

La Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor y algunos de sus principales problemas

CESAR CAMARGO HERNANDEZ

Abogado Fiscal de la Audiencia Territorial de Madrid

SUMARIO: I. Introducción.—II. La licitud del acto originario como elemento de la culpa: a) Evolución doctrinal. b) Jurisprudencia: 1) La licitud del acto originario es elemento esencial para la apreciación del delito de imprudencia: a') Concepto amplio de la licitud. b') Concepto restringido. 2) Se aprecia la existencia del delito de imprudencia temeraria aun siendo penalmente ilícito el acto originario. 3) Principales causas de esta evolución. c) Consecuencia de no considerar la licitud del acto originario como elemento de la culpa.—III. El delito de conducción ilegal de vehículos de motor: a) Introducción. b) Presupuesto legal. c) Naturaleza jurídica de este delito. d) Sus elementos: a') Elementos objetivos: 1. La acción. 2. El vehículo de motor. 3. Falta de habilitación legal. b') Elementos subjetivos: 1. Elemento subjetivo personal. Codelincuencia. 2. La culpabilidad. Causas modificativas de la culpabilidad. e) La punibilidad. f) El delito de quebrantamiento de condena. g) Jurisprudencia: 1. Naturaleza jurídica: a') Delito de peligro. b') Delito formal. c') Norma en blanco. 2) Sus elementos: a) Elementos objetivos: 1. La acción. 2. El vehículo de motor. 3. La vía pública. 4. Falta de habilitación legal. b') Elementos subjetivos: 1. Elemento subjetivo personal. 2. La culpabilidad. 3. La punibilidad. 4. Quebrantamiento de condena.

I. INTRODUCCIÓN

Tratamos en este estudio de señalar algunos de los principales problemas que se han planteado a lo largo de los doce años de vigencia de la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor.

Estos problemas pueden dividirse en dos grandes grupos: afectan, los comprendidos en el primero, a instituciones fundamentales de nuestra Ciencia como son, en el campo de la culpa, el referente a si la licitud del acto originario es o no elemento de la misma (con sus consiguientes repercusiones en la distinción

entre el delito culposo y el preterintencional), a la tipificación del hurto de uso (1), etc.

Se refieren los que agrupamos en segundo lugar a los que se plantean en la interpretación de la Ley objeto de nuestro estudio. Pueden servir de ejemplo los que se desprenden de la interpretación de los artículos 3, 11 y 12 en los casos de reincidencia o quebrantamiento de condena.

En lo que respecta a si la licitud del acto originario ha de ser o no considerada como elemento constitutivo del delito culposo, podemos calificar de trascendental el momento de la promulgación de la Ley de 9 de mayo de 1950 por la profunda influencia que ha ejercido, tanto en la doctrina científica patria como en la sentada por nuestro Tribunal Supremo. Así, por ejemplo, el profesor Cuello Calón, venía sosteniendo: «Si nos atenemos al texto del artículo 565 según el cual sólo es culpable de imprudencia el que ejecuta un acto sin malicia, deberá exigirse como condición para la existencia de imprudencia o negligencia que el acto inicial sea lícito y permitido. Tal doctrina ha sido sentada por el Tribunal Supremo en gran número de fallos. Por consiguiente, cuando la acción inicial voluntaria es ilícita se comete un delito intencional. Este es el criterio más certero, pues el que realiza un acto que originariamente es punible y cuyas consecuencias exceden al daño que intentó realizar, no ejecuta un acto de imprudencia, sino un delito preterintencional que deberá ser castigado con la pena correspondiente al delito cometido con la apreciación de la atenuante cuarta del artículo 9.»

Según esta doctrina, el que condujese un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado (art. 3.º) o de modo peligroso (art. 2.º) y por imprudencia temeraria causare la muerte de una persona, sería culpable de un delito de homicidio con la concurrencia de la circunstancia atenuante cuarta del artículo 9.º

Las indicadas consecuencias han motivado un profundo cambio en la posición del citado maestro, y así ahora afirma.

«Si nos atenemos al texto el artículo 565 según el cual sólo es culpable de imprudencia el que ejecuta un acto sin malicia, deberá exigirse para la existencia de imprudencia o negligencia que el acto inicial sea lícito y permitido.

Semejante exigencia es consecuencia del incorrecto concepto de la imprudencia adoptado por nuestro texto legal, así como también de la doctrina sentada por la jurisprudencia en materia de causalidad. El Tribunal Supremo la ha mantenido constan-

(1) CUELLO CALÓN, *Ley penal de automóvil*, Bosch, Barcelona, 1950, pág. 64; RODRÍGUEZ DEVESE, *El hurto propio*, Madrid, 1946, págs. 42, 74, 103, 149 y 167; BASTERO ARCHANCO, *Hurto de uso*, en «Revista General de Legislación y Jurisprudencia», diciembre de 1960.

(2) CUELLO CALÓN, *Derecho Penal*, Parte General. 11.ª edición, Bosch, Barcelona, 1953. Igual doctrina en todas las ediciones anteriores.

temente, pero desviándose de este camino, en fallo reciente, ha admitido la existencia de imprudencia con acto inicial ilícito.

Dicha postura jurisprudencial, aunque no puede ser estimada como ajustada al texto de la Ley, ha sido justamente censurada por conducir, en los casos de concurrencia de dolo y culpa, a un *versare in re illicita* y a una aplicación del criterio de responsabilidad objetiva, no poco frecuente en nuestro Código penal» (3).

Examinemos estas cuestiones.

II. LA LICITUD DEL ACTO ORIGINARIO COMO ELEMENTO DE LA CULPA

Hasta hace poco tiempo se ha venido sosteniendo por lo penalistas patrios que la licitud del acto originario constituye uno de los elementos indispensables para la existencia del delito de imprudencia temeraria previsto y penado en el artículo 565 de nuestro vigente Código penal.

Los principales argumentos aducidos en defensa de esta posición son los siguientes:

1.º Sólo actúa culposamente el que obra sin malicia y, por tanto, el acto originario habrá de ser lícito. Esto se desprende del párrafo primero del artículo 565, que dispone: «El que por imprudencia temeraria ejecutare un acto *que de mediar malicia* constituiría delito será castigado con la pena de prisión menor.»

2.º Que en el artículo 64 del Código penal se preceptúa que «cuando no concurrieren todos los requisitos que se exigen en el caso del número 8.º del artículo 8.º para eximir de responsabilidad se observará lo dispuesto en el artículo 565» y, por tanto, cuando se obra sin la diligencia debida, el hecho pasará a ser constitutivo de un delito de imprudencia, subsistiendo los restantes requisitos del caso fortuito y entre ellos el de la licitud del acto originario.

No estimamos certeros estos argumentos, pues con relación al indicado en primer lugar hay que hacer constar que en el delito culposo el acto originario, lícito o ilícito, es siempre querido. Lo no querido es el resultado.

En lo que se refiere al segundo argumento, hemos de tener en cuenta que si partimos de la definición legal del caso fortuito: «el que en ocasión de ejecutar un acto lícito con la debida diligen-

(3) CUELLO CALÓN, *Derecho Penal*, Parte General, decimotercera edición, Bosch, Barcelona, 1960, pág. 434.

Sobre esta cuestión: P. JULIÁN PEREDA, *Vestigios actuales de la responsabilidad objetiva*, en ANUARIO DE DERECHO PENAL Y CIENCIAS PENALES, 1956, pág. 213, *El «versare iure» ilícita en la doctrina y en el Código penal*. QUINTANO REPOLLÉS, *Derecho penal de la culpa*, Barcelona, 1960. FERNANDO DÍAZ PALOS, *Culpabilidad jurídico-penal*, Barcelona, 1954.

cia causa un mal por mero accidente sin culpa ni intención de causarlo». Sus elementos serán:

- a) Ausencia de intención.
- b) Obrar con la debida diligencia (sin culpa).
- c) Licitud del acto originario.

Es indudable que cuando se obra sin intención y subsisten los otros dos elementos indicados, el caso fortuito se convierte en delito de imprudencia, pero éste es meramente el alcance del artículo 64 del Código penal. De interpretarlo de otra forma, se llegaría a conclusiones tan absurdas como las siguientes:

Cuando concurren los requisitos de obrar con la debida diligencia y licitud del acto originario, pero haya intención, como *no concurren todos los requisitos que se exigen en el caso del número 8.º del artículo 8.º* (art. 64), habrá que observar lo dispuesto en el artículo 565 *para un delito doloso*.

Igualmente habría que aplicar el artículo 565 cuando se obre con la debida diligencia y se causare un mal por mero accidente sin culpa ni intención de causarlo, pero faltase el requisito de la licitud del acto originario.

Con lo indicado creo queda suficientemente demostrado que el único alcance que se puede conceder al artículo 64 del vigente Código penal es el de que, cuando se actúa sin intención, pero negligentemente, es de aplicación el artículo 565, verdad tan evidente que hace totalmente innecesario el expresado precepto legal.

a) EVOLUCIÓN DOCTRINAL.—Puede observarse en las opiniones dominantes entre nuestros tratadistas una profunda evolución, que comprende tres etapas fundamentales: en la primera se considera la licitud del acto originario como *condictio sine qua non* para la existencia del delito de imprudencia y se concibe esta licitud en su más amplio sentido, ya que el acto originario ha de ser lícito no sólo ante la totalidad del Ordenamiento jurídico, sino también ante la Moral. En la segunda etapa se sigue considerando como elemento esencial del delito de imprudencia la licitud del acto originario, pero se restringe notablemente el campo de la ilicitud, ya que basta con que el acto originario sea *penalmente lícito*. En la tercera y última etapa de esta evolución se prescinde de este requisito.

Como demostración de lo indicado, seguidamente transcribiremos las opiniones de algunos de nuestros penalistas, a través de las cuales se verá claramente la indicada evolución.

GROIZARD, siguiendo la opinión dominante en su época, estima la licitud del acto originario como uno de los elementos del delito de imprudencia y le concede una extraordinaria amplitud al decir que «la acción que dió causa al mal producido era lícita y pudo ejecutarla con perfecto derecho sin infringir las leyes pe-

nales ni civiles, ni los deberes morales, racionales y sociales que al hombre impone la vida civil» (4).

Representa un segundo grado en la indicada evolución el punto de vista de SILVELA, para quien solamente se requiere que el acto originario sea *penalmente lícito*, como claramente expresa cuando dice que dicho hecho ha de consistir en «un hecho no calificado de delito o falta» (5).

Actualmente la mayoría de nuestros penalistas prescinden totalmente de este requisito. CUELLO CALÓN considera la exigencia de la concurrencia de la licitud del acto originario como consecuencia del incorrecto concepto de la imprudencia adoptado por nuestro texto legal y estima que ha sido justamente censurado por conducir, en los casos de concurrencia de dolo y culpa, a un *versare in re illicita* (6). El Padre PEREDA estima que semejante exigencia conduce a una responsabilidad meramente por el resultado criminal, y se pregunta: ¿Puede darse mayor absurdo? (7).

b) JURISPRUDENCIA.—Como seguidamente veremos, en la doctrina sentada por nuestro Tribunal Supremo en las numerosas sentencias sobre la materia objeto de nuestro estudio pudo señalarse una evolución parecida a la anteriormente observada en el campo de nuestra doctrina científica.

1) LA LICITUD DEL ACTO ORIGINARIO ES ELEMENTO ESENCIAL PARA LA EXISTENCIA DEL DELITO DE IMPRUDENCIA. Hasta hace poco tiempo, con la excepción de dos sentencias a las que luego nos referiremos, se ha venido exigiendo por nuestro Tribunal Supremo, para poder calificar un hecho como constitutivo de un delito de imprudencia temeraria, que el acto originario fuese lícito; pero teniendo en cuenta el alcance que se dé a esta licitud pueden señalarse dos fases. En la primera se sigue un criterio amplio, el acto originario de la imprudencia ha de ser lícito, es decir, no antijurídico. En la segunda ha de ser penalmente lícito, esto es, no típicamente antijurídico.

a') *Concepto amplio de la licitud*.—Ya en la sentencia de 4 de mayo de 1871 se declaró que «para que exista la imprudencia temeraria es preciso que el acto punible se haya ocasionado al ejercitar otro lícito y permitido; de lo contrario faltaría la base de la infracción, criterio que luego ha seguido manteniendo en otras muchas sentencias como las de 11 de junio de 1879, 9 de

(4) *El Código penal de 1870, concordado y comentado*, Madrid, Rivadeneira, Tomo I, 1923, pág. 304. Igual opinión en la primera edición. Burgos 1870.

(5) *El Derecho penal estudiado en principios*. Ricardo Fe, Madrid, 1903. Segunda Parte, pág. 129.

(6) CUELLO CALÓN, *Derecho penal*. Obra cit. Tomo I, pág. 434.

(7) *Vestigios actuales de la responsabilidad objetiva*, en ANUARIO DE DERECHO PENAL, tomo IX, fasc. 2.º, pág. 221. Igual doctrina en *El Versare in re illicita en la doctrina y en el Código penal. Doctrina Suarensiana*, Reus, Madrid, 1948. QUINTANO RIPOLLÉS. *Derecho penal de la culpa*, Barcelona, 1958.

junio de 1879, 12 de marzo de 1891, 20 de mayo de 1895, 7 de mayo de 1906, 24 de noviembre de 1911, 8 de enero de 1944, 6 de julio de 1947, 13 de junio de 1956, 14 de octubre de 1948, etcétera, y que resume la de 16 de enero de 1957 con las siguientes palabras: «El acto imprudente que sanciona el artículo 565 del Código penal se caracteriza por un hecho voluntario, lícito, no doloso, pero contrario en su ejecución a las normas de previsión y cautela necesarias para la armonía y convivencia social, que tienden a evitar que los *actos originariamente ajustados a derecho* puedan dañar a otros.»

b') *Concepto restringido* (acto originario penalmente lícito). Este criterio ya fué mantenido en la sentencia de 12 de marzo de 1891, según la cual, la imprudencia, «supone la realización de actos lícitos o indiferentes, bajo el aspecto penal, que sólo se castigan en relación al efecto por los mismos producido, cuando este efecto constituiría delito si hubiera mediado malicia» y, así, no se aprecia el delito de imprudencia cuando el acto inicial no es penalmente lícito (sentencias de 2 de abril de 1954, 15 de febrero de 1955, 23 de noviembre de 1957), pero se condena por delito de imprudencia temeraria cuando el acto originario es penalmente lícito, aunque administrativamente considerado sea ilícito (sentencias de 20 de febrero, 24 de abril y 19 de noviembre de 1958, 22 de junio de 1959, etc.).

2) SE APRECIA LA EXISTENCIA DEL DELITO DE IMPRUDENCIA TEMERARIA AUN SIENDO ILÍCITO PENALMENTE EL ACTO ORIGINARIO.—Se sigue este criterio, entre otras muchas, en las siguientes sentencias:

1 de marzo de 1956: «Es manifiesta la compatibilidad jurídica del delito de imprudencia con el delito específico creado por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, que se consuma tan pronto conduzca alguien algún vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello.»

8 de marzo de 1956: «Resulta la existencia de dos delitos: el de peligro del artículo 2.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, que se consuma por el solo extremo de conducir un automóvil carente de frenos, y el culposo de resultado, que se generó posteriormente.»

29 de abril de 1958: «La borrachera del conductor no puede desligarse de la conducta temeraria, por lo que no puede apreciarse, además de la imprudencia, la infracción de la Ley de circulación de vehículos de motor.»

Es de hacer notar que, según afirman los hermanos ALVAREZ CID (8), en la antigua jurisprudencia se llegó a exigir la ilicitud del acto originario para la apreciación de la imprudencia. En la primera, que es la de 20 de mayo de 1880 («Gaceta» del 11 de septiembre de 1880, pág. 19), se declara que «conforme al artícu-

(8) *El Código penal de 1870*, Tomo II. Córdