

# El artículo 3.º de la Ley penal del automóvil en la Jurisprudencia

FERNANDO ALAMILLO CANILLAS

De la Carrera Fiscal

SUMARIO: I. Fundamento y naturaleza del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950.—II. Régimen legal. A) La ley en el tiempo. B) La ley en el espacio y en relación con las personas.—III. Elementos objetivos del delito de conducción ilegal. A) Que se conduzca un vehículo de motor. a) ¿Qué es conducir? b) El vehículo de motor (Consideración especial del ciclomotor). B) Carencia de habilitación. a) Clases de habilitación para conducir. a') Permisos para conductores españoles. b') Permisos para conductores extranjeros. b) Requisitos de la habilitación. a') Suficiencia. b') Vigencia (comienzo y fin de la habilitación). c) Exigibilidad de la habilitación.—IV. Elementos subjetivos del delito.—V. Circunstancias influyentes sobre la responsabilidad criminal.—VI. La penalidad.—VII. Otras cuestiones relacionadas con el precepto estudiado. A) La codelincuencia. B) El concurso de delitos. C) La responsabilidad civil.

Ahora que están próximos a cumplirse los diez años de aplicación práctica de la Ley penal del automóvil, de 9 de mayo de 1950, parece momento adecuado de hacer un estudio a fondo de la misma, especialmente para recoger las conclusiones de la práctica y la doctrina jurisprudencial en orden a la misma. Este trabajo se dedica, fundamentalmente, a estudiar las soluciones jurisprudenciales a las diversas cuestiones que se han suscitado en la aplicación del artículo 3.º de la dicha Ley, indudablemente el de más amplia aplicación por parte de nuestros Tribunales y especialmente nuestro Tribunal Supremo. Y es interesante hacer este estudio, porque, a pesar de la aparente claridad del precepto, no han dejado de plantearse problemas de enjundia y dificultad, y aún quedan otros que no se han planteado, quizá porque la solución de los casos concretos que podían dar lugar ello se han resuelto por una vía tangencial, acudiendo algunas veces a normas de Derecho transitorio. Hemos procurado sistematizar las casi cien sentencias que, a partir de la de 2 de diciembre de 1953, han venido aplicando este artículo, añadiendo, por nuestra cuenta, sólo leves comentarios, o indicando los problemas de interés que se nos han ocurrido y que aún no se han planteado a la Jurisprudencia.

## I. FUNDAMENTO Y NATURALEZA DEL ARTÍCULO 3.º DE LA LEY PENAL DEL AUTOMÓVIL

Como dice la sentencia de 5 de marzo de 1954, coincidiendo con la de 2 de enero del mismo año: «agudizado el problema del tráfico por el enorme crecimiento del mismo y la multiplicación de los accidentes, debido en la generalidad de los casos a la falta de celo de los conductores de vehículos de motor, tuvo el legislador necesidad de procurar medidas que atajasen el mal mediante la transformación de infracciones meramente reglamentarias en modalidades delictivas».

Esta transformación se lleva a cabo mediante la llamada Ley penal del automóvil, de 9 de mayo de 1950, «creadora (como dice la sentencia de 2 de diciembre de 1953, primera en que indirectamente se ocupa el Tribunal Supremo del art. 3.º de la misma) de varias figuras de delito que tienden a prevenir riesgos propios del uso de los vehículos de motor, aunque no llegasen a producirse males concretos sobre las personas o la propiedad», ley que es propiamente penal por cuanto, como pone de relieve la sentencia de 7 de mayo de 1954, «establece con carácter penal las sanciones que corresponden a la infracción de sus preceptos».

La finalidad preventiva de la ley se pone de relieve en reiteradas sentencias del Tribunal Supremo. Así, en la de 2 de enero de 1954, se dice que «la Ley de 9 de mayo de 1950, al tipificar como delitos las infracciones sobre el uso y circulación de vehículos de motor que en la misma se señalan, lo hace en aras de la seguridad colectiva, cuya salvaguardia impone la necesidad de sancionar adecuadamente el uso imprudente de dichos vehículos que pueden determinar un peligro social, como también su utilización ilegítima, atendiendo en esta forma a lo que de un modo imperioso venían reclamando las necesidades públicas, dada la cada día mayor frecuencia y número de los accidentes originados por la inobservancia de los preceptos reglamentarios por parte de quienes los manejan...» En el mismo sentido, la de 20 de mayo, 26 de noviembre, 3 de diciembre de 1954 y otras de años posteriores, siempre contestes. Y al lado de esta consideración de tipo general, refiriéndose ya concretamente al artículo 3.º de la Ley, en la sentencia de 4 de marzo de 1954 se dice que «se trata de un medio jurídico arbitrado para la defensa preventiva de la sociedad contra los peligros del conductor inepto», añadiéndose en la de 3 de diciembre del mismo año que «este precepto legal... ha de ser interpretado siempre dentro de la finalidad en que se inspira dicha ley, dictada ante el peligro social que la utilización ilegítima de esos vehículos significa, por lo que la propia seguridad colectiva reclamó que tal infracción rebasara los límites gubernativos».

Pudiera, con ello, pensarse que, entonces, el único fundamento del artículo 3.º, que pena la conducción «sin habilitación legal» sería la falta de aptitud para la conducción, con lo que se tendría

un criterio interpretativo que obligaría a rechazar la existencia del delito, cuando se demostrase que el conductor tenía la aptitud necesaria, en el aspecto técnico, para la conducción. Sin embargo, no parece ser así. Y en este momento es interesante citar la sentencia de 4 de diciembre de 1954, en la que se dice que «el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 establece y sanciona una figura delictiva sin precedentes en nuestro Derecho anterior en méritos de la cual la mera y concreta circunstancia de conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello constituye delito, y esta definición no alude ni a la aptitud del conductor sin carnet, ni a..., sino que hace exclusiva referencia a su falta de capacitación legal para el desempeño de su cometido». Insistiendo en esta idea, la sentencia de 11 de junio de 1956 estimó que «el hecho de conducir por la vía pública una motocicleta... sin estar legalmente habilitado para ello por medio del correspondiente permiso para hacerlo, integra el delito... no pudiendo conceptuarse suplida tal falta de permiso de conducción por el simple examen y aprobación de las pruebas requeridas para la expedición del mismo», no obstante ser estas pruebas y examen el medio legal de comprobación de la aptitud para conducir. En esta línea se mantiene la doctrina del Tribunal Supremo en reiteradas sentencias, hasta llegar a la de 20 de enero de 1959, en la que se dice que la modalidad delictiva que estudiamos está «fundada ciertamente en la peligrosidad que implica el hecho de conducir un vehículo de motor... pero este fundamento inspirador del precepto no puede servir para contrariar su dictado, por el hecho asimismo aceptado de que el conductor no habilitado esté o pueda estar dentro de las condiciones de aptitud que... porque entonces se sometería a unas justificaciones, ulteriores a la conducción ya hecha, la estimación de la legalidad que se impone como previa, y perdería la fuerza y eficacia que la hace precisa en evitación de los riesgos que trata de evitar».

Hay, pues, y debe haber, algo más que la simple peligrosidad, que sea el verdadero y último fundamento del precepto penal comentado. Y este último fundamento hay que buscarlo, indudablemente, en el contenido propio de la soberanía del Estado, a la que corresponde determinar la forma de ejercicio de ciertos derechos o profesiones que, por su especial interés social o por su contenido peligroso, no deban estar al alcance de cualquier persona.

Así, efectivamente, vemos que el Estado limita el ejercicio de muchas profesiones, condicionándolo a la obtención de un título o licencia. Generalmente esos títulos o licencias se conceden previa la comprobación de una cierta aptitud. Pero no basta con la aptitud para ejercer los actos de la profesión, sino que se precisa la licencia oficial. Así, la medicina, la abogacía; requieren unos conocimientos; pero no basta con tenerlos; ni siquiera basta con haber hecho la Carrera, con haber cursado y aprobado las asigna-

turas, sino que es preciso, además, el cumplimiento de unos requisitos administrativos, que consisten en la obtención del título, que autoriza a ejercer esa carrera, y sin el cual el ejercicio será ilegítimo y podría constituir delito.

Esto mismo ocurre con la conducción de vehículos de motor mecánico, según reconoce la sentencia de 4 de octubre de 1956, en la que el Tribunal Supremo considera que «las formalidades prescritas por las disposiciones administrativas para otorgar el beneplácito para el ejercicio de profesiones... no responde a un requisito susceptible de sustitución o del que pueda prescindirse a voluntad de los interesados, sino que constituye el título legítimo en cuya virtud la soberanía del Estado reconoce un derecho y faculta una actividad determinada, siendo a la vez garantía de su posible y saludable ejercicio para todos los que puedan tener relación con él; y por ello, no basta que una persona se haya examinado... y haya merecido la aprobación del examen... sino que es preciso que esta presunción de aptitud se concrete en el documento legítimo que permita la constante actividad del favorecido, su reconocimiento y amparo».

Por esta razón y fundamento, pese a considerarse nueva en nuestra ordenación penal la figura punible del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, puede señalarsele un directo antecedente integrado por el artículo 572 del Código penal, como certeramente señala Cuello Calón en su enjundioso comentario a la ley citada (1.ª ed. 1950, pág. 43, nota).

Esta consideración tiene enorme trascendencia, porque influye sobre la naturaleza jurídica del delito configurado. Porque si nos fijamos en el criterio de la peligrosidad del conductor, en base a su ineptitud material, nos encontraríamos con un delito «de peligro» que, naturalmente, desaparecería cuando el conductor fuese materialmente apto y, por consiguiente, su acto no implicase tal peligro. Sólo la sentencia de 15 de febrero de 1957 habla impropia-mente de «delito de peligro» en relación con el de conducción sin habilitación legal. En cambio, si prescindimos de esta consideración, para fijarnos en el simple aspecto de desobediencia a las normas que regulan la legitimidad de la conducción, nos encontraremos con un delito «formal» que es lo que el Tribunal Supremo viene estimando en una larguísima serie de sentencias en que se ha pronunciado sobre este punto. Así, la de 4 de diciembre de 1954, según la cual «la mera y concreta circunstancia de conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello, constituye delito, y esta definición no alude ni a la aptitud del conductor sin carnet, ni a su conducta en el manejo del vehículo, ni al resultado dañoso de su actuación»... y más directamente, la de 5 de mayo de 1958, en la que se dice que «el delito de conducir un vehículo sin estar legalmente habilitado para ello, sancionado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 es

meramente formal...; pues lo que sanciona la ley no es la falta de aptitud, sino la de *habilitación legal*... afirmación que se repite en la de 8 de mayo de 1958 («porque siendo este delito de los de tipo formal...»), en la de 13 de octubre del mismo año, en la de 20 de enero de 1959, y en la de 4 de febrero de 1959 (donde se califica al delito que consideramos de «puramente formal»).

Otro problema que se ha sometido a la consideración del Tribunal Supremo es el de la naturaleza del propio artículo 3.º; al ponerlo en relación con otros preceptos que regulan la expedición, condiciones y requisitos de los permisos de circulación. Frente a la opinión del Tribunal sentenciador, que no había visto claramente la situación, el Tribunal Supremo, en su sentencia de 7 de febrero de 1959 centra certeramente los términos, y señala que «el tipo de conducción indebida de vehículos de motor integrado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 tiene las características jurídicas de precepto en blanco, por cuanto que no determina las condiciones concretas de licitud, remitiéndose implícitamente a las normas administrativas de cada momento y caso, que son las llamadas a complementar la figura delictiva, por lo que no es aceptable la tesis sustentada en la sentencia recurrida (que no tiene en cuenta la O. de 10-II-1957), pues no se trata de una disposición de menor rango normativo que pretenda derogar una ley penal, sino de un complemento de tipo absolutamente normal en esta especie de infracciones con naturaleza de ilicitud administrativa penalizada que en nada interfiere la jerarquía de las normas».

## II. RÉGIMEN LEGAL

A) La ley en el tiempo. Sobre este punto se ha pronunciado el Tribunal Supremo en su sentencia de 7 de abril de 1954, resolviendo un problema que se le planteó, a base de la Disposición final de la Ley, sosteniéndose por el recurrente que, no habiéndose dictado por el Ministerio de Justicia ninguna disposición ejecutiva, de las previstas en el texto citado, no se había producido aún la entrada en vigor de la propia Ley, que habría de estar condicionada por la publicación de tales normas complementarias.

