+3.
 - En el caso de las mujeres, el 16% tenían permisos A, A1 o A2 mientras que el 73% tenían permiso B+3.
 - o En vías urbanas:
 - El 23% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2. Por su parte, el 61% tenían permiso B+3.
 - En el caso de las mujeres, el 14% tenían permisos A, A1 o A2 mientras que el 74% tenían permiso B+3.
- Además, en vías interurbanas:
 - o De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 90% (455) eran hombres y el 10% (51) eran mujeres.
 - o Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 81% (1.054) eran hombres y el 19% (244) eran mujeres.
 - o Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los hombres con permiso B+3 registraron incrementos del 1%, mientras que las mujeres registraron aumentos del 24%. En el caso de permisos A, A1 y A2, se registraron aumentos del 6% en hombres y descensos del 18% en mujeres.

- En vías urbanas:
 - De la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares de permisos A, A1 y A2, el 87% (1.875) eran hombres y el 13% (285) eran mujeres.
 - Por su parte, de la cifra de personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas que eran titulares del permiso B+3, el 76% (4.985) eran hombres y el 24% (1.554) eran mujeres.
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los hombres con permiso B+3 registraron descensos del 9% y las mujeres registraron descensos del 1%. En el caso de permisos A, A1 y A2, se registraron aumentos del 1% y del 23% respectivamente.

- Por tanto, como conclusiones más relevantes, puede establecerse que:
 - El 90% de las personas conductoras con permisos A, A1 o A2 en vías interurbanas y el 87% en vías urbanas eran hombres. Sin embargo, con permiso B+3 esta proporción no es tan acusada, reduciéndose al 81% y 76% respectivamente.
 - Sin perjuicio de lo anterior, cuando se analizan las distribuciones en función del sexo, se observa que, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, del orden del 25% de los hombres conductores de motocicletas implicados en siniestros con víctimas tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 60% con permiso B+3. En el caso de las mujeres, del orden del 15% tenían permisos A, A1 o A2 frente a un 75% con permiso B+3.

Tabla 23: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según sexo del conductor. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Hombre | 196 | 182 | 53 | 1.043 | 288 | 1.080 | 492 | 286 | 5.506 | 1000 |
| | Mujer | 29 | 32 | 1 | 197 | 66 | 126 | 101 | 41 | 1.563 | 174 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 17 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | Hombre | 173 | 222 | 60 | 1.054 | 238 | 994 | 568 | 313 | 4.985 | 1.332 |
| | Mujer | 17 | 32 | 2 | 244 | 41 | 140 | 102 | 43 | 1.554 | 273 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 5 | 18 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| Dif. 22/19 | Hombre | -12% | 22% | 13% | 1% | -17% | -8% | 15% | 9% | -9% | 33% |
| | Mujer | -41% | 0% | 100% | 24% | -38% | 11% | 1% | 5% | -1% | 57% |
| | Se desconoce | - | - | - | - | -100% | - | - | -100% | - | 6% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | Hombre | 91% | 87% | 97% | 81% | 85% | 88% | 85% | 88% | 76% | 82% |
| | Mujer | 9% | 13% | 3% | 19% | 15% | 12% | 15% | 12% | 24% | 17% |
| | Se desconoce | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 23: Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Total | Urbano | | | | | Total |
|--------------------|--------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | |
| Dist. Permiso 2022 | Hombre | 10% | 13% | 3% | 60% | 14% | 100% | 12% | 7% | 4% | 61% | 16% | 100% |
| | Mujer | 5% | 10% | 1% | 73% | 12% | 100% | 7% | 5% | 2% | 74% | 13% | 100% |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4% | 8% | 0% | 19% | 69% | 100% |
| | Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |

4.2.3 Según gravedad del siniestro

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “gravedad del siniestro”, se observa que:

- En vías interurbanas:
 - Se produjeron un total de 506 siniestros con víctimas con titulares del permiso A, A1 o A2. De ellos, el 2% (10) registraron víctimas mortales mientras que el 98% (496) registraron personas heridas.
 - Por su parte, se produjeron un total de 1.298 siniestros con víctimas con titulares del permiso B+3. De ellos, el 2% (27) registraron víctimas mortales mientras que el 98% (1.271) registraron personas heridas.
 - En el 26% de los siniestros calificados como “mortales” con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 68% el motorista tenía permiso B+3. Por su parte, en el 24% de los siniestros con víctimas con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 62% el motorista tenía permiso B+3. Estos comportamientos son muy diferentes a los registrados en el epígrafe 4.1.3.
 - Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los titulares de permiso A, A1 y A2 registraron aumentos del 25% en siniestros mortales y del 2% en siniestros con personas heridas. Por su parte, en el caso de permiso B+3 se registraron descensos del 18% en siniestros mortales y aumentos del 5% en siniestros con personas heridas.

- En vías urbanas:
 - Se produjeron un total de 2.163 siniestros con víctimas con titulares del permiso A, A1 o A2. De ellos, el 1% (12) registraron víctimas mortales mientras que el 99% (2.151) registraron personas heridas.

- Por su parte, produjeron un total de 6.544 siniestros con víctimas con titulares del permiso B+3. De ellos, menos del 0,5% (30) registraron víctimas mortales mientras que el 99% restante (6.514) registraron personas heridas.
- En el 21% de los siniestros calificados como “mortales” con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 50% el motorista tenía permiso B+3. Por su parte, en el 20% de los siniestros con víctimas con personas motoristas implicadas, el motorista tenía permiso A, A1 o A2, mientras que en el 63% el motorista tenía permiso B+3. Estos comportamientos, de nuevo, son muy diferentes a los registrados en el epígrafe 4.1.3.
- Respecto a las diferencias con los registros del año 2019, los titulares de permiso A, A1 y A2 registraron aumentos del 33% en siniestros mortales y del 2% en siniestros con personas heridas. Por su parte, en el caso de permiso B+3 se registraron descensos del 31% en siniestros mortales y del 7% en siniestros con personas heridas.
- Por tanto, como conclusiones más relevantes, se puede establecer que:
 - La ratio de siniestros mortales con respecto a la de siniestros con víctimas no presenta diferencias significativas cuando se analiza en función del tipo de permiso o del tipo de vía. De este modo, el porcentaje de siniestros mortales tanto de las personas conductoras con permisos A, A1 o A2 como B+3 en vías interurbanas y en vías urbanas, fue siempre inferior al 2%.
 - Sin perjuicio de lo anterior, en la mayoría de los siniestros, independientemente de su gravedad, el motorista tenía permiso B+3. Este comportamiento es inverso al registrado en el epígrafe 4.1.3, resultado especialmente llamativo en vías interurbanas, donde el porcentaje alcanza el 68%.

Tabla 24: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según gravedad del accidente. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Siniestros mortales | 5 | 2 | 1 | 33 | 7 | 5 | 3 | 1 | 42 | 7 |
| | Siniestros con heridos | 220 | 212 | 53 | 1.207 | 348 | 1.201 | 590 | 327 | 7.027 | 1.184 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | Siniestros mortales | 7 | 3 | 0 | 27 | 3 | 5 | 6 | 1 | 30 | 16 |
| | Siniestros con heridos | 183 | 251 | 62 | 1.271 | 276 | 1.130 | 666 | 355 | 6.514 | 1.607 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| Dif. 22/19 | Siniestros mortales | 40% | 50% | -100% | -18% | -57% | 0% | 100% | 0% | -31% | 114% |
| | Siniestros con heridos | -17% | 18% | 17% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | Siniestros mortales | 4% | 1% | 0% | 2% | 1% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% |
| | Siniestros con heridos | 96% | 99% | 100% | 98% | 99% | 100% | 99% | 100% | 100% | 99% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con $N < 100$ debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 24': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | | | |
|--------------------|------------------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | Siniestros mortales | 18% | 8% | 0% | 68% | 8% | 100% | 9% | 10% | 2% | 52% | 28% | 100% |
| | Siniestros con heridos | 9% | 12% | 3% | 62% | 14% | 100% | 11% | 6% | 3% | 63% | 16% | 100% |
| | Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |

4.2.4 Según temporalidad

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “temporalidad”, se observa que:

- Desde el punto de vista de la temporalidad del siniestro:
 - Durante los días entre semana, la siniestralidad interurbana es la siguiente: el 23% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 64% eran titulares de permiso B+3.
 - Durante los días entre semana, la siniestralidad urbana es la siguiente: el 21% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 65% eran titulares de permiso B+3.

 - Durante los fines de semana, la siniestralidad interurbana es la siguiente: el 26% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 60% eran titulares de permiso B+3.
 - Durante los fines de semana, la siniestralidad urbana es la siguiente: el 21% de las personas conductoras implicadas en siniestros con víctimas eran titulares de permiso A, A1 o A2, mientras que el 60% eran titulares de permiso B+3.

 - Específicamente, en vías interurbanas, el lunes es el día que acumula la mayor proporción de personas conductoras con permisos A, A1 o A2 (27% frente al 61% de B+3). En el caso de vías urbanas, martes sábado es el día que acumula la mayor proporción de personas conductoras con permisos A, A1 o A2 (23% frente al 60% de B+3).

- Por tanto:
 - A diferencia del patrón registrado en el epígrafe 4.2.4, **los días entre semana registran aproximadamente el 20% de personas conductoras con permisos A, A1 y A2 y un 60% de personas conductoras con permiso B+3. Este patrón se repite los fines de semana, tanto en vías interurbanas como urbanas.**

- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 4% (506) eran titulares de permisos A, A1 o A2 que circulaban por vías interurbanas. De este conjunto, el 64% (325) se registraron entre semana, mientras que el 36% (181) se registraron en el fin de semana, siendo el viernes el día que acumuló las mayores cifras (54, el 17%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 65% (322) entre semana y un 35% (171) entre semana (si bien el miércoles fue, en ese caso, el día con mayores cifras).
 - El 17% (2.163) eran titulares de permisos A, A1 o A2 que circulaban por vías urbanas. De este conjunto, el 70% (1.515) se registraron entre semana, mientras que el 30% (648) se registraron en el fin de semana, siendo el jueves el día que acumuló las mayores cifras (173, el 17%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 74% (1.578) entre semana y un 26% (549) entre semana (si bien el miércoles fue, en ese caso, el día con mayores cifras).
 - El 10% (1.298) eran titulares de permiso B+3 que circulaban por vías interurbanas. De este conjunto, el 68% (885) se registraron entre semana, mientras que el 32% (413) se registraron en el fin de semana, siendo el viernes el día que acumuló las mayores cifras (232, el 18%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 68% (848) entre semana y un 32% (392) entre semana (si bien el miércoles fue, en ese caso, el día con mayores cifras).

- El 52% (6.544) eran titulares de permiso B+3 que circulaban por vías urbanas. De este conjunto, el 71% (4.671) se registraron entre semana, mientras que el 29% (1.873) se registraron en el fin de semana, siendo el viernes el día que acumuló las mayores cifras (1.110, el 17%). Este mismo patrón se registró en el año 2019, con un 73% (5.143) entre semana y un 27% (1.926) entre semana (si bien el martes fue, en ese caso, el día con mayores cifras).
- Por tanto, como conclusiones más relevantes cuando se acotan las cifras a motocicletas de hasta 125cc, puede establecerse que:
 - **Las personas conductoras con permisos A, A1 o A2 implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de vía por el que circulaban, se concentraron fundamentalmente los días entre semana** (en vías interurbanas el 64% y en vías urbanas el 70%). Esto difiere de los resultados del epígrafe 4.1.3.
 - Igualmente, **las personas conductoras con permiso B+3 implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de vía por el que circulaban, se concentraron fundamentalmente los días entre semana** (en vías interurbanas el 68% y en vías urbanas el 71%) siendo el viernes el día de mayores cifras. Esto coincide con los resultados del epígrafe 4.1.3.
 - Estas conclusiones son replicables al año 2019, en el que se obtuvieron patrones muy similares, hecho que refuerza su validez.

4.2.4.1 Fin de semana/no fin de semana

Tabla 25: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según finde semana. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 153 | 137 | 32 | 848 | 227 | 935 | 426 | 217 | 5.143 | 770 |
| | 15:00h viernes- 23:59h domingo | 72 | 77 | 22 | 392 | 128 | 271 | 167 | 111 | 1.926 | 421 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 129 | 158 | 38 | 885 | 182 | 840 | 457 | 218 | 4.671 | 1.040 |
| | 15:00h viernes- 23:59h domingo | 61 | 96 | 24 | 413 | 97 | 295 | 215 | 138 | 1.873 | 583 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| Dif. 22/19 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | -16% | 15% | 19% | 4% | -20% | -10% | 7% | 0% | -9% | 35% |
| | 15:00h viernes- 23:59h domingo | -15% | 25% | 9% | 5% | -24% | 9% | 29% | 24% | -3% | 38% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 68% | 62% | 61% | 68% | 65% | 74% | 68% | 61% | 71% | 64% |
| | 15:00h viernes- 23:59h domingo | 32% | 38% | 39% | 32% | 35% | 26% | 32% | 39% | 29% | 36% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 25': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------------------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | 00:00h lunes - 14:59h viernes | 9% | 11% | 3% | 64% | 13% | 100% | 12% | 6% | 3% | 65% | 14% | 100% |
| | 15:00h viernes- 23:59h domingo | 9% | 14% | 3% | 60% | 14% | 100% | 10% | 7% | 4% | 60% | 19% | 100% |
| | Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |

4.2.4.2 Según día del siniestro

Tabla 26: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según día del siniestro. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Lunes | 37 | 25 | 8 | 182 | 54 | 203 | 105 | 44 | 1.067 | 153 |
| | Martes | 31 | 29 | 5 | 178 | 46 | 198 | 87 | 45 | 1.204 | 184 |
| | Miércoles | 34 | 44 | 6 | 199 | 54 | 214 | 98 | 56 | 1.148 | 163 |
| | Jueves | 37 | 26 | 9 | 198 | 47 | 211 | 99 | 49 | 1.150 | 182 |
| | Viernes | 26 | 38 | 5 | 193 | 55 | 194 | 92 | 52 | 1.144 | 199 |
| | Sábado | 36 | 22 | 12 | 154 | 60 | 97 | 55 | 40 | 748 | 169 |
| | Domingo | 24 | 30 | 9 | 136 | 39 | 89 | 57 | 42 | 608 | 141 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | Lunes | 37 | 42 | 5 | 192 | 39 | 172 | 101 | 45 | 996 | 224 |
| | Martes | 19 | 28 | 6 | 194 | 50 | 172 | 89 | 44 | 1.024 | 231 |
| | Miércoles | 22 | 36 | 9 | 185 | 37 | 203 | 105 | 49 | 1.022 | 228 |
| | Jueves | 27 | 37 | 13 | 186 | 43 | 171 | 118 | 55 | 1.082 | 251 |
| | Viernes | 38 | 40 | 14 | 232 | 39 | 195 | 106 | 57 | 1.110 | 270 |
| | Sábado | 23 | 40 | 8 | 167 | 35 | 138 | 90 | 58 | 762 | 229 |
| | Domingo | 24 | 31 | 7 | 142 | 36 | 84 | 63 | 48 | 548 | 190 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| Dif. 22/19 | Lunes | 0% | 68% | -38% | 5% | -28% | -15% | -4% | 2% | -7% | 46% |
| | Martes | -39% | -3% | 20% | 9% | 9% | -13% | 2% | -2% | -15% | 26% |
| | Miércoles | -35% | -18% | 50% | -7% | -31% | -5% | 7% | -13% | -11% | 40% |
| | Jueves | -27% | 42% | 44% | -6% | -9% | -19% | 19% | 12% | -6% | 38% |
| | Viernes | 46% | 5% | 180% | 20% | -29% | 1% | 15% | 10% | -3% | 36% |
| | Sábado | -36% | 82% | -33% | 8% | -42% | 42% | 64% | 45% | 2% | 36% |
| | Domingo | 0% | 3% | -22% | 4% | -8% | -6% | 11% | 14% | -10% | 35% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | Lunes | 19% | 17% | 8% | 15% | 14% | 15% | 15% | 13% | 15% | 14% |
| | Martes | 10% | 11% | 10% | 15% | 18% | 15% | 13% | 12% | 16% | 14% |
| | Miércoles | 12% | 14% | 15% | 14% | 13% | 18% | 16% | 14% | 16% | 14% |
| | Jueves | 14% | 15% | 21% | 14% | 15% | 15% | 18% | 15% | 17% | 15% |
| | Viernes | 20% | 16% | 23% | 18% | 14% | 17% | 16% | 16% | 17% | 17% |
| | Sábado | 12% | 16% | 13% | 13% | 13% | 12% | 13% | 16% | 12% | 14% |
| | Domingo | 13% | 12% | 11% | 11% | 13% | 7% | 9% | 13% | 8% | 12% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 26': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | | Urbano | | | | | |
|--------------------|--------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
| Dist. Permiso 2022 | Lunes | 12% | 13% | 2% | 61% | 12% | 100% | 11% | 7% | 3% | 65% | 15% | 100% |
| | Martes | 6% | 9% | 2% | 65% | 17% | 100% | 11% | 6% | 3% | 66% | 15% | 100% |
| | Miércoles | 8% | 12% | 3% | 64% | 13% | 100% | 13% | 7% | 3% | 64% | 14% | 100% |
| | Jueves | 9% | 12% | 4% | 61% | 14% | 100% | 10% | 7% | 3% | 65% | 15% | 100% |
| | Viernes | 10% | 11% | 4% | 64% | 11% | 100% | 11% | 6% | 3% | 64% | 16% | 100% |
| | Sábado | 8% | 15% | 3% | 61% | 13% | 100% | 11% | 7% | 5% | 60% | 18% | 100% |
| | Domingo | 10% | 13% | 3% | 59% | 15% | 100% | 9% | 7% | 5% | 59% | 20% | 100% |
| | Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |

4.2.4.3 Según tramo horario del siniestro

Tabla 27: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tramo horario. España, 2019-2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | 00:00-06:59 | 12 | 12 | 2 | 107 | 31 | 49 | 25 | 18 | 374 | 83 |
| | 07:00-13:59 | 98 | 68 | 19 | 450 | 126 | 490 | 169 | 98 | 2.600 | 314 |
| | 14:00-19:59 | 84 | 99 | 18 | 501 | 142 | 477 | 242 | 127 | 2.731 | 432 |
| | 20:00-23:59 | 31 | 35 | 15 | 182 | 56 | 190 | 157 | 85 | 1.364 | 362 |
| | Total | 225 | 214 | 54 | 1.240 | 355 | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 |
| 2022 | 00:00-06:59 | 13 | 10 | 5 | 133 | 23 | 49 | 46 | 25 | 392 | 125 |
| | 07:00-13:59 | 76 | 83 | 15 | 467 | 81 | 491 | 189 | 96 | 2.334 | 428 |
| | 14:00-19:59 | 74 | 117 | 24 | 530 | 124 | 405 | 261 | 131 | 2.549 | 588 |
| | 20:00-23:59 | 27 | 44 | 18 | 168 | 51 | 190 | 176 | 104 | 1.269 | 482 |
| | Total | 190 | 254 | 62 | 1.298 | 279 | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 |
| Dif. 22/19 | 00:00-06:59 | 8% | -17% | 150% | 24% | -26% | 0% | 84% | 39% | 5% | 51% |
| | 07:00-13:59 | -22% | 22% | -21% | 4% | -36% | 0% | 12% | -2% | -10% | 36% |
| | 14:00-19:59 | -12% | 18% | 33% | 6% | -13% | -15% | 8% | 3% | -7% | 36% |
| | 20:00-23:59 | -13% | 26% | 20% | -8% | -9% | 0% | 12% | 22% | -7% | 33% |
| | Total | -16% | 19% | 15% | 5% | -21% | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% |
| Dist. 2022 | 00:00-06:59 | 7% | 4% | 8% | 10% | 8% | 4% | 7% | 7% | 6% | 8% |
| | 07:00-13:59 | 40% | 33% | 24% | 36% | 29% | 43% | 28% | 27% | 36% | 26% |
| | 14:00-19:59 | 39% | 46% | 39% | 41% | 44% | 36% | 39% | 37% | 39% | 36% |
| | 20:00-23:59 | 14% | 17% | 29% | 13% | 18% | 17% | 26% | 29% | 19% | 30% |
| | Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 27: Distribución permiso de conducir 2022

| | | Interurbano | | | | | Urbano | | | | | Total | |
|--------------------|--------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total | A | A1 | A2 | B+3 | | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| Dist. Permiso 2022 | 00:00-06:59 | 7% | 5% | 3% | 72% | 13% | 100% | 8% | 7% | 4% | 62% | 20% | 100% |
| | 07:00-13:59 | 11% | 11% | 2% | 65% | 11% | 100% | 14% | 5% | 3% | 66% | 12% | 100% |
| | 14:00-19:59 | 9% | 13% | 3% | 61% | 14% | 100% | 10% | 7% | 3% | 65% | 15% | 100% |
| | 20:00-23:59 | 9% | 14% | 6% | 55% | 17% | 100% | 9% | 8% | 5% | 57% | 22% | 100% |
| | Total | 9% | 12% | 3% | 62% | 13% | 100% | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% |

4.2.5 Según tamaño del municipio

Al analizar las cifras del año 2022 de personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc implicadas en siniestros con víctimas según la variable “tamaño de municipio”, se observa que:

- Desde el punto de vista del tamaño del municipio:
 - En los municipios de menos de 5.000 habitantes, de las 106 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 42% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 46% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes, de las 387 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 27% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 59% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 20.001 habitantes y 60.000 habitantes, de las 1.215 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 26% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 55% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 60.001 habitantes y 100.000 habitantes, de las 1.134 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 24% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 60% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 100.001 habitantes y 500.000 habitantes, de las 3.486 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 20% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 62% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios entre 500.001 habitantes y 1.000.000 habitantes, de las 1.973 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 20% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 73% de titulares de permiso B+3.
 - En los municipios de más de 1.000.000 de habitantes, de las 2.029 personas conductoras siniestradas, el reparto fue del 16% de titulares de permisos A, A1 o A2 y del 65% de titulares de permiso B+3.

- Desde el punto de vista del tipo de permiso:
 - El 21% (2.163) eran titulares de permisos A, A1 o A2. De este conjunto:
 - El 2% (45) se registraron en los municipios de menos de 5.000 habitantes.
 - El 5% (105) se registraron en municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes.
 - El 15% (321) se registraron en municipios entre 20.001 habitantes y 60.000 habitantes.
 - El 12% (270) se registraron en municipios entre 60.001 habitantes y 100.000 habitantes.
 - El 33% (705) se registraron en municipios entre 100.001 habitantes y 500.000 habitantes.
 - El 18% (383) se registraron en municipios entre 500.001 habitantes y 1.000.000 habitantes.
 - El 15% (334) se registraron en municipios de más de 1.000.000 de habitantes.
 - Este comportamiento es muy similar al registrado en el año 2019.
 - El 63% (6.544) eran titulares de permiso B+3. De este conjunto:
 - El 1% (49) se registraron en los municipios de menos de 5.000 habitantes.
 - El 3% (228) se registraron en municipios entre 5.000 habitantes y 20.000 habitantes.
 - El 10% (666) se registraron en municipios entre 20.001 habitantes y 60.000 habitantes.
 - El 10% (684) se registraron en municipios entre 60.001 habitantes y 100.000 habitantes.
 - El 33% (2.151) se registraron en municipios entre 100.001 habitantes y 500.000 habitantes.
 - El 22% (1.440) se registraron en municipios entre 500.001 habitantes y 1.000.000 habitantes.
 - El 20% (1.326) se registraron en municipios de más de 1.000.000 de habitantes.

- Este comportamiento es muy similar al registrado en el año 2019.
- Por tanto,
 - **Los municipios entre 100.001 y 500.000 habitantes son los que concentran la mayor cifra de personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas, independientemente del tipo de permiso del que sean titulares.** Concretamente, registraron el 33% de las personas conductoras titulares de permisos A, A1 o A2 (705) y el 33% de las personas conductoras titulares de permiso B+3 (2.151). Esto difiere de las conclusiones obtenidas en el epígrafe 4.1.5, ya que en ese caso los municipios de más de 1.000.000 de habitantes eran los que concentraban las mayores cifras.
 - Además, a diferencia de lo registrado en el epígrafe 4.1.5, **la distribución en función del tamaño de municipio sí que arroja diferencias significativas.** Por ejemplo, en los municipios más pequeños (por ejemplo, los de menos de 5.000 habitantes, en los que el 42% de las personas conductoras tenía permisos A, A1 o A2 y el 46% tenía permiso B+3). Sin embargo, a medida que crece el tamaño del municipio, la diferencia se incrementa (por ejemplo, en los de más de 1.000.000 de habitantes, el 16% de las personas conductoras tenía permisos A, A1 o A2 frente al 65% con permiso B+3).

Tabla 28: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tamaño del municipio. España, 2019-2022

| | | Urbano | | | | |
|--------------|--------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | Otro / Ninguno / Se desconoce |
| 2019 | Menos de 5.000 habitantes | 9 | 15 | 2 | 35 | 14 |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 53 | 52 | 10 | 197 | 53 |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 106 | 104 | 32 | 562 | 181 |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 149 | 87 | 54 | 780 | 129 |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 426 | 203 | 117 | 2.239 | 321 |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 231 | 81 | 55 | 1.502 | 124 |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 232 | 51 | 58 | 1.754 | 369 |
| Total | 1.206 | 593 | 328 | 7.069 | 1.191 | |
| 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 15 | 27 | 3 | 49 | 12 |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 39 | 52 | 14 | 228 | 54 |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 134 | 137 | 50 | 666 | 228 |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 125 | 102 | 43 | 684 | 180 |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 376 | 215 | 114 | 2.151 | 630 |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 216 | 93 | 74 | 1.440 | 150 |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 230 | 46 | 58 | 1.326 | 369 |
| Total | 1.135 | 672 | 356 | 6.544 | 1.623 | |
| Dif. 22-19 | Menos de 5.000 habitantes | 67% | 80% | 50% | 40% | -14% |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | -26% | 0% | 40% | 16% | 2% |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 26% | 32% | 56% | 19% | 26% |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | -16% | 17% | -20% | -12% | 40% |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | -12% | 6% | -3% | -4% | 96% |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | -6% | 15% | 35% | -4% | 21% |
| | Más de 1.000.000 habitantes | -1% | -10% | 0% | -24% | 0% |
| Total | -6% | 13% | 9% | -7% | 36% | |
| Dist. 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 1% | 4% | 1% | 1% | 1% |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 3% | 8% | 4% | 3% | 3% |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 12% | 20% | 14% | 10% | 14% |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 11% | 15% | 12% | 10% | 11% |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 33% | 32% | 32% | 33% | 39% |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 19% | 14% | 21% | 22% | 9% |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 20% | 7% | 16% | 20% | 23% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | |

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación.
3. Se han trasladado tres casos anómalos con edades de 16 y 20 años (dos casos en 2019 y dos casos en 2022) que disponían del permiso B+3 a la categoría de "Otro/Ninguno/Se desconoce"

Tabla 28': Distribución permiso de conducir 2022

| | | Urbano | | | | | Otro / Ninguno / Se desconoce | Total |
|--------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|-------------------------------|-------|
| | | A | A1 | A2 | B+3 | | | |
| Dist. Permiso 2022 | Menos de 5.000 habitantes | 14% | 25% | 3% | 46% | 11% | 100% | |
| | Entre 5.000 y 20.000 habitantes | 10% | 13% | 4% | 59% | 14% | 100% | |
| | Entre 20.001 y 60.000 habitantes | 11% | 11% | 4% | 55% | 19% | 100% | |
| | Entre 60.001 y 100.000 habitantes | 11% | 9% | 4% | 60% | 16% | 100% | |
| | Entre 100.001 y 500.000 habitantes | 11% | 6% | 3% | 62% | 18% | 100% | |
| | Entre 500.001 y 1.000.000 habitantes | 11% | 5% | 4% | 73% | 8% | 100% | |
| | Más de 1.000.000 habitantes | 11% | 2% | 3% | 65% | 18% | 100% | |
| Total | 11% | 7% | 3% | 63% | 16% | 100% | | |

5 Riesgo de siniestro a partir de la movilidad.

En relación a las cifras de movilidad en motocicleta:

- Con permisos A, A1 o A2, se observa que las personas que concentran la mayor cifra de parque circulante⁹ son las comprendidas entre los 45 y 54 años (131.088, véase Tabla 30). Sin embargo, los que presentan una mayor movilidad son los comprendidos entre los 16 y los 20 años, con un promedio de kilómetros leídos en las ITV de 3.190. Esto indica que **con permisos A, A1 o A2, los jóvenes de 16 a 20 años se mueven más km, pero tienen menos vehículos en circulación.**
- Con permiso B+3, se observa que las personas que concentran la mayor cifra de parque circulante son las comprendidas entre los 35 y 44 años (284.166, véase Tabla 30). Sin embargo, los que presentan una mayor movilidad son los comprendidos entre los 21 y los 24 años, con un promedio de kilómetros leídos en las ITV de 2.722. Esto indica que **con permiso B+3, los jóvenes de 21 a 24 años se mueven más km, pero tienen menos vehículos en circulación.**

Si por el contrario calculamos la cifra de millones de vehículos-km según edad del conductor y tipo de permiso de su titular (cuyo resultado se obtiene en la Tabla 31 tras multiplicar la cifra de “KM ITV” por la de “Parque Circulante” en cada franja de edad), se observa que:

- **Con permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2), las personas de 45 a 54 años son las que registran mayor movilidad (con un total de 262,9 millones de vehículos – km).**
- **Con permiso B+3, las personas de 35 a 44 años son las que registran mayor movilidad (con un total de 627,5 millones de vehículos – km).**

⁹ El “parque circulante” se considera constituido por los vehículos automóviles para los que en los últimos diez años consta algún apunte en los registros de la Dirección General de Tráfico en los siguientes ámbitos: *Someterse a una inspección técnica de vehículos; Tener seguro obligatorio; Tener cambio de titularidad; Darse de alta tras una baja temporal; Ser objeto de denuncia.*

Con estos criterios se pretende reducir el impacto que tienen los vehículos (particularmente vehículos muy antiguos) que ya no circulan o que en su momento fueron dados de baja al margen de los procedimientos administrativos reglados. Se consideran criterios conservadores. Aplicando el criterio anterior y dependiendo del tipo de vehículo, entre el 5% y 45% del parque activo de vehículos es parque no circulante.

Tabla 28: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según edad del conductor y tipo de permiso, 2022.

| | | A | A1 | A2 | Permiso moto | B+3 |
|--------------|--------------|-------------|------------|------------|--------------|-------------|
| 2022 | 16-20 años | 1 | 670 | 68 | 739 | 0 |
| | 21-24 años | 28 | 58 | 91 | 177 | 604 |
| | 25-34 años | 194 | 55 | 156 | 405 | 2530 |
| | 35-44 años | 239 | 26 | 65 | 330 | 2044 |
| | 45-54 años | 340 | 64 | 28 | 432 | 1685 |
| | 55-64 años | 334 | 32 | 7 | 373 | 759 |
| | 65-74 años | 129 | 11 | 0 | 140 | 148 |
| | 75-84 años | 48 | 0 | 0 | 48 | 13 |
| | 85 y más | 6 | 0 | 0 | 6 | 1 |
| | Se desconoce | 6 | 10 | 3 | 19 | 58 |
| Total | | 1325 | 926 | 418 | 2669 | 7842 |

1. Se han excluido dos casos anómalos con edades de 16 y 20 años que disponían del permiso B+3

Tabla 29: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros mortales según edad del conductor y tipo de permiso, 2022

| | | A | A1 | A2 | Permiso moto | B3 |
|--------------|--------------|-----------|----------|----------|--------------|-----------|
| 2022 | 16-20 años | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 |
| | 21-24 años | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| | 25-34 años | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| | 35-44 años | 5 | 0 | 1 | 6 | 18 |
| | 45-54 años | 2 | 1 | 0 | 3 | 12 |
| | 55-64 años | 3 | 1 | 0 | 4 | 5 |
| | 65-74 años | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 75-84 años | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| | 85 y más | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Se desconoce | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 12 | 9 | 1 | 22 | 57 |

Tabla 30: Obtención del millón de vehículos-km por grupos de edad, 2022.

| | | KM ITV (ITVs en 2022)* | | | | | Parque Circulante 2022 | | | | |
|---------------|------------|------------------------|-------|-------|--------|-------------------|------------------------|-----------|-----------|------------|----------------------|
| | | KM A | KM A1 | KM A2 | KM B+3 | KM Permiso s moto | Parque A | Parque A1 | Parque A2 | Parque B+3 | Parque Permisos moto |
| 2022 | 16-20 años | 2.686 | 3.241 | 2.895 | 1.520 | 3.190 | 6 | 4.460 | 589 | 0 | 5.055 |
| | 21-24 años | 3.045 | 2.502 | 3.019 | 2.722 | 2.767 | 748 | 3.161 | 2.293 | 15.926 | 6.202 |
| | 25-34 años | 2.995 | 2.167 | 2.544 | 2.533 | 2.636 | 15.450 | 7.254 | 16.271 | 192.407 | 38.975 |
| | 35-44 años | 2.118 | 2.012 | 2.435 | 2.208 | 2.175 | 45.690 | 7.561 | 14.627 | 284.166 | 67.878 |
| | 45-54 años | 1.967 | 2.059 | 2.317 | 2.196 | 2.006 | 104.710 | 17.966 | 8.412 | 278.781 | 131.088 |
| | 55-64 años | 1.897 | 1.978 | 2.412 | 2.061 | 1.920 | 97.708 | 11.111 | 2.814 | 154.429 | 111.633 |
| | 65-74 años | 1.535 | 1.588 | 1.669 | 1.629 | 1.538 | 47.384 | 1.727 | 265 | 38.494 | 49.376 |
| 75 y más años | 1.267 | 1.458 | 1.151 | 1.618 | 1.270 | 20.565 | 337 | 21 | 5.328 | 20.923 | |

*Mismos filtros que en el proyecto KM

Nota: Excluidos motocicletas a nombre de empresa y motocicletas a nombre de personas sin permiso de motocicleta

Tabla 31: Millón de vehículos-km según edad del conductor y tipo de permiso de su titular, 2022

| | | Vehículo – KM(x10^6) | | | | |
|------|---------------|----------------------|-------|-------|-----------------|--------|
| | | KM A | KM A1 | KM A2 | KM Permiso moto | KM B+3 |
| 2022 | 16-20 años | 0.0 | 14.5 | 1.7 | 16.1 | 0.0 |
| | 21-24 años | 2.3 | 7.9 | 6.9 | 17.2 | 43.3 |
| | 25-34 años | 46.3 | 15.7 | 41.4 | 102.7 | 487.4 |
| | 35-44 años | 96.8 | 15.2 | 35.6 | 147.7 | 627.5 |
| | 45-54 años | 206.0 | 37.0 | 19.5 | 262.9 | 612.3 |
| | 55-64 años | 185.3 | 22.0 | 6.8 | 214.3 | 318.3 |
| | 65-74 años | 72.7 | 2.7 | 0.4 | 75.9 | 62.7 |
| | 75 y más años | 26.0 | 0.5 | 0.0 | 26.6 | 8.6 |

Atendiendo a estas cifras, las personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos se distribuyen del siguiente modo:

- **Con permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2), las personas jóvenes de 16 a 20 años son las que registran peores cifras (45.8, cifra un 445% superior a la registrada por el grupo de 21 a 24 años).**
- **Con permiso B+3, las personas jóvenes de 21 a 24 años son las que registran peores cifras (13.9).**
- **En todos los grupos de edad desde el de 21 a 24 años, y con excepción del de 75 años y más, el riesgo de implicación en accidente por millón de km recorridos es superior en el grupo de B+3 frente a los que disponen de algún permiso de moto.**

Tabla 32: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos, 2022

| | | A | A1 | A2 | Permiso moto | B+3 |
|------|---------------|-------|------|------|--------------|------|
| 2022 | 16-20 años | 62.1* | 39.9 | 46.3 | 45.8 | ** |
| | 21-24 años | 12.3 | 13.1 | 7.3 | 10.3 | 13.9 |
| | 25-34 años | 4.2 | 3.8 | 3.5 | 3.9 | 5.2 |
| | 35-44 años | 2.5 | 1.8 | 1.7 | 2.2 | 3.3 |
| | 45-54 años | 1.7 | 1.4 | 1.7 | 1.6 | 2.8 |
| | 55-64 años | 1.8 | 1.0 | 1.5 | 1.7 | 2.4 |
| | 65-74 años | 1.8 | 0.0 | 4.0 | 1.8 | 2.4 |
| | 75 años y más | 1.8 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 1.5 |

1. (*) Posibles valores anómalos asociados a un número muy reducido de millones de km recorridos.
2. (**) Grupos de edad que no pueden disponer de ese tipo de permiso

Adicionalmente, cuando se combina la titularidad de diferentes permisos en función de la edad de la persona conductora, las conclusiones son las siguientes:

- En siniestros con víctimas:
 - Cuando se dispone tanto de permiso B+3 como de permiso de moto (es decir, tanto B+3 como A, A1 o A2), las cifras de siniestralidad ponderadas en función de la movilidad más elevadas se registran en el grupo de 21 a 24 años.
 - Cuando solamente se dispone de permiso B+3 pero no de permiso de moto (es decir, con B+3 y sin permisos A, A1 o A2), las cifras de siniestralidad ponderadas en función de la movilidad más elevadas se registran en el grupo de 21 a 24 años.
 - Cuando solamente se dispone de permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2 pero son B+3), las cifras de siniestralidad ponderadas en función de la movilidad más elevadas se registran en el grupo de 16 a 20 años.
 - Independientemente de la edad, **los registros más altos se dan cuando la persona conductora únicamente dispone del permiso B+3** (es decir, con B+3 y sin A, A1 o A2), **seguido de cuando la persona conductora únicamente dispone de permiso de moto** (es decir, con permisos A, A1 o A2 pero son B+3) **y seguido de cuando la persona conductora dispone tanto de permiso B+3 como de permiso de moto** (es decir, tanto B+3 como A, A1 o A2). No obstante, hay que matizar que **este comportamiento no se ha detectado en el colectivo de 75 y más años** (probablemente debido a la baja frecuencia de sus datos, que altera las conclusiones) **y en el colectivo de 16 a 20 años** (que no tiene acceso al B+3).
- En siniestros mortales:
 - Cuando se dispone tanto de permiso B+3 como de permiso de moto (es decir, tanto B+3 como A, A1 o A2), las cifras más elevadas se registran en el grupo de 21 a 24 años.

- Cuando solamente se dispone de permiso B+3 pero no de permiso de moto (es decir, con B+3 y sin permisos A, A1 o A2), las cifras más elevadas se registran en el grupo de 21 a 24 años.
- Cuando solamente se dispone de permiso de moto (es decir, con permisos A, A1 o A2 pero son B+3), las cifras más elevadas se registran en el grupo de 16 a 20 años.
- En cualquier caso, el número de siniestros mortales con personas conductoras de motocicletas de hasta 125cc arroja una baja frecuencia, máxime cuando se desagrega en función de la edad de la persona conductora. Por este motivo, las conclusiones obtenidas no pueden ser interpretadas de forma aislada.

Gráfico 1: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos, en función de la edad del conductor y el tipo de permiso 2022

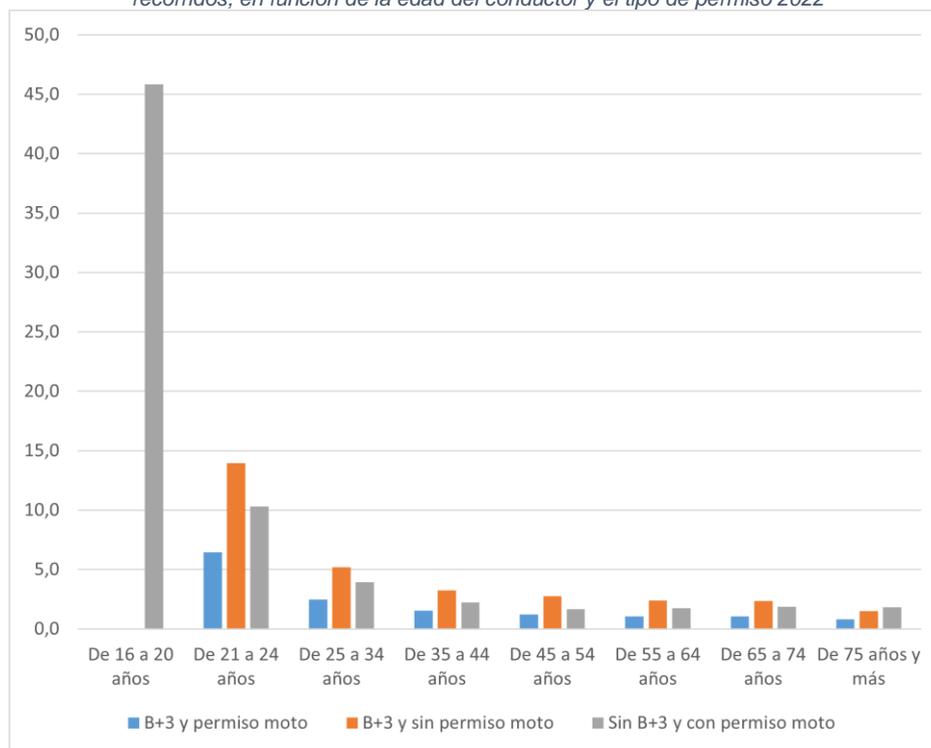
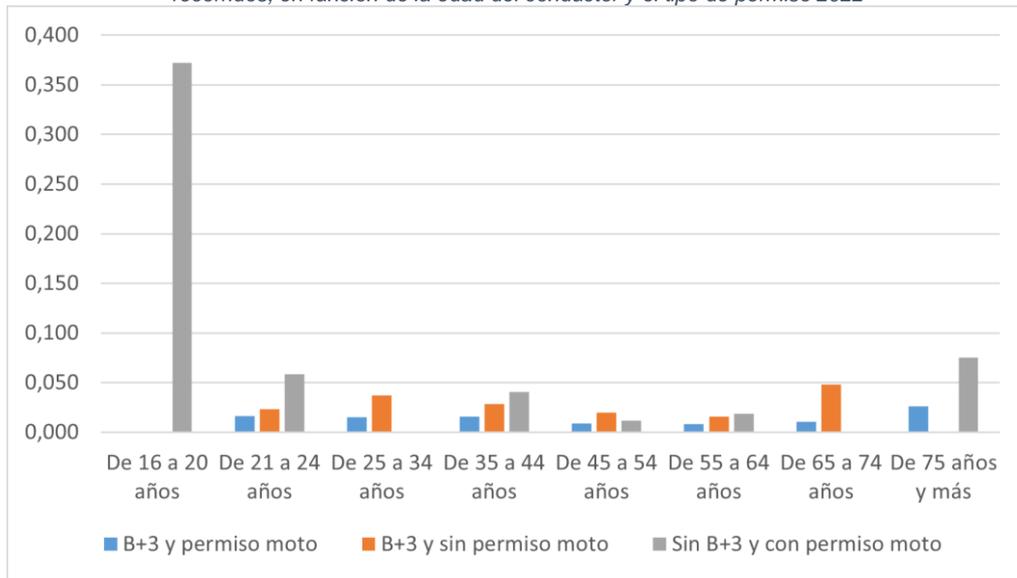


Gráfico 2: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros mortales por millón de km recorridos, en función de la edad del conductor y el tipo de permiso 2022



Anexo I: Fuentes de información

Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas, entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida.

Los datos son comunicados al registro por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico. En el caso de las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco, los datos son enviados por las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico.

Anexo II: Glosario

Siniestro mortal en vía interurbana: Siniestro de circulación en el que al menos una persona ha resultado fallecida en los primeros 30 días.

Persona fallecida: Persona que a consecuencia del siniestro fallece dentro de los siguientes 30 días.

Anexo III: Relación de tablas y gráficos

| | |
|---|--------|
| Tabla 1: Parque 2013-2022 de motocicletas <=125 y >125 | 10 |
| Tabla 2: Matriculaciones 2013-2022 de motocicletas <=125 y >125..... | 11 |
| Tabla 3: Parque 2022 de motocicletas <=125 según antigüedad..... | 11 |
| Tabla 4: Parque 2022 de motocicletas <=125 según servicio | 11 |
| Tabla 5: Parque 2022 de motocicletas <=125 según combustible | 12 |
| Tabla 6: Censo de personas conductoras según permiso A, A1, A2 | 15 |
| Tabla 7: Titulares de motocicleta hasta 125cc | 16 |
| Tabla 8: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según edad | 17 |
| Tabla 9: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según sexo..... | 17 |
| Tabla 10: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según el tiempo desde que adquirieron la primera motocicleta de hasta 125cc..... | 17 |
| Tabla 11: Personas que en 2022 tienen permiso B+3 y son titulares de una moto de hasta 125cc según provincia | 18 |
| Tabla 12: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tipo de vía. España, 2019-2022..... | 23 |
| Tabla 13: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según edad del conductor. España, 2019-2022..... | 27 |
| Tabla 14: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según el sexo del conductor. España, 2019-2022 | 31 |
| Tabla 15: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la gravedad del accidente. España, 2019-2022..... | 34 |
| Tabla 16: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según fin de semana. España, 2019-2022..... | 38 |
| Tabla 17: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según día del siniestro. España, 2019-2022 | 39 |
| Tabla 18: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tramo horario. España, 2019-2022 | 40 |
| Tabla 19: Personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según tamaño del municipio. España, 2019-2022 | 45 |
| Conducción de motocicletas con el Permiso B y 3 años de antigüedad | 82 |

| | |
|--|----|
| Tabla 20: Personas conductoras de motocicleta hasta 125cc según tipo de vía | 46 |
| Tabla 21: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tipo de vía. España, 2019-2022..... | 50 |
| Tabla 22: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según edad del conductor. España, 2019-2022 | 54 |
| Tabla 23: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según sexo del conductor. España, 2019-2022 | 58 |
| Tabla 24: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según gravedad del accidente. España, 2019-2022 ... | 61 |
| Tabla 25: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según finde semana. España, 2019-2022 | 65 |
| Tabla 26: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según día del siniestro. España, 2019-2022 | 66 |
| Tabla 27: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tramo horario. España, 2019-2022 | 67 |
| Tabla 28: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas según tamaño del municipio. España, 2019-2022..... | 71 |
| Tabla 29: Personas conductoras de motocicletas de hasta 125 cc implicadas en siniestros mortales según edad del conductor y tipo de permiso, 2022 | 73 |
| Tabla 30: Obtención del millón de vehículos-km por grupos de edad, 2022. ... | 73 |
| Tabla 31: Millón de vehículos-km según edad del conductor y tipo de permiso de su titular, 2022..... | 74 |
| Tabla 32: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos, 2022 | 74 |
| | |
| Gráfico 1: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos, en función de la edad del conductor y el tipo de permiso 2022..... | 76 |
| Gráfico 2: Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros mortales por millón de km recorridos, en función de la edad del conductor y el tipo de permiso 2022..... | 77 |