El Tribunal Supremo rechaza la tesis, razonando que «la Disposición final de la meritada Ley de 9 de mayo de 1950 no afecta en lo más mínimo a la vigencia de ésta, que empezó a regir, al no haberse dispuesto lo contrario, a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», lo que tuvo lugar al siguiente día de su promulgación, o sea, el 10 de dichos mes y año, y desde entonces se viene aplicando, toda vez que nada importa a este respecto que aún no se hayan dictado las disposiciones ministeriales que se crean precisas para su mejor ejecución, porque ello sólo atañe a este orden práctico y no al propiamente legislativo».

B) Sobre el régimen especial y personal de la Ley no se ha

ocupado el Tribunal Supremo, pues parece que no ha de plantearse problema alguno, por ser de neta aplicabilidad las normas generales. Únicamente puede ser interesante aquí notar que si la Ley penal, en sí misma, es idéntica para todos, en el presente caso puede resultar variable en su contenido o circunstancias, por cuanto, según la persona que conduce, habrá de tenerse en cuenta diversa legislación complementaria del precepto en blanco, como estudiaremos al referirnos a las diversas clases de permisos existentes y exigibles.

### III. ELEMENTOS OBJETIVOS DEL DELITO

Dice la sentencia de 5 de mayo de 1958 que este delito «sólo requiere para su realización dos hechos: la conducción del vehículo y la carencia de autorización legal, cualquiera que sea la capacidad o aptitud técnica que tenga el conductor». Con arreglo, pues, a este simplicísimo esquema formulado por el Tribunal Supremo, vamos a estudiar los dos elementos, si bien es natural que en cada uno de ellos vayan implicados una serie de conceptos que quizá en una elaboración jurisprudencial ulterior permitan delimitar más elementos de hecho.

#### A) Que se conduzca un vehículo de motor.

En relación con este primer elemento, hemos de plantearnos dos problemas fundamentales: El primero, el concepto de la conducción; el segundo, el concepto de vehículo de motor.

##### a) ¿Qué es conducir? ¿Quién es el conductor?

Es un sentido gramatical, conducir un vehículo es tanto como guiarlo o dirigirlo hacia un paraje o sitio. Y así, vulgarmente se entiende por conductor al que maneja los resortes y mecanismos que dominan los movimientos del vehículo y está en condiciones de imprimirle el movimiento y dirección deseados.

Pero el Código de la circulación, en su artículo 3.º, contiene una definición del conductor de vehículos de motor mecánico según la cual es «la persona que maneja el mecanismo de dirección».

Ahora bien, en el vehículo mecánico, los mecanismos de movimiento son de dos clases fundamentales: de dirección y de impulsión. Y ello nos obliga a plantear la cuestión de si podrá considerarse conductor al que maneje los mecanismos de impulsión cuando éstos estén separados de los de dirección. Y, aunque el Tribunal Supremo no haya dicho nada, quizá porque en el estado actual de la construcción de estos vehículos no se dé tal separación, creemos que tal cuestión habría de resolverse en sentido de estimar que sólo es conductor el que maneja los órganos de dirección.

Dándose esta condición fundamental de manejar el mecanismo de dirección, es indiferente la pericia o impericia con que se rea-

lice ese manejo y las condiciones de tiempo o lugar en que se haga.

Así, en la sentencia de 2 de octubre de 1953 se dice que el delito quedó «perfecto desde el instante en que el procesado condujo el vehículo». En la de 4 de octubre de 1954 se consideró conducción delictiva la que momentáneamente realizó el propio dueño del automóvil por ausencia del conductor habitual. En la de 3 de diciembre del mismo año se volvió a condenar a quien conducía momentáneamente. En la de 17 de marzo de 1955 se insiste en que no puede aceptarse la exculpación «de que fué momentáneo, mientras el chófer no se hiciera cargo del camión y sin intención de circular con él, porque, aparte de que tales exculpaciones no están previstas en la ley como elementos de exención..., es patente que condujo por vía de dominio público». La sentencia de 1 de marzo de 1956, en un caso de concurso con imprudencia, remacha la conclusión, señalando que «el delito específico creado por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 se consuma tan pronto alguien conduzca un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello; luego el procesado consumó ese su primer delito en el tiempo cuando empezó a conducir un camión por la carretera de ... a ... o sea antes de realizar la maniobra imprudente constitutiva de la segunda infracción».

Contra esta doctrina de la indiferencia de las circunstancias de la conducción, podría alegarse la sentencia de 13 de noviembre de 1956, en la que se absuelve a quien conducía momentáneamente un vehículo. Sin embargo, tal invocación creo sería errónea, porque, bien considerada, la sentencia dicha, la razón de absolver no está en la antijuricidad, sino en la falta de culpabilidad apreciada en el caso concreto.

b) ¿Qué es un vehículo de motor?

Para la concreción de este concepto es preciso considerar las disposiciones del Código de la circulación en que se contienen las definiciones de los vehículos, contenidas en el artículo 4.º, reformado hoy por Decreto de 22 de julio de 1958.

Del examen de ellas puede llegarse a la conclusión primera de que el término «vehículo de motor» que utiliza la Ley penal del automóvil viene a ser rigurosamente equivalente al de «vehículo automóvil» que utiliza el Código.

«Vehículo» que, según el apartado a) del artículo citado, es, «en general, todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas».

«Automóvil» que, según el apartado g), es «todo vehículo dotado de medios de propulsión mecánica, propios e independientes del exterior, que circula sin carriles».

Quedan, pues, excluidos los tranvías, que circulan por carriles, y los trolebuses, por depender en su funcionamiento del exterior, así como los cuadros, ciclos y bicicletas, por cuanto su fuerza propulsora no es sino el simple esfuerzo humano o animal, y las má-

quinas de ferrocarril, por el doble motivo de circular sobre carriles y no circular por las vías públicas, ya que por tales hay que entender, de acuerdo con el apartado a) del artículo 5.º del Código, también reformado por Decreto de 22 de julio de 1958, «todo camino que pueda ser utilizado sin más limitaciones que las impuestas por el presente Código», condición que no se da en los caminos férreos.

Quedarían, en cambio, comprendidos en el concepto de vehículos de motor, como equivalente al de vehículo automóvil, las siguientes categorías de vehículos, artefactos o aparatos definidos en el ya citado artículo 4.º del Código de la circulación: el automóvil de turismo (apartado h); el autobús o autocar (apartado i); el camión (apartado j), el tractor (apartado k) y el motociclo o motocicleta (apartado n).

El principal problema que se nos presenta en este aspecto es el de los ciclomotores, es decir, el de si estos artefactos deben o no ser considerados como vehículos de motor.

Es definido este aparato en el apartado p) del artículo 4.º citado diciendo que es «el ciclo provisto de motor auxiliar cuya cilindrada no exceda de setenta y cinco centímetros cúbicos».

Que sea vehículo no ofrece dudas, ya que, a su vez, se define en el apartado o) del propio artículo como un «vehículo accionado por el esfuerzo del propio conductor».

Ahora bien, que este vehículo pueda considerarse automóvil o «de motor», a los efectos del Código y de la Ley penal, es cosa que resulta más dudosa.

En primer lugar, conviene notar que el apartado g) del artículo 4.º del Código excluye expresamente al ciclomotor de la categoría de vehículo automóvil. En segundo lugar, también es de advertir que su propia naturaleza es distinta esencialmente de la del vehículo automóvil, ya que la fuerza propulsora natural del ciclomotor, como la de todo ciclo, es «el esfuerzo del propio conductor», siendo el dispositivo mecánico de impulsión puramente auxiliar de la fundamental y propia energía impulsora, sin lo cual el vehículo no sería un ciclomotor, sino un motociclo.

De acuerdo con estas definiciones, el artículo 89 del Código de la circulación excluye expresamente al ciclomotor de las distintas categorías de automóviles que enumera (especialmente de la 1.ª C, en la que podrían estar comprendidos) y que luego serán determinantes del régimen de habilitación, al relacionarse con el artículo 261 del propio Código, que regula las categorías de los permisos de conducción.

A aclarar la situación viene también el artículo 132 del Código, que en su párrafo 2.º distingue las siguientes categorías, a efectos de régimen: Los motociclos provistos de motor mecánico de cilindrada superior a 50 c. c., que, como regla general, se regirán por las disposiciones del capítulo 5.º del Código, y los «ciclomotores con características de bicicletas, o sea, con pedales practi-

cables en todo momento y cilindrada inferior a 75<sup>cc</sup>, que se registrarán por lo dispuesto para las bicicletas movidas por la energía de sus propios conductores».

De todo ello, hay que deducir que, para el Código de la circulación, el ciclomotor no es un «vehículo automóvil» o, lo que es lo mismo, un «vehículo de motor» sino un vehículo de tracción humana *con* motor auxiliar y que, por consiguiente, a la conducción de los mismos no es de aplicación la Ley de 9 de mayo de 1950, por lo menos en cuanto se refiere a su artículo 3.º, que es el que a nosotros nos interesa.

Esta conclusión, al parecer tan clara, viene, sin embargo, a enturbiarse a través del examen de otras disposiciones administrativas; me refiero a los Decretos de 11 de enero de 1957 (desarrollado por la Orden de 10 de febrero) y de 19 de diciembre de 1957.

En virtud del artículo 2.º del citado Decreto de 11 de enero, «para la conducción de los vehículos a que se refiere el artículo anterior será precisa la obtención del correspondiente permiso, previos los trámites que el precitado Código (de la circulación) señala». Y el artículo 1.º hace referencia a «los vehículos dotados de motor con cilindrada superior a 50 c. c. tengan o no pedales».

Obsérvese, en primer lugar, que no se califica a estos vehículos como vehículos de motor, sino como vehículos dotados de motor. Y después, nótese una incongruencia, consistente en disponer que sus conductores habrán de proveerse del correspondiente permiso», olvidando que en el Código no hay ninguna clase de permiso que «corresponda» a los ciclomotores, que están expresamente excluidos de las categorías de vehículos y permisos por los artículos ya citados.

Después de esta disposición, la solución al problema podía seguir siendo la ya apuntada: puesto que el ciclomotor no es un vehículo de motor, no le es aplicable la Ley de 9 de mayo de 1950, y la falta de autorización para conducirlo queda relegada al campo puramente administrativo.

La situación se complica, sin embargo, después del Decreto de 19 de diciembre de 1957, que modifica el régimen introducido por el anterior, en relación con el permiso de conducción, en razón, como dice el preámbulo, «al natural retraimiento de sus usuarios ante gastos que resultan desproporcionados...» Por esto, en su artículo 1.º, dispone que «los conductores de vehículos ciclomotores cuya cilindrada no sobrepase los 75 c. c. vendrán obligados obtener una licencia de conducción con arreglo a las normas que por el presente Decreto se establecen, siempre que no sean titulares de cualesquiera permisos de conducción de los previstos en el Código de la circulación.

El artículo 2.º del mismo dispone que «la licencia de conducción sustituirá, a todos los efectos, a los permisos de conducción ordinarios, respecto a los vehículos expresados en el artículo anterior y de sus conductores. Provisionalmente, y en tanto no se

dicten las normas de matriculación especiales para esta clase de vehículos, quedan exentos del permiso de circulación regulado en el capítulo XV del vigente Código de la circulación.»

Se observa, pues, en primer lugar, que, no obstante lo dispuesto en el Decreto de 11 de enero, el ciclomotor, en cuanto vehículo y en orden a su circulación por las vías públicas, vuelve a ser plenamente un «ciclo» (vehículo de impulsión por la energía de su conductor) y, por consiguiente, exento de matriculación y permiso de conducción.

En segundo lugar, es notable la creación de una nueva categoría de permiso de conducción, bajo el nombre específico de «licencia de conducción».

En tercer lugar, se observa que el articulado transcrito se refiere a los ciclomotores «cuya cilindrada no sobrepase los 75 c. c.», sin señalar el límite mínimo a partir del cual sea precisa la licencia. ¿Quiere esto decir que incluso por debajo de los 50 c. c. a que se refería al Decreto de 11 de enero se precisará licencia de conducción? Indudablemente no, pues con el nuevo Decreto se trata de suavizar y no de agravar la obligación impuesta por la disposición de enero.

Parece que con estas nuevas normas no se alteraría la consideración del ciclomotor a los efectos de nuestro estudio y que, por consiguiente, a sus conductores no les sería aplicable el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, por no tratarse de un vehículo de motor, sino de un vehículo con motor.

Pero nuevamente surge la complicación y la confusión cuando en este Decreto de 19 de diciembre de 1957 y en su artículo 10 se dice que «serán aplicables a los titulares de licencias de conducción las normas de procedimiento y sanciones establecidas en el vigente Código de la circulación en relación con el Decreto de 7 de septiembre de 1951, sin perjuicio de las responsabilidades a que hubiere lugar por aplicación de lo dispuesto por la Ley de 9 de mayo de 1950».

¿Qué se quiere decir con esto? ¿Significa que en virtud de este precepto ha de considerarse ya el ciclomotor como vehículo de motor y a su conductor sin licencia como incurso en el artículo 3.º de la Ley citada?

A nuestro juicio, no. En primer lugar, porque el Decreto de 19 de diciembre de 1957 está dictado por el Ministerio de Obras Públicas, y, por consiguiente, no puede considerarse dictado «para la debida ejecución y cumplimiento» de la Ley de 9 de mayo de 1950, ya que según la disposición final de ésta el órgano competente para dictar tal clase de disposiciones complementarias es, únicamente, el Ministerio de Justicia. Y en segundo lugar, porque en esa disposición lo único que se hace es declarar unas sanciones gubernativas, sin perjuicio, es decir, salvando la competencia judicial, para declarar responsabilidades penales a que hubiese lugar, por aplicación de otra norma, sin que ello implique

declaración de que, efectivamente, tal norma sea aplicable, ni de que, efectivamente, en tal caso haya lugar a la responsabilidad criminal.

Si a ello unimos el hecho de que con posterioridad se han dictado los Decretos de 25 de abril y 22 de julio de 1958 que (por exigencias del Convenio de 19 de septiembre de 1949) han reformado profundamente numerosos preceptos del Código de la circulación, y entre ellos, los que definen los vehículos, y que el definitivo texto vigente parece excluir el ciclomotor del concepto de vehículo de motor, podremos sentar la conclusión última de que esta clase de «artefactos o aparatos», aun estando dotados de motor, no pueden ser incluidos en la categoría de vehículos de motor a que alude el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo no se ha planteado directamente este problema tan interesante, y, por consiguiente, no nos permite aportar un argumento definitivo ni en pro ni en contra de nuestra tesis.

Ciertamente, se ha ocupado de casos de conducción de vehículos de cilindrada inferior a 75 c. c. pero que no han sido determinantes de argumento, como vamos a ver.

Así, en las sentencias de 7 y 11 de junio y 6 de octubre de 1958, y de 2 y 7 de febrero de 1959, contempla una conducción sin carnet de moto marca Guzzi-Hispania de 65 c. c., absolviendo por encontrarse el conductor ajustado a las normas de los citados Decretos de 1957. De ellas parece deducirse que, en otro caso, habría sido aplicable el artículo 3.º de la Ley. Incluso la de 7 de junio de 1958 dice que «en la literalidad del precepto del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 está comprendido el procesado que»... pero aparte de la causa de absolución ya citada, no hay que olvidar que el artefacto en cuestión carece de pedales practicables en todo momento y, por consiguiente, no entra en la categoría de ciclomotor (apartado p del art. 4.º C. de la circ.), sino en la de motociclo o motocicleta (apart. n del mismo).

En la sentencia de 22 de abril de 1958 se ocupa el Tribunal Supremo de un vehículo de 50 a 75 c. c. de cilindrada; no conozco las demás características del mismo; y también en este caso el Tribunal Supremo absuelve por el régimen transitorio creado por los Decretos de 1957 en relación específica con la Orden de 10 de febrero de dicho año.

En la sentencia de 8 de mayo de 1958 se refiere el Tribunal Supremo a un «triciclo a motor» (denominación vaga que no declara la naturaleza del vehículo) y condena a quien lo conducía sin permiso de conducir. Pero ocurre que era un vehículo de la marca MYMSA que, según mis noticias sólo se fabrica en potencia de 1,9 (motociclo) y 2,4 (motocarro) HP, es decir, con una cilindrada superior a 75 c. c., y no tiene las características del ciclomotor, pues aparte de la potencia, y carecer de pedales practi-

cables, no tiene las características del ciclo, que es «un vehículo de dos ruedas».

La sentencia de 4 de marzo de 1954 se ocupó de una «motosicleta de 1 HP de potencia», por lo que tampoco responde a las características del ciclomotor.

Por ello, no se ve claro que el Tribunal Supremo considere al ciclomotor como vehículo de motor. Sería conveniente que se planteara de una manera directa el problema y nos lo resolviese, para evitar las dudas y vacilaciones que en la práctica pueden surgir.

Y esta solución, a mi juicio, no puede ser más que la negativa. Lo contrario, podría conducir a situaciones embarazosas, como la siguiente: Si se conduce un ciclomotor llevando el motor auxiliar parado ¿puede decirse que se conduce un vehículo de motor? Creo que no, puesto que entonces lo único que está funcionando es el «ciclo»; y, sin embargo, el artefacto seguiría siendo un ciclomotor. Habría, pues, de tenerse en cuenta a los efectos penales, si se hacía funcionar o no el motor auxiliar, lo que no siempre sería fácil.

B) La carencia de habilitación legal.

El segundo elemento de hecho señalado por la sentencia de 5 de mayo de 1958 como integrante del delito del artículo 3.º de la Ley del automóvil es precisamente este de la carencia de autorización legal para conducir. Pero este elemento es de carácter negativo, y para su perfecta definición es necesario examinar el aspecto positivo del elemento, lo que nos lleva a estudiar previamente cuándo se está autorizado o habilitado para conducir, lo que a su vez implica el conocimiento de la habilitación o permiso de conductor, y sus requisitos.

Pero primero nos interesa señalar cuáles sean en nuestra legislación las distintas clases de títulos que autorizan a una persona a conducir un determinado vehículo.

a) Clases de habilitación para conducir.

En esta materia hay que conjugar dos elementos: por un lado, la condición del conductor, según sea nacional o extranjero, y de otro, la naturaleza o categoría del vehículo.

En cuanto a la conducción del conductor, hay que tener en cuenta si se trata de nacional o extranjero, pues están sujetos a régimen diferente. Pero al hacer esta distinción, surge inevitablemente un problema: El español que habitualmente reside en el extranjero y realiza un viaje temporal, de poca duración, por España, ¿a qué grupo se equipará? A primera vista parece que debe sujetarse al régimen de los nacionales. Sin embargo, hay que considerar la grave carga que para ellos podría representar el tener que obtener un permiso de conducción ordinario; ello, unido a la tendencia legislativa general de favorecer estos viajes, parece indicar la conveniencia de equiparlos a los extranjeros, ante la ambigüedad de los textos que hemos de manejar, que, generalmente no se refieren a la nacionalidad del conductor, sino a la

del vehículo conducido o, por mejor decir, al lugar de su registro o matrícula.

a') Permisos para conductores españoles.

Comenzando por el grado que pudiéramos llamar mínimo de los títulos habilitantes para conducir vehículos con motor, nos encontramos, en primer término, con la llamada *licencia de conducción* establecida por el ya citado Decreto de 19 de diciembre de 1957. Según esta disposición, tal *licencia* sustituye a todos los efectos a los permisos de conducción ordinarios (los regulados por el artículo 261 del Código de la circulación) respecto de los vehículos ciclomotores cuya cilindrada no sobrepase los 75 c. c., siendo su validez ilimitada en el tiempo, en tanto no se proceda a su anulación. Se expiden por las Jefaturas de Obras Públicas mediante simple solicitud, sin sujeción a pruebas, exámenes ni pago de tasas de ninguna clase. Durante los diez días que se prevé que puede durar la tramitación del expediente, servirá de licencia provisional el recibo o resguardo de presentación de la instancia documentada. En casos especiales que prevé el artículo 3.º, párrafo 2.º del Decreto, ese plazo podrá prorrogarse a veinte días.

Avanzando más, nos encontramos con otra forma especial de habilitación: el «certificado» o carnet de tractorista, creado por la Orden de 6 de abril de 1951, dictada para facilitar la utilización de tractores agrícolas.

Y es que, aun cuando en principio los tractores responden al concepto genérico de vehículo automóvil, estando por ello sujetos al régimen general y ordinario de habilitación del conductor (norma 3.ª, párrafo 1.º de la Orden citada), la categoría de tractores agrícolas, que se definen como aquellos que «pueden actuar en tierras de labor arrastrando maquinaria agrícola y que estén inscritos como tales en los Registros del Ministerio de Agricultura» (regla 1.ª de la Orden) se ha considerado privilegiada en nuestra situación económica, y digna de sujetarse a un régimen especial, tanto en orden a su circulación por las vías públicas, como en cuanto a su conducción. En este último aspecto, que es el que nos interesa, se dispone en el apartado último de la regla 3.ª de la Orden de 1951 que «sus conductores deberán poseer e ir provistos de un permiso de conducción de cualquiera de las categorías señaladas en el vigente Código de la circulación (por tanto, incluso la 3.ª categoría bastará) o, en su defecto, de un certificado expedido por la Delegación Provincial de Industria, visado y registrado en la Jefatura de Obras Públicas, que acredite su conocimiento de las reglas de circulación por carretera». Este certificado permite conducir por las vías públicas exclusivamente el tractor agrícola, con o sin remolque, pero no otra clase de tractores o vehículos, aunque respondan al concepto de tractor.

Entrando ya en el Código de la circulación, en su artículo 261 nos encontramos los que pueden considerarse *permisos de conducción* ordinarios, vulgarmente conocidos por el nombre de car-

net de conductor, divididos en las siguientes categorías o clases:

El permiso de conducción de tercera clase, que sólo autoriza para la conducción de automóviles de la 1.<sup>a</sup> categoría, es decir, motocicletas y, en general, vehículos de dos o tres ruedas dotados de un motor auxiliar o permanente con cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos.

El permiso de conducción de segunda categoría sólo autoriza a conducir automóviles de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría (es decir, los ya dichos de dos o tres ruedas y los que tengan más de tres ruedas con un número de asientos no superior a nueve, incluido el del conductor, si son de viajeros, o cuyo peso en carga no exceda de 3.500 kgs.) incluyendo los de 2.<sup>a</sup> categoría con remolque cuyo peso en vacío no exceda de 250 kilogramos, siempre que unos y otros estén destinados al servicio particular.

Concretando este concepto del automóvil de servicio particular, se establece en el artículo 261 del Código una definición y una exclusión. Se definen los de servicio particular diciéndose que son aquellos «de titulares que no exploten con dichos vehículos una industria de transporte de personas o cosas». Y por exclusión, se dice que «no se considerarán a este efecto automóviles de servicio particular los que estén al servicio de hoteles, casinos, colegios o entidades análogas, y tampoco los destinados al servicio oficial, ya correspondan al Estado, Región, Provincia o Municipio».

Un curioso problema se planteó al Tribunal Supremo en orden a si un determinado vehículo era o no de «servicio público». Como es sabido, según el artículo 175 y siguientes y 203 y siguientes del Código de la circulación, aparte de otras disposiciones administrativas, principalmente fiscales, la condición de «servicio público» se obtiene para un coche mediante una licencia especial. Puede ocurrir, y no faltan ejemplos en la práctica, que se inscriba como de servicio público un vehículo, aunque en la realidad sólo preste servicios a su propietario. Y el problema, entonces, es el de si su conductor necesitará el carnet correspondiente al servicio público o si podrá conducir con el que normalmente correspondería al vehículo si fuese de servicio particular. El caso enjuiciado por el Supremo fué el de un propietario que matriculó su automóvil como de servicio público con la exclusiva finalidad de mejorar el cupo de gasolina, pero que, destinándolo a su exclusivo servicio, lo conducía con carnet de segunda. Absuelto por el Tribunal de instancia, recurrió el Ministerio Fiscal y el Tribunal Supremo acogió el recurso por estimar que el permiso de 2.<sup>a</sup> «no faculta para conducir automóviles de S. P., sea cualquiera la finalidad con que el propietario matriculase el vehículo como de S. P.». Aplicación evidente del principio *ubi commodum...* que demuestra que para el Tribunal Supremo no cuenta sólo la materialidad, el aspecto puramente objetivo de la efectiva dedicación al servicio de alquiler, sino más bien, o, por lo menos, también

el criterio formal de la adscripción por vía gubernativa a tal servicio.

El permiso de conducción de primera clase autoriza a conducir toda clase de automóviles de carga y de viajeros cuyo número de asientos no exceda de nueve, pudiendo arrastrar un remolque cuyo peso en vacío no exceda de 250 kilogramos.

El permiso de conducción de 1.ª clase especial autoriza a la conducción de autobuses y camiones con remolque de cualquier peso.

Todos estos permisos últimamente citados como ordinarios, se expiden por las Jefaturas de Obras Públicas mediante expediente en el que aparte de la documentación precisa y pago de las tasas establecidas, ha de acreditarse la aprobación de un examen ante la Delegación de Industria, pudiendo este expediente tener características especiales en los casos que regula el propio Código en sus artículos 267 y siguientes, y 273.

Pero, al lado de ellos, el propio artículo 273 del Código de la circulación reconoce la existencia de un permiso de conducción de carácter especial, que es el que ciertos organismos militares pueden conceder, y cuya especialidad estriba en que «no se computan válidos más que para la conducción de automóviles propiedad de los institutos armados adscritos a servicios militares» estableciéndose que «el que haya de conducir automóviles que no pertenezcan a dichos Ministerios, está obligado a canjear el certificado de aptitud o permiso de conducción (militar) por un permiso de conducción de 2.ª clase» que se expedirá por la Jefatura de Obras Públicas.

b') Permisos de conducción para extranjeros.

El régimen especial de los extranjeros en orden a su habilitación para conducir vehículos de motor viene establecido en el artículo 235 del Código de la circulación, hoy reformado por Decreto de 25 de abril de 1958 para adaptarlo a la situación creada por la adhesión de España al Convenio internacional de Ginebra de 1949. Aunque expresamente no se diga, no creo que haya nada que se oponga a que cualquier extranjero pueda utilizar una habilitación de las ordinarias para nacionales, ya examinadas. La especialidad de su régimen se establece atendiendo a los siguientes supuestos:

1.º Automóviles extranjeros matriculados en naciones adheridas al Convenio Internacional de Ginebra de 19 de septiembre de 1949. Como norma general, sus conductores deberán proveerse del Permiso Internacional correspondiente a la clase del vehículo, expedido en las condiciones del Anejo X del Convenio. Sin embargo, tratándose de vehículos de las categorías 1.ª o 2.ª de las establecidas en el artículo 89 del Código de la circulación, se admitirá el permiso de conducción del país de origen, si está expedido con arreglo al modelo del Anejo IX del Convenio. Transitoriamente, hasta el 15 de marzo de 1963, podrán circular

en las condiciones que establecía el Convenio de París de 24 de abril de 1926.

2.º Automóviles extranjeros matriculados en naciones adheridas al Convenio de París, de 24 de abril de 1926, pero que no se hayan adherido al de Ginebra de 1949. Podrán sus conductores circular en las condiciones establecidas en el caso anterior, es decir, con arreglo al Convenio de Ginebra (criterio un tanto incongruente puesto que sus países no han querido aceptarlo) o bien con las especiales condiciones del propio Convenio de París.

3.º Automóviles extranjeros procedentes de naciones y territorios no adheridos a ninguno de los dos Convenios. El párrafo último del artículo 235 del Código de la circulación se remite para este último grupo al anejo 8 del Código, sin duda por error, pues quiere decirse anejo 3. De acuerdo con éste, ha de tratarse de automóviles de turismo y, a petición del turista, la Jefaturas de Obras Públicas autorizadas para ello expiden un permiso especial de 2.ª clase cuya validez es de un año, después del cual, si desean seguir conduciendo tienen que cumplir los requisitos generales exigidos por el Código. Estos permisos sólo autorizan a conducir vehículos de las categorías 1.ª C y 2.ª A.

b) Requisitos de la habilitación legal.

Vistas ya las clases de habilitación existentes en nuestro Derecho, es preciso examinar los requisitos que las hacen válidas y eficaces para excluir el delito de conducción ilegal. Estos requisitos son, fundamentalmente, la suficiencia y la vigencia de la habilitación poseída.

a') La suficiencia de la habilitación.

La suficiencia de la habilitación consiste en la adecuación de la misma para la conducción del vehículo de que se trate, o sea la correlación entre la clase del permiso de conducción y la categoría o clase del vehículo conducido. Es decir, que no basta con poseer cualquier clase de permiso de conducción para conducir cualquier clase de vehículo, pues entonces, como dice la sentencia de 7 de mayo de 1954, «carecería de valor el adverbio *legalmente* que completa la modalidad de la habilitación exigible». Y, abundando en este sentido de la trascendencia penal de la adecuación entre el permiso y el vehículo conducido, dice la sentencia de 29 de enero de 1958 que «el delito creado por el artículo 3.º de la llamada Ley penal del automóvil de 9 de mayo de 1950 no se refiere sólo al hecho de conducir un vehículo de motor sin hallarse provisto de alguna clase de carnet o permiso para conducir sino que, según su texto literal, tiene un radio de acción mucho más amplio, al declara sujetas a sanción a cuantas personas condujeron un vehículo cualquiera de aquella clase sin estar legalmente habilitado para ello», añadiendo la sentencia de 15 de febrero de 1957, que tal precepto «hace reo de este delito no sólo al que conduce sin estar provisto de permiso alguno, expedido por el organismo competente, sino que del mismo modo alcanza al que estando en pose-

sión de carnet de una determinada categoría conduce vehículo para el que sea preciso otro de categoría superior».

Esta idea fundamental campea en la larga serie de sentencias motivadas por el artículo 3.º de la Ley que comentamos, en las que se reputa delito tanto el conducir sin permiso como el hacerlo con permiso insuficiente, que vamos a sistematizar en los siguientes grupos:

Sentencias en que se contempla la conducción sin ninguna clase de permiso.

Relativas a tractores: 20 de mayo de 1954, 21 de mayo de 1954, 4 de octubre de 1958, 1 de diciembre de 1958 y 10 de diciembre de 1958.

Relativas a motocicletas: 4 de marzo de 1954, 11 de junio de 1956, 20 de enero de 1958, 8 de mayo de 1958, 13 de octubre de 1958 (dos de la misma fecha), 13 de noviembre de 1958, 20 de enero de 1959 y 4 de febrero de 1959.

Relativas a automóvil de turismo: 28 de noviembre de 1955 y 12 de febrero de 1959.

Relativas a turismo de Servicio Público: 23 de abril de 1954.

Relativas a camión: 2 de diciembre de 1953 (1.ª en que se aplicó el artículo que comentamos), 3 de diciembre de 1954, 17 de marzo de 1955, 26 de noviembre de 1955, 18 de abril de 1956 y 2 de enero de 1957.

Relativas a autobuses: 4 de octubre de 1954.

Sentencias en que se contempla la conducción con permiso insuficiente.

En primer lugar, citaremos las de 16 de diciembre de 1954 y 7 de octubre de 1958, que consideraron delito la conducción de vehículos automóviles de carácter civil por conductores provistos de permisos de carácter militar, expedidos por la Sección de Automovilismo del Ejército, ya que para los vehículos no militares, el artículo 261 del Código exige el permiso expedido por la Jefatura de Obras Públicas, sin que sea obstáculo para ello el que el permiso militar sea canjeable por el civil u ordinario, pues sería preciso que el canje se hubiese realizado de manera efectiva para considerar autorizado al conductor.

Tratándose de automóviles de turismo dedicados al servicio público de alquiler (taxis) ha dicho el Tribunal Supremo que conducirlos con carnet de 2.ª clase constituye el delito que examinamos, pues, de acuerdo con el artículo 261 del Código de la circulación, para conducirlos se precisa del de 1.ª clase, en sentencias de 2 de enero de 1954 (dos del mismo día), 23 de marzo del mismo año y 30 de junio de 1958.

También conducir camiones o camionetas con remolque de la categoría 3.ª, se ha considerado delictivo, cuando no posee el carnet de 1.ª clase, que es el legalmente exigible; así lo hace el Tribunal Supremo en sus sentencias de 5 de marzo de 1954, 7 de marzo de 1954, 1 de marzo de 1956, 18 de octubre de 1956, 15 de

febrero de 1957, 23 de diciembre de 1957, 29 de enero de 1958 y 10 de diciembre de 1958.

La conducción de autobuses de viajeros sin el carnet de 1.ª especial también constituye delito aunque el conductor esté en posesión del de 1.ª clase, es decir, el de clase inmediatamente inferior, y así ha tenido ocasión de expresarlo el Tribunal Supremo en las sentencias de 26 de noviembre de 1954, 24 de febrero de 1956 y 13 de diciembre de 1956.

Un problema interesante y curioso, que también ha llegado al Tribunal Supremo, es el de los vehículos transformados, es decir, aquellos que, habiendo sido clasificados inicialmente en una determinada categoría, han sido convertidos en otra clase posteriormente. El caso puede admitir variantes casi ilimitadas. Nosotros sólo hemos de ocuparnos de los supuestos que han llegado al Tribunal Supremo.

La sentencia de 26 de abril de 1957 se ocupó de un supuesto de hechos según el cual un vehículo de turismo, clasificado por O. P. como de 2.ª categoría, había sido transformado en furgoneta para el transporte de mercancías, siendo conducido por quien poseía solamente permiso de 2.ª clase. Se llegó a la absolución por considerar que «el artículo 261 del Código de la circulación concede autorización para conducir automóviles de carga, no sólo a los que poseen permiso de 1.ª clase, sino también a los de 2.ª, cuando se trate de vehículos que estén clasificados en 2.ª categoría y no se explote con ellos una industria de transporte de personas o cosas... y como el turismo transformado en furgoneta... estaba clasificado como vehículo de 2.ª categoría, por la Jefatura de O. P., que es el organismo encargado de expedir los permisos de circulación de los mismos y reunía las características requeridas por ella, conforme a lo prevenido en el artículo 89 del mentado Código, por no constar que su peso en carga excediese de 3.500 kgs., así como tampoco estuviese dedicado al transporte de cosas ajenas al propietario de la furgoneta, es manifiesto que a su conductor, por estar provisto del carnet de 2.ª clase hay que conceptuarle legalmente habilitado para hacerlo...»

La sentencia de 24 de noviembre de 1956 contempla el caso de un camión, sin permiso de transporte de viajeros, que se transforma en omnibús o autobús, siendo conducido por persona que posee simple carnet de 2.ª clase. El Tribunal Supremo razona (para confirmar la condena) que «el carnet de 2.ª clase de que estaba en posesión el procesado no le autorizaba para transportar en el vehículo que conducía personas ni cosas ajenas a la propiedad de aquél, pues, conforme a lo dispuesto en los artículos 89 y 261 del Código de la circulación, precisaba el carnet de 1.ª clase, por lo que es visto no estaba legalmente habilitado para su conducción con las personas y mercancías que llevaban en la ocasión de autos, incurriendo, por lo tanto, en el delito previsto y

sancionado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 que con acierto aplicó la Sala.»

De la primera sentencia citada se desprende la conclusión de que la transformación que no afecta a la categoría del vehículo (según el cuadro establecido por los artículos 89 y 261 del Código) no tiene trascendencia en orden a la aplicación al artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950.

De la segunda, parece deducirse que, incluso la transformación que altera la categoría del vehículo, carece también de trascendencia, ya que el Tribunal Supremo, en el caso de autos, dice que precisaba carnet de 1.ª clase», lo que es cierto para el camión de servicio público, pero no lo es para el autobús, que precisa carnet de 1.ª especial. Y es que aquí, creemos, el Tribunal Supremo no ha querido ir al límite de la cuestión, sino que se ha satisfecho con estimar que el procesado no estaba habilitado ni siquiera para conducir el camión en su forma primitiva y, naturalmente, mucho menos el autobús. Más interesante habría sido la sentencia si el conductor hubiese tenido carnet de 1.ª; ¿se le habría declarado legalmente habilitado para conducir el autobús resultante de la transformación? A nuestro juicio, no. Porque, a nuestro parecer, la transformación que afecte a la categoría del vehículo, de tal manera que lo haga subir a la superior, llevará consigo la consecuencia de mayores exigencias a la habilitación para conducirlo, aunque no se haya sometido el vehículo transformado a nueva revisión y clasificación por el organismo oficial. Porque lo contrario sería consagrar otro «subterfugio fácil y cómodo, aunque no racional ni legítimo, para soslayar el cumplimiento de preceptos legales dictados en amparo de la seguridad personal de quienes ocuparan el vehículo», como, para caso semejante, ha razonado la sentencia de 26 de noviembre de 1954.

b') La vigencia de la habilitación.

El segundo requisito fundamental de la habilitación, para que surta sus efectos legales es, según indicamos antes, la vigencia de la misma, lo que plantea el interesante problema del comienzo y el fin de la habilitación.

Sobre el momento inicial de ella se ha pronunciado múltiples veces el Tribunal Supremo, pero sin llegar a establecer una doctrina concreta y firme de cuál sea ese momento a partir del cual la habilitación empieza surtir sus efectos.

De una manera absoluta se afirma que lo que confiere la habilitación es el título expedido por la autoridad competente, con total independencia de la aptitud técnica que pueda concurrir en el que no tiene título. Pero el proceso de obtención del título es complejo y ello ha obligado a examinar los distintos momentos del trámite.

Y así, se descarta, en primer lugar, que esté habilitado el que simplemente ha aprobado los exámenes, aunque posteriormente se le expida el carnet correspondiente. En este orden, podemos ci-

tar las siguientes sentencias: de 11 de junio de 1956; de 2 de enero de 1957 (donde se dice que el examen «es uno de los varios trámites que preceden a la expedición del permiso»); de 8 de mayo de 1958, de 13 de octubre de 1958, de 10 de diciembre de 1958, de 20 de enero de 1959 y de 2 de febrero de 1959.

Ni siquiera basta con que se haya terminado la tramitación del expediente de habilitación. En este sentido, la sentencia de 11 de junio de 1956, donde se dice que «no puede suplirse la falta de permiso por el simple examen y aprobación, ni aunque se siguiera la completa tramitación al objeto de conseguirlo, pues ínterin no se autorice por la Jefatura de O. P. el procedente carnet no debe estimarse capacitado el conductor para la circulación».

Otras sentencias hablan ya más categóricamente de este aspecto. Así, en la de 2 de enero de 1957, se dice que «la habilitación legal... no resulta de la habilitación práctica o técnica, mediante la aprobación de los ejercicios reglamentarios..., sino de la real y efectiva obtención de tal permiso», y en la de 29 de mayo de 1957, también se habla de la «obtención»: la de 20 de enero de 1958 recuerda que «la legalidad vigente obliga a la posesión...» La de 5 de mayo de 1958 ratifica que la habilitación la da «el permiso expedido». La de 8 de mayo de 1958 afirma que «esta habilitación no puede tenerse si no se posee el correspondiente carnet oficial...» La del 13 de noviembre de 1958 abunda en el criterio de la expedición. La de 20 de enero de 1959 vuelve a señalar que no está habilitado el conductor «antes de haber cumplido los requisitos legales para obtener» la habilitación. Y la de 4 de febrero de 1959 insiste en que la habilitación «no puede tenerse si no se posee el correspondiente carnet oficial».

Se barajan, pues, distintos conceptos. Pero, como obtener es adquirir y expedir es entregar, y la entrega y la obtención implican una posesión, resulta que, en fin de cuentas, la habilitación no nace hasta el momento en que, por la expedición y la adquisición, entra el sujeto en la real y efectiva posesión del carnet. La mejor piedra de toque de esta conclusión jurisprudencial nos la da la sentencia de 4 de diciembre de 1954, que contempló un curioso caso, de gran interés para la doctrina que señalamos.

Se trataba de un sujeto que había realizado los exámenes, aprobando; la Jefatura de Obras Públicas había llegado a expedir el título o carnet, y ya estaba, exclusivamente, pendiente de que el interesado lo recogiese. Pero, al ir a entregárselo, el procesado lo rechazó pretextando ser caro, y excesivos los derechos de obtención que se le pedían; fué, luego, sorprendido, conduciendo un camión y denunciado; más tarde, adquirió el carnet (parece ser que el mismo que antes rechazó).

A este curioso supuesto de hecho aplica el Tribunal Supremo el siguiente considerando, para confirmar la condena: «Que el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 establece y sanciona una figura delictiva sin precedentes en nuestro derecho anterior,

en méritos de la cual la mera y concreta circunstancia de conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello constituye delito, y esa definición no alude ni a la aptitud del conductor sin carnet, ni a su conducta en el manejo del vehículo, ni al resultado dañoso de su actuación, sino que hace exclusivamente referencia a su falta de capacitación legal para el desempeño de su cometido, capacitación que si pudo en el presente caso haber sido formulada y reconocida por la autoridad administrativa a ello llamada, no puede entenderse bastante a efectos penales de la ley especial citada sino cuando recogido el título, que así lo demuestra, y que supone haber llenado todos los requisitos legales exigidos, queda perfecta la habilitación para conducir, que no se puede estimar cumplida cuando no sólo no se está en posesión del carnet representativo de dicho cumplimiento, sino que consta probado que al serle entregado al recurrente éste lo rechazó con pretextos de carestía no reclamados en forma, y desentendiéndose de su falta, voluntaria y arbitrariamente producida por actos propios de repulsa, obraba como si realmente estuviese en su posesión...»

Vese, pues, aquí, cómo el carnet estaba ya autorizado por el organismo competente, y condiciones de surtir sus efectos, como lo demuestra el hecho de que después fué adquirido, es decir, recibido, por el candidato a conductor. Sin embargo, mientras éste no lo recibió de una manera efectiva, el Tribunal Supremo afirma que no estuvo habilitado legalmente.

Quiero, sin embargo, hacer aquí referencia a una cuestión interesante y que no se oculta a ningún jurista: La necesidad de no confundir esta posesión del documento con la simple circunstancia de «llevarlo sobre sí» durante la conducción, como exige el artículo 106 b) del Código de la circulación. Esto sigue dando lugar a una simple infracción administrativa; la práctica así lo entiende y por ello los Agentes de Circulación, cuando levantan un acta de infracción consistente en no llevar carnet, suelen conceder un plazo prudencial para presentarlo y sólo cuando no se les exhibe cursan el correspondiente parte por delito a la Autoridad judicial, haciéndolo en otro caso solamente a la gubernativa.

También es notable la postura del Tribunal Supremo en orden a la eficacia habilitante de los certificados para conducir tractores agrícolas, por lo que vamos a fijarnos en las distintas sentencias dictadas sobre conducción de los mismos.

Una, de 21 de mayo de 1954, no contiene dato alguno de interés para determinar el momento inicial de la habilitación. Otra, de 20 de los mismos mes y año, había llegado a la condena considerando que, según la Orden de 6 de abril de 1951, los conductores de tractor deberán ir provistos de permiso de conducción, «o, en su defecto, de un certificado expedido por la Delegación de Industria, visado y registrado en la Jefatura de Obras Públicas»... Claro que en estos casos no había tal certificado ni, por

consiguiente, se presentaba duda alguna sobre la mayor o menor complejidad de los requisitos de la obtención de la habilitación. Otro tanto ocurre en otras sentencias. Las verdaderamente interesantes para nuestro fin son las de 8 de abril de 1958 y 10 de diciembre de 1958, ambas referidas a tractores, y a tractorista que tenía el certificado, pero sin visar ni registrar por la Jefatura de Obras Públicas. Y lo notable es que la conclusión de ambas sentencias es contradictoria.

La de 8 de abril considera que «se mantiene la infracción por interpretación errónea del párrafo 5.º del núm. 3.º de la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 6 de abril de 1951 y el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 al tener acreditado que el recurrente tenía certificado de conocer las reglas de circulación expedido por la Delegación de Industria; motivo inaceptable, porque el citado artículo 3.º de la llamada Ley penal del automóvil considera delito conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello, y como la mencionada Orden de abril de 1951 exige que los certificados de la Delegación de Industria estén visados y registrados en la Jefatura de Obras Públicas, requisito del que carecía el que poseía el procesado, éste no estaba en condiciones legales de conducir»... por lo que confirma la sentencia condenatoria de instancia.

La de 10 de diciembre contiene el siguiente considerando: «Que la diversidad de casos que se someten a conocimiento de los Tribunales de Justicia en el orden penal obliga a examinar sus especiales características y aunque a primera vista pudiera estimarse que el problema del recurso está resuelto por las sentencias de 20 y 21 de mayo de 1954, si se ponen en relación los casos contemplados en aquellas resoluciones con el que es objeto de estudio, se advierten las diferencias que los separan, puesto que así como en las citadas sentencias los procesados no tenían permiso para conducir vehículos de motor mecánico ni estaban provistos del certificado expedido por la Delegación de Industria a que se refiere el párrafo último del artículo 3.º de la Orden de 6 de abril de 1951, que regula la circulación por carretera de los tractores agrícolas, en cambio el procesado recurrido, cuando el 23 de septiembre de 1957 conducía un tractor por determinada carretera, contaba con el certificado de la expresada Delegación, acreditativo de conocer los artículos correspondientes del Código de la circulación que le había sido expedido hacía más de tres meses... y aunque el visado de la Jefatura de Obras Públicas fuera posterior, por causas que se desconocen y que pudieran no ser imputables a la persona que lo obtuvo, esa falta de formalidad puramente administrativa carece de relevancia en la esfera penal y es insuficiente para llevarla al ámbito de la figura delictiva creada por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950»... por lo que, confirmando la absolución de la Sala de instancia, desestima el recurso que había interpuesto el Ministerio Fiscal.

Prescindiendo de la razón de equidad que parece inspirar esta última sentencia, y que pudo tener su cauce adecuado a través de la estimación de la falta de dolo, la doctrina sobre la necesidad o superfluidad del requisito del visado y registro en la Jefatura de Obras Públicas queda en franco entredicho. ¿A cuál de las dos afirmaciones atenerse? La disyuntiva es difícil de resolver; creemos, no obstante, que el criterio de benevolencia apoyaría la solución favorable al reo, tanto más cuanto que la Orden de 1951 que regula la materia parece tener el exclusivo fin de facilitar hasta el máximo el uso de tractores, y que de lo que se trata al implantar el certificado de tractorista es, sencillamente, de garantizar el conocimiento de las reglas de circulación por cuantos pretendan circular conduciendo un tractor por las vías públicas, finalidad que se consigue antes del visado y registración por Obras Públicas. Pero, en todo caso, para confirmar uno u otro criterio, sería conveniente que el Tribunal Supremo se pronunciase nuevamente sobre el tema. En todo caso, de confirmarse esta tesis favorable al reo la falta del visado sería constitutiva de una infracción administrativa, sancionable por las autoridades de este orden.

El segundo tipo a tratar en orden al tiempo de vigencia de la habilitación legal decíamos que era el del momento final de la misma.

En este orden, naturalmente, lo primero que hemos de señalar es el caso de los permisos de conducción de carácter temporal, como los internacionales a que se refiere el artículo 235 del Código de la circulación. En este supuesto, la habilitación cesa automáticamente en el momento de la caducidad.

Otro supuesto es el de la privación del permiso por vía de sanción o pena impuesta por las correspondientes autoridades gubernativas o judiciales. Está previsto en los artículos 277 y 278 del Código de la circulación en la Ley penal del automóvil, artículo 11, y en el artículo 565 del Código penal. En todos estos supuestos de retirada, desde el momento en que la misma se efectúa, mediante la recogida del carnet, queda el sujeto inhabilitado para la conducción.

De esto se ha ocupado el Tribunal Supremo en dos sentencias. La de 10 de diciembre de 1955 se dicta contra un sujeto privado de carnet por sentencia firme anterior, confirmándose la condena del Tribunal de Instancia por el delito del artículo 3.º de la Ley penal, y ampliándola para hacer aplicación del artículo 11 que había dejado de aplicar la Sala.

En la de 13 de noviembre de 1956, el condenado por el quebrantamiento de condena recurre y gana la absolución ante el Supremo; pero leyendo atentamente la sentencia se aprecia cómo no se absuelve por falta de antijuricidad tipificada, sino por falta del elemento subjetivo del delito, por falta de culpabilidad, o, como dice la sentencia, de voluntariedad de delinquir.

Una subespecie de este caso es la de la retirada del permiso de conducir, acordada como medida cautelar durante el sumario de acuerdo con la Ley de procedimiento de urgencia de 1957. ¿Puede entenderse que tal privación de permiso implica cesación de la habilitación legal a los efectos del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950? Aunque en principio parece que sí, no estaría de más que el Tribunal Supremo llegase a establecer una conclusión sobre el tema que, hasta ahora no ha llegado a su conocimiento.

Un tercer supuesto a considerar es el de la caducidad del permiso ordinario por falta de cumplimiento de requisitos que pueden ser necesarios para la conservación del permiso. Tal ocurre con la revisión periódica a que se sujetan los conductores por virtud del artículo 266 del Código de la circulación, reformado por Decreto de 12 de septiembre de 1957 y complementado por el Decreto de 23 de diciembre de 1957.

Según estos preceptos, «los titulares de permisos de conducción de todas las clases están obligados a someterse a revisión periódica de sus aptitudes», revisión que tiene diversos plazos y requisitos según la naturaleza del permiso poseído; de no cumplirse este requisito de la revisión, como dispone el propio artículo 266 del Código, «perderán automáticamente su validez todos los permisos».

En este supuesto queda, a nuestro juicio, perdida la habilitación una vez transcurra la fecha tope sin haberse pasado la revisión.

El Tribunal Supremo aún no ha tenido ocasión de ocuparse de esta situación. Se ha pronunciado, en cambio, sobre otra que puede parecer semejante, a la que vamos a hacer referencia.

En la Sentencia de 31 de diciembre de 1956, se ocupa el Tribunal Supremo de un conductor que el 4 de febrero de 1954 conducía un automóvil «habiendo sido estatalmente habilitado para conducir tal clase de vehículos el 18 de julio de 1933, sin que se haya hecho desaparecer tal habilitación, si bien no fué canjeado el carnet expedido ese día como dispusieron normas legales posteriores» (se refiere, sin duda, a la disposición transitoria del artículo 298 del Código de la circulación, que disponía el canje voluntario hasta el 1 de enero de 1940). El Tribunal Supremo considera que «el pensamiento del legislador al llevar al artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 la norma en el mismo contenida no fué otro que el de estimar delictivo el hecho de conducir sin estar legalmente habilitado para ello, o lo que es lo mismo, sin haber sido declarado apto para lo conducción de determinada clase de vehículos, por la peligrosidad que entraña conducirlos sin las garantías que la declaración de aptitud confiere, y como el procesado, según afirma el Tribunal que le juzgó, conducía un automóvil de su propiedad estatalmente habilitado para ello, la mera omisión del canje de su permiso por el nuevo, creado por el Código de la circulación, no le hace reo del delito previsto en

el mencionado artículo 3.º de la Ley especial, porque ese incumplimiento de un deber reglamentario, que puede ser corregido en vía distinta de la penal, ni priva ni resta eficacia a la primitiva habilitación para conducir que acredita su pericia». En consecuencia, confirma la sentencia absolutoria de instancia.

Dé aquí parece deducirse que la caducidad reglamentaria del permiso no daría carácter punible a la ulterior conducción. Sin embargo, para no dejarse llevar a conclusiones erróneas, creemos que es preciso tener en cuenta que la disposición transitoria citada no establecía de manera expresa la caducidad o anulación de los permisos no canjeados, ya que, por otra parte, el canje anterior a la fecha señalada tenía el carácter de voluntario. Para que la conducción hubiese pasado a ser ilegal, habría sido preciso que el canje hubiese sido forzoso y con expresa declaración de caducidad del permiso, que es lo que ocurre con el actual artículo 266 del Código de la circulación, por lo que creemos que en este caso la habilitación se pierde automáticamente, como dice el precepto.

c) La exigibilidad de la habilitación expresa.

Vistas ya en los apartados anteriores las distintas clases de habilitación, su eficacia y requisitos, hemos de señalar ahora otra circunstancia que ha de ser esencial (así lo dice la sentencia de 2 de febrero de 1959) para la estimación del delito del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950.

Esta circunstancia consiste en que, para que exista el delito no basta con el simple hecho de conducir sin un carnet o permiso, sino que es imprescindible que sea necesaria la habilitación específica o expresa, es decir, que haya un precepto legal que la haga exigible.

En este sentido es muy interesante la sentencia de 4 de marzo de 1954 que estimó que «el delito creado por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 consiste en conducir un vehículo de motor sin hallarse provisto, quien lo haga, de la autorización legal cuando sea necesaria, o lo que es lo mismo, se trata de un medio jurídico arbitrado para la defensa preventiva de la sociedad contra los peligros del conductor inepto, pero que, al no poder interpretarse extensivamente las leyes penales, sólo alcanzará la represión a cuantos conduzcan automóviles que requieran el permiso con carácter obligatorio, pues, pese al riguroso parecer de la sentencia (de instancia), existen excepciones legítimas por causa del número de ruedas que aquéllos tuvieren junto con la escasez de su energía propulsora» y que «la falta de precepto alguno sobre la exigibilidad de habilitación expresa respecto del vehículo conducido impone un pronunciamiento absolutorio, por no hallarse incurso el autor en el artículo 3.º de la Ley de 1950 que antes se comentó». Se trataba de una moto de 1 HP que entonces no precisaba licencia, pues hasta el Decreto de 21 de octubre de 1955 no se rebajó el límite de los vehículos de 1.ª categoría hasta los

50 c. c. que rige en la actualidad. Afirmación semejante contiene la ya citada sentencia de 2 de febrero de 1959, que habla del «elemento esencial requerido por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, cual es la exigencia de habilitación legal para conducir».

De esta doctrina se desprende la conclusión de que, a los efectos legales, está autorizado a conducir un vehículo de motor, no sólo el que posee el correspondiente carnet, sino también aquel a quien, por alguna circunstancia legal, no le sea exigible tal posesión. Esta no exigibilidad puede derivar de diversas circunstancias que pasamos a examinar:

1.º Por tratarse de vehículo provisto de motor cuya cilindrada no sobrepase los 50 c. c., cualquiera que sea su naturaleza, como resulta de los artículos 89, 132 y 261 del Código de la circulación, Decreto de 11 de enero de 1957 y Orden de 10 de febrero del mismo año.

2.º Por la circunstancia de que, aun hallándose el conductor del vehículo obligado a obtener alguna de las modalidades de permiso ya examinadas, se encuentre en período hábil para obtenerlo. Tal es lo que puede ocurrir con los vehículos comprendidos en el Decreto de 11 de enero de 1957 y Orden de 10 de febrero del mismo año, con arreglo a los cuales (prescindiendo del régimen transitorio que establecen) los conductores de los vehículos de cilindrada inferior a 75 c. c. tienen un plazo de quince días para solicitar el carnet (hoy la licencia de conducción que creó el Decreto de 19 de diciembre de 1957) cuyo plazo se cuenta desde la adquisición de la máquina. Así lo ha reconocido el Tribunal Supremo en sus sentencias de 22 de abril, 7 y 11 de junio, 6 de octubre y 3 de diciembre, todas de 1958, y 2 y 7 de febrero de 1959, de las cuales solamente vamos a recoger el expresivo considerando de la primeramente citada, que es del tenor siguiente: «que no puede desconocerse la trascendencia que en la conducta del procesado... tienen los dictados de la Orden Ministerial de 10 de febrero de 1957, que concedió a los conductores de vehículos, sin excepción, dotados de motor mecánico de una cilindrada superior a 50 c. c. e inferior a 75 c. c., un plazo ampliatorio y por su dictado ya definitivo para proveerse del oportuno permiso para conducirlo... y autorizándoles en el ínterin a utilizar los beneficios de tal permiso... por lo que a los efectos del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, cuando de tales vehículos se trate y los hechos perseguidos se produzcan dentro de los plazos, términos y condiciones que tal Orden fija, ha de ser tenida en cuenta esta disposición y conjugarla con aquel precepto, limitando sus efectos (los de la Ley) a los conductores de los demás vehículos que no se encuentren en ese período transitorio y de benevolencia que el Estado ha dispensado a los de la cilindrada referida».

En todas las sentencias citadas se absuelve en base a esta misma consideración, y es de notar, especialmente, la de 7 de junio de 1958, en la que se juzga de la conducción de una motocicleta

(no un simple ciclomotor) realizada el día 13 de julio de 1957, es decir, después de transcurrir el plazo concedido transitoriamente para legalizar las máquinas adquiridas con anterioridad. Pero como, a pesar de ello, estaba dentro del plazo de 15 días desde su adquisición, se estimó legítima la conducción «aunque en la literalidad del precepto» penal estuviese comprendida la conducta, es decir, porque, aun siendo típica, no era antijurídica. También es notable la sentencia de 2 de febrero de 1959, que aplica en sentido favorable al reo la «disposición administrativa... contenida en el artículo 1.º del Decreto de 19 de diciembre de 1957, posterior a la sentencia recaída e impugnada»... pues privó al hecho del carácter punible que poseía al tiempo de la condena.

3.º Por razón de las circunstancias de la conducción misma, no es exigible la habilitación expresa, y, por consiguiente, resulta inaplicable el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, en los siguientes casos:

a') Cuando se conduce por vías que no sean públicas, entendiéndose por tales las que dice el artículo 5.º, a) del Código de la circulación, reformado por Decreto de 22 de julio de 1958. La razón es que el artículo 261 del Código y las demás disposiciones aplicables (p. ej., la O. de 6 de abril de 1951 relativa a tractores agrícolas) sólo prohíben la conducción sin permiso «por las vías públicas de España y territorios de soberanía».

b') Cuando se conduce en régimen legal de prácticas de aprendizaje. La razón es clara. Si la exigencia de habilitación se basa en la necesidad de proteger a la sociedad de los peligros de los conductores ineptos, la habilitación no puede obtenerse hasta que se acredite la aptitud mediante el oportuno examen; pero, a su vez, la aptitud no puede obtenerse sin el ejercicio práctico de la conducción. De aquí que la exención de toda responsabilidad durante el período de aprendizaje se pueda sentar como una «verdad de Perogrullo» o de simple sentido común.

Pero adviértase que hemos dicho «régimen legal de prácticas de aprendizaje» lo que implica que también el aprendizaje está sujeto a unas reglas fuera de las cuales resulta ilegal la conducción. (Sentencia de 13 de octubre de 1958).

De la comparación de los artículos 273 y 281 del Código de la circulación, resulta que este aprendizaje puede realizarse o bien en centro oficial autorizado para expedir el certificado de aptitud, o bien en las Escuelas particulares de conductores.

Son Centros autorizados, por disposición del artículo 273, apartado 2.º, las Escuelas de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las de Ingenieros Industriales, las de Ingenieros de Minas, las de Trabajo, y las de Ayudantes de Obras Públicas. También puede autorizarse a otras Academias o Escuelas que lo soliciten en las condiciones legales. Respecto al modo de darse la enseñanza en ellas, no dispone nada el Código; bastará, entonces, con

que se atengan a los Reglamentos de la Escuela en que se curse la enseñanza.

Más explícito es el Código respecto de las Escuelas de conductores de carácter particular, en relación con las cuales se regula en el artículo 281 no sólo las condiciones del establecimiento, sino también las fundamentales relativas al personal y material y al lugar de la enseñanza.

En cuanto al profesorado, se establecen edades mínima (veinticinco años) y máxima (sesenta años), exigiéndose que posean carnet de 1.ª clase sin notas desfavorables por accidente y que obtengan un certificado psicotécnico especial adecuado a su función (regla 6.ª del artículo 281). El profesor deberá acompañar siempre al alumno o aprendiz.

El material estará constituido por automóviles que tengan doble pedal de freno de pie y de embrague, de manera que en cada instante el profesor que enseña pueda accionar los dos pedales con independencia del alumno. También es preciso que el freno de mano esté en el centro, para que pueda accionarlo cualquiera de ellos (regla 3.ª artículo 281).

En cuanto al lugar, se dispone que «los Ayuntamientos señalarán un lugar adecuado, dentro del casco de la población o no lejano de ésta, en el que puedan dedicarse, en horas fijadas, los que deseen obtener permisos de conducción, a las prácticas de maniobra».

Sin embargo, no queda limitado a esos lugares la posibilidad del aprendizaje, pues se añade que «cuando (los aprendices) estuvieren ya en condiciones para ello, podrán circular por las vías públicas, siempre con automóvil de doble mando, bajo su responsabilidad y la de los dueños de los automóviles que conduzcan, y de los encargados de su aprendizaje».

Cumplíndose estas condiciones, la práctica del aprendizaje resultará legal y el conducir no podrá constituir el delito del artículo 3.º de la Ley penal del automóvil.

Por no adaptarse a ellas, el Tribunal Supremo ha estimado que existía delito en los siguientes casos:

Sentencia de 26 de noviembre de 1954: Un conductor con carnet de 1.ª conducía un autobús de viajeros destinado al servicio público, para el que es preciso el de 1.ª especial. El Tribunal Supremo argumenta que «como el permiso de conducción de 1.ª clase no es el adecuado para guiar por sí solo el autobús, es indudable que incurrió en el delito que define y sanciona al artículo 3º de la Ley de 9 de mayo de 1950, sin que sea bastante para no estimarlo así la afirmación que también se contiene en los hechos probados de que estaba haciendo la práctica obligada para dársele el permiso especial necesario..., tanto porque no es lógicamente admisible que tales prácticas puedan llevarse a efecto entregando al aspirante un vehículo para cuya conducción no está legalmente habilitado, bajo su solo control y manejo, con el consiguiente

riesgo para las numerosas personas que en él viajan, cuanto también porque entederlo así sería autorizar el empleo de un subterfugio fácil y cómodo—aunque no racional y legítimo—con que soslayar el cumplimiento de los preceptos dictados en amparo de la seguridad personal de quienes ocuparan el vehículo».

Sentencia de 3 de diciembre de 1954: Un sujeto viajaba en un camión y, como quisiese aprender a llevar la dirección como aprendiz en prácticas, el conductor se lo permitió por estimar el sitio adecuado. El Tribunal Supremo, estimando el hecho delictivo y voluntario, razona que «destaca más este proceder violador de una norma penal... el que una carretera de bastante tráfico no era el sitio apropiado para emprender a conducir, y quien le dejó el volante no actuaba tampoco como profesor suyo».

En la sentencia de 15 de octubre de 1955 se contempla el caso de quien conducía sin carnet un camión, por vía urbana, para adiestrarse. El recurso sólo versaba sobre la posible imprudencia del conductor en relación con un accidente producido, pero el Tribunal Supremo, incidentalmente, afirma la existencia del delito de conducción ilegal apreciado por el Tribunal de instancia.

La sentencia de 30 de septiembre de 1957 afirma en su considerando que «incurrir en responsabilidad criminal el aprendiz en prácticas de conducción de vehículo de motor mecánico que conduce sin cumplir las disposiciones establecidas a tal efecto, ya que no es lugar apropiado para ello una de las calles de la población, máxime si es céntrica, ni vehículo indicado un taxímetro de servicio público».

La sentencia de 3 de julio de 1958 contempla un caso de aprendizaje en que se elude la responsabilidad por el error en que estaba el aprendiz sobre el lugar destinado administrativamente para las prácticas.

La doctrina legal y jurisprudencial sobre estos extremos resulta, en principio, clara. Y aunque la intención de este trabajo no es más que la de repasar la situación vigente, parece conveniente señalar algunas dificultades que se oponen a su cumplimiento y parecen hacer indicada alguna reforma del sistema.

En primer lugar, el hecho evidente de que las Escuelas de conductores sólo existen en determinados lugares y en número reducido, probablemente insuficiente a las necesidades reales (lo mismo parece ocurrir con otra clase de Escuelas); que los coches con doble mando no siempre es fácil encontrarlos, y, además, la carga económica que para el aspirante a conductor, casi siempre de clase modesta, que ha de desplazarse de su domicilio habitual durante la temporadilla que necesita el aprendizaje. ¿No es posible aprender fuera de las Escuelas legalmente autorizadas? En la actualidad, resulta muy dudosa esa posibilidad. Y, en todo caso, sería conveniente buscar una solución, que quizá podría estar en la concesión de autorizaciones concretas para caso de aprendizaje.

Otra dificultad es la del aprendizaje de motocicletas, cuyas

características, sobre todo en las monoplazas, no se prestan a la adopción de esos mecanismos de conducción simultánea por medio del doble mando. Parece que también sería preciso estudiar una solución razonable para este problema.

#### IV. ELEMENTOS SUBJETIVOS DEL DELITO

En el orden de la culpabilidad, estimamos que es éste un delito esencialmente doloso, por ser, como antes se dijo, un delito formal, que, al carecer de un resultado material, no puede asumir la forma culposa.

El dolo, como es natural, comprenderá tanto elementos intelectivos como volitivos. Y así, será necesario el conocimiento de que se conduce un vehículo de motor, de que no se está legalmente habilitado para ello, y que tal habilitación es necesaria. Luego veremos algunos casos en que se ha enjuiciado la trascendencia del error sobre alguno de estos elementos. Y también será preciso que se quiera libremente conducir, con la conciencia de los elementos dichos.

Concurriendo estas circunstancias, queda perfecto el delito en su aspecto subjetivo del dolo, de la voluntariedad a que se refiere el Tribunal Supremo, especificando que consiste en realizar el acto delictivo «por impulso voluntario y consciente» (sentencias de 3 de diciembre de 1954 y 24 de febrero de 1956) y que, según repiten para esta materia específica las sentencias de 3 de diciembre de 1954, 20 de enero de 1958 y 13 de octubre de 1958, se presume siempre a tenor del dictado del artículo 1.º del Código penal, mientras no se pruebe en contrario.

#### V. CIRCUNSTANCIAS INFLUYENTES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CRIMINAL

Con bastante frecuencia ha tenido que ocuparse el Tribunal Supremo de alegaciones exculpatorias formuladas para obtener la exención de responsabilidad criminal, observándose en las resoluciones dictadas una marcada tendencia a encauzarlas por el lado subjetivo de la culpabilidad, aunque a veces parece que el alegato tendría más adecuado encaje en la faceta objetiva de la anti-juricidad. A continuación procuraremos señalar los principales casos resueltos.

En orden al error de Derecho, se ha sentado el principio fundamental de que la ignorancia de la ley no admite excusa (sentencia de 7 de noviembre de 1958), paliado con la afirmación de que «sólo exculpa en casos concretos y específicos» (sentencia de 28 de enero de 1956). Y así, efectivamente, se admitió en tal sentencia la eficacia del error consistente en la creencia de que

podía el procesado circular con su motocicleta, sin carnet, durante el plazo de noventa días desde la adquisición, basado en dos circunstancias: La primera, que así se lo informó la agencia a que encomendó la tramitación de la legalización del vehículo y obtención del carnet; la otra, el dato experimental de no haber precisado carnet para el uso de otra moto que había poseído anteriormente, de menor potencia. Se consagró, pues, la misma doctrina que otras veces, según la cual ha de ser un error seriamente fundado, principio que se reitera en la sentencia de 13 de octubre de 1958, que rechaza la eficacia exculpatoria de «la particular creencia sobre la licitud del acto... porque esa forma de discurrir contra la presunción del párrafo 2.º del artículo 1.º del Código penal, ha de hallarse racionalmente fundada, y no lo está la de quien...».

De acuerdo con esto se ha rechazado la eficacia del error consistente en creerse autorizado para conducir, por haber practicado ya el examen preceptivo, obteniendo su aprobación, por considerar ese error ligero e infundado, ya que precisamente «por el hecho de haber solicitado y realizado referidas prácticas, no podía desconocer que hasta que se le concediese el permiso no se hallaba legalmente en condiciones de circular con el vehículo» (sentencia de 11 de mayo de 1956). La misma situación contemplan las de 8 de mayo de 1958 y 13 de octubre de 1958, ya citada, que rechazan igualmente la «buena fe con que creía» realizar un acto lícito el examinado pero aún no provisto de carnet.

En el campo de error de hecho, es interesante una sentencia de 3 de julio de 1958, referente a un procesado que conducía en prácticas de aprendizaje «creyendo» (dice el hecho probado) que el sitio por donde conducía era el habilitado para realizar las prácticas, pues esa creencia, dice el considerando; «excluye toda intención maliciosa... e impide... una imputación dolosa de tal conducta». Quizá algo también jugase aquí la consideración de que una prueba insuficiente no había llegado a determinar con exactitud si el sitio era realmente el destinado a las prácticas.

No le han faltado al Tribunal Supremo ocasiones de examinar otras circunstancias distintas del error que, de concurrir, podrían determinar la inexistencia del delito.

Así, la sentencia de 13 de noviembre de 1956 prevé el caso de un conductor privado del carnet por sentencia ejecutada, no obstante lo cual, conduce dos veces un vehículo de su propiedad «para apartarlo de la vía pública de una ciudad, o para llevarlo al garaje próximo, en ausencia de su conductor, y para facilitar el tránsito que obstaculizaba» y, acogiendo el recurso, dice que «no constituye delito alguno, por cuanto las actuaciones de referencia lo fueron sólo momentáneamente, sin otra finalidad que la de favorecer el buen orden de la circulación en la calle donde se encontraba el camión, sin ánimo de obtener de ello una satisfacción personal, ni la de contradecir las decisiones de la autoridad judicial, y en

atención, únicamente, al bien público afectado, por lo cual excluye toda voluntariedad de delinquir y todo propósito de menospreciar la Ley o actuar contra su dictado».

La Sentencia de 13 de diciembre de 1956, contemplando el caso de un conductor del servicio de incendios de un Ayuntamiento, que «obedeciendo a indicaciones de sus jefes, para evitar la interrupción del servicio de comunicaciones de la ciudad, accede a prestar este servicio tan acuciante, sin reparar en la deficiencia de su carnet, creyendo que tenía habilitación legal, y llevado tan sólo de su deseo de facilitar la vida de sus convecinos, sin lucro alguno ni ventaja al actuar», estimó también la «falta de intencionalidad en la infracción».

Estas sentencias parecen contradecir la teoría normalmente sustentada por el Tribunal Supremo, aunque en realidad, lo que vienen es, únicamente, a limar la dureza que en algunas ocasiones pudiera resultar injustificada e injusta, considerando que si bien, como principio general, el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 ha de interpretarse en el sentido de que la habilitación legal está subordinada a la posesión del carnet de la categoría correspondiente para conducir el vehículo de que se trate, «ello no quiere decir que no pueda en algún momento entenderse qué consideraciones especiales de interés público o de otro motivo de análoga fuerza o estimación permitan admitir la falta de intencionalidad en la infracción». (Sentencia citada de 13 de diciembre de 1956.)

Así también se ha estimado en la sentencia de 6 de octubre de 1958 la falta de intención delictiva en el que conducía dirigiéndose al lugar donde, previamente citado, había de practicar el examen de aptitud para obtener el correspondiente carnet.

Deja así apuntado el Tribunal Supremo una teoría de las «causas lícitas» a que alude la sentencia de 30 de junio de 1958, que «permiten tamizar la rigidez del precepto y llevar el hecho enjuiciado a una excusa capaz de destruir la presunción de voluntariedad que la Ley penal establece para los hechos que tipifica y sanciona».

Aunque en menor escala, también se ha ocupado el Tribunal Supremo de circunstancias simplemente modificativas de la responsabilidad criminal, recogiendo la doctrina de que, siendo el Código penal norma complementaria y subsidiaria de la Ley especial, son aplicables las normas que contiene sobre atenuantes o agravantes (por ejemplo, la embriaguez, sentencia de 17 de noviembre de 1955; la reiteración, sentencia de 27 de mayo de 1957) en cuanto sean compatibles con la naturaleza de la norma y del delito cometido (lo que obliga a rechazar, según la sentencia de 28 de noviembre de 1955, la atenuante cuarta del artículo 9.º del Código, por la naturaleza de simple peligrosidad del delito que estudiamos).

## VI. LA PENALIDAD.

Se establece en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 que los que incurran en el delito que venimos examinando serán castigados con la pena de arresto mayor o multa de mil a diez mil pesetas.

Queda, pues, la pena establecida alternativamente, siendo facultad del Tribunal de instancia concretar la opción. La práctica forense se ha inclinado decididamente por la pena pecuniaria, siempre menos gravosa, si ha de cumplirse efectivamente.

Pero a esta pena, establecida en el artículo 3.º de la Ley se añade un complemento que señala el artículo 11 de la misma, según el cual «todo conductor condenado por delito comprendido en esta Ley será privado del permiso para conducir por tiempo de uno a cinco años, y con carácter definitivo si fuese reincidente en alguno de los 1.º a 3.º, 9.º y 10 de la presente Ley».

Esta disposición ha provocado abundantes sentencias del Tribunal Supremo, encaminadas tanto a establecer la naturaleza de la medida indicada, como la procedencia de dictarla cuando el condenado no posee carnet ninguno del que pueda ser privado.

En cuanto a la primera cuestión, parece que ha fluctuado la jurisprudencia, que en un primer momento (sentencia de 10 de diciembre de 1955) nos dice que «es evidente que cualquiera que sea la finalidad y el carácter que a tal *pena* se asigne en el orden doctrinal..., constituye con toda precisión y claridad una *sanción* complementaria...» En cambio, en la sentencia de 29 de mayo de 1957 se dice que «no tiene propiamente el carácter de pena, sino de medida de seguridad» penal. Después de esta sentencia no ha vuelto a ocuparse el Tribunal Supremo de este problema en casos de la Ley de 9 de mayo de 1950, aunque sí lo ha hecho en supuestos de imprudencia, y así podemos citar la sentencia de 10 de marzo de 1958, en la que se sigue sosteniendo que la privación del carnet es «una medida de seguridad social» y «no una pena propiamente dicha por no estar incluida en la escala general de penas del artículo 27 del Código penal».

La de 5 de julio de 1958 sienta, contradiciendo a las anteriores, que «antes de la Ley de 24 de abril de 1958, la privación del permiso de conducir vehículos de motor era pena principal y no tenía el carácter de accesoria que después se le ha dado». La de 4 de octubre de 1958 ha razonado que «aún antes de ser calificada como pena accesoria en la Ley de 24 de abril de 1958... ha proclamado la jurisprudencia de esta Sala que esa sanción no puede considerarse mera medida de seguridad, sino que, por sus efectos, guarda analogía con la suspensión de profesión u oficio.»

Naturalmente, en la actualidad el problema ha perdido importancia, en el terreno dogmático, pues la Ley ya citada por las últimas sentencias ha venido a definir la naturaleza de la privación

incluyéndola, con la calidad de accesoria, entre las penas comprendidas en la escala general del artículo 27 del Código penal.

En cuanto al segundo problema, la postura del Tribunal Supremo ha sido siempre terminante: tanto al que tiene carnet como al que no lo tiene, hay que condenarle a la privación, que, para el que no lo posee se traduce en la imposibilidad de obtenerlo durante el tiempo de la condena, pues de otra manera se haría de mejor condición, como razona el Tribunal Supremo al que delinque por carecer de toda habilitación, que al que delinque por tener una habilitación insuficiente, ya que aquél podría obtener uno a raíz de su condena sin tal pronunciamiento. Así lo entienden las sentencias, de 26 de noviembre de 1955, 10 de diciembre de 1955, 18 de abril de 1956, 29 de mayo de 1957, 3 de marzo de 1958, 26 de marzo de 1958 y 13 de octubre de 1958, sin contar otras muchas que sientan el mismo principio para los condenados por delitos de imprudencia.

## VII. OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON ESTE DELITO.

### A) Posibilidad de codeincuencia.

Se ha planteado este problema al Tribunal Supremo en dos ocasiones, que resolvió por sentencias, ambas plenamente concordantes, incluso, en gran parte en las palabras, de 4 de octubre de 1956 y 4 de octubre de 1958.

Ambas tienen los mismos antecedentes: Un patrono que sabe que su obrero carece de habilitación, le ordena que conduzca el tractor para un servicio de la explotación agrícola. Condenados el obrero y el patrono por el delito del artículo 3.º de la Ley penal del automóvil, recurre el patrono y obtiene su absolución en base a las consideraciones siguientes: «que, como ya tiene declarado esta Sala (copiamos de la sentencia de 1958) el carácter formal del delito... hace que la falta de autorización administrativa a que el mismo se refiere constituya un defecto punible de la obligación personal de estar provisto de ella el conductor del vehículo... pero no puede extenderse a las demás personas que no realizaron aquellos actos materiales de ejecución, sino cuando dolosamente hubieran ordenado o autorizado la misma con el propósito manifiesto de negar o contravenir el principio informativo de la Ley citada».

Viene, pues, poco menos que a configurarse como un delito de propia mano, ya que en estas condiciones se hace difícil concebir en qué casos puede haber un copartícipe responsable del delito.

### B) El concurso de delitos.

Naturalmente, también se ha planteado la cuestión de la compatibilidad entre la conducción de vehículo de motor sin habilitación legal y otros delitos de la propia Ley de 1950 y del Código

penal, especialmente con el de imprudencia cometido durante la conducción ilegal.

Precisamente sobre esta materia se dicta la primera sentencia en que el Tribunal Supremo aplica el artículo 3.º de la Ley de 9 mayo de 1950. Se trataba de un conductor que llevaba un camión sin carnet y produjo un accidente; condenado por los dos títulos de conducción ilegal e imprudencia, el Tribunal Supremo rechazó su argumento en la sentencia de 2 de diciembre de 1953, en la que razona diciendo que «así como las conductas previstas en los artículos 1.º y 2.º pueden motivar a su vez alguna imprudencia punible, bajo cuyo supuesto convendría se evitase el doble castigo de idéntica infracción, no sucede lo mismo dentro del presente caso, donde se cometieron dos delitos definidos e independientes, uno... perfecto desde el instante en que... condujo el vehículo... y el segundo, posterior, de imprudencia temeraria, al que nada afectó la falta material del permiso, pues, incluso teniéndolo, pudo incurrir en ella o dar muestras de la impericia punible a que se refiere el artículo 565 del Código penal».

También al Ministerio Fiscal mereció sus dudas la compatibilidad de ambos delitos, y su recurso provocó la sentencia de 17 de diciembre del mismo año de 1953, en cuyo considerando se dice que «el artículo 13 de la Ley de 9 de mayo de 1950 al disponer la forma de penar los delitos por ella establecidos cuando los hechos constituyeran o pudieran constituir a la vez otro delito castigado con pena mayor, no puede interpretarse como una disposición de carácter absorbente que refunda en este último susceptible de sanción más grave las infracciones de su texto específico y concreto, sino que admite la posibilidad de una conjunción de sanciones de carácter independiente».

Esta misma doctrina se mantiene en forma categórica en la serie de sentencias dictadas, integrada por las de 17 de noviembre de 1955, 26 de noviembre de 1955, 16 de marzo de 1956, 18 de abril de 1956, 24 de noviembre de 1956, 15 de febrero de 1957, 27 de mayo de 1957, 29 de mayo de 1957 y la de 1 de marzo de 1956, que entresacamos, por contener el siguiente curioso y convincente argumento: «...aparecen delimitadas de modo perfecto ambas acciones punibles, cuya compatibilidad jurídica es manifiesta, de la misma manera que coexisten las dos responsabilidades dimanantes de portar un arma de fuego sin licencia y las lesiones o muerte que con su disparo pudo ocasionarse...»

Sólo una sentencia, la de 1 de diciembre de 1958, parece venir a turbar la placidez y la firmeza de tal doctrina. El procesado, embriagado y sin carnet, condujo un tractor que volcó. Condenado por imprudencia, recurre el Ministerio Fiscal reclamando la aplicación de la Ley especial, invocando sus artículos 1.º y 3.º En el primer considerando se mantiene la doctrina común, diciendo que «según previenen los artículos 1.º y 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950... incurrir en las responsabilidades respectivas

los que condujeran... vehículos bajo la influencia de bebidas... así como también aquellas personas que ejecuten la conducción sin hallarse legalmente habilitadas para ello, y al resultar ambos textos legales de perfecta aplicación...» Pero en el segundo considerando se dice que «la singularidad del caso plantea un problema cuya solución ofrece la misma ley... en cuanto fija sanciones mínimas a los dos delitos de los artículos 1.º y 3.º, porque éstos, como todos los de la misma Ley, dejan de castigarse específicamente, conforme previene el artículo 13, si constituyen otro delito más grave que los absorba, pero no si, cual aquí sucede, lo son de alguno de gravedad menor... toda vez que de prosperar criterio distinto prevalecería el contrasentido, desprovisto como tal base jurídica defendible, consistente en que el delito de simple peligro... al convertirse en otro de resultado..., descendiese de categoría punitiva».

He aquí unas conclusiones un tanto confusas, en cuanto al concurso con delito más grave, que convendría aclarar. A nuestro juicio, la confusión deriva de la circunstancia de concurrir el delito del artículo 1.º con el del 3.º, y ambos con la imprudencia, y no haber discriminado, como se ha venido haciendo siempre, entre el de conducción bajo influjo de bebidas y el de conducción ilegal, pues mientras aquél puede, ciertamente, ser incompatible con el de imprudencia, ya que de suyo integra la imprudencia, y por consiguiente debe ser absorbido y absorber a la propia imprudencia, no ocurre lo mismo con el de conducción ilegal, que es siempre compatible con la imprudencia y con cualquier otro, como demuestra la larga serie de sentencias citadas.

#### C) La responsabilidad civil.

Una última cuestión quisiéramos abordar, brevemente, que puede resultar interesante y no exenta de dificultades: La de la responsabilidad civil.

A primera vista, puede parecer impertinente el mero planteamiento, habida cuenta del carácter formal que al unisono con la jurisprudencia, hemos asignado al delito estudiado, ya que el delito formal corresponde el integrarse por la simple desobediencia a la norma, sin lesión de bienes jurídicos de carácter material y concreto que sería lo que podría servir de soporte a la responsabilidad civil.

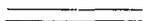
Pensemos, sin embargo, en el supuesto de que, durante la conducción ilegal del vehículo se produzca un accidente con resultado de daños o aun de lesiones personales.

En este supuesto, pueden ocurrir dos situaciones: La primera, que el daño sea producido por la imprudencia o la impericia del conductor. En este supuesto, el problema desaparece, pues entonces habrá surgido el delito de imprudencia punible que justificaría plenamente la exigencia e imposición de la responsabilidad civil con plena autonomía respecto de la conducción ilegal.

La segunda situación es que no haya mediado, en la produc-

ción del daño, ninguna imprudencia específica, sino que se trate de un mero accidente o caso fortuito sobrevenido durante la conducción. Aquí el problema se complica. De un lado, es evidente que la falta de carnet no es, directamente, causa del daño, y, de acuerdo con ello, la solución del problema consistiría en no imponer la responsabilidad civil.

Pero, de otra parte, surge la doctrina basada en el aforismo *in re illicita versantes...* a que tan aficionado ha sido nuestro Tribunal Supremo y que utilizaron ampliamente nuestros clásicos. Aquí nos encontramos, indudablemente, con un caso de «*versa* en cosa ilícita», pues sin ningún género de dudas, lo es la conducción sin carnet. También hay, al menos, en cierto modo, una relación de causalidad entre la conducción ilegal y el daño, porque si el conductor no habilitado hubiese cumplido su obligación y se hubiera abstenido de conducir, no habría podido producirse el daño. Ello nos llevaría a estimar una solución positiva del problema. Y así, efectivamente, hemos conocido sentencias de Tribunales de instancia en las que se reconoció derecho a pequeñas indemnizaciones en supuestos de este tipo. Sin embargo, el problema no ha llegado al Tribunal Supremo, ni tampoco sabemos que la doctrina se haya pronunciado expresamente sobre él. Y, sin embargo, sería interesante resolver.



He aquí, siquiera sea desgarbadamente, expuesto el panorama que ofrecen los aspectos técnico legales estudiados por el Tribunal Supremo en torno a una interesantísima figura de delito relacionada con el tránsito por carretera. No es más que una parte de los innumerables problemas jurídicos que la aplicación de la Ley penal del automóvil y el Código de la circulación plantean a diario a nuestros Tribunales, y que bien merecerían un estudio amplio y de conjunto, en que se pusiesen de relieve las virtudes y los defectos del sistema legal español en la materia, que recogiese las experiencias de estos diez primeros años de aplicación de la Ley penal del automóvil, con vistas a una posible revisión de los textos. Pero ese empeño queda para plumas de mayores vuelos que la nuestra; por nuestra parte, sólo nos resta ya, como en las comedias clásicas, agradecer la atención prestada y pedir perdón por las muchas faltas que, sin duda, podrán observarse en nuestro trabajo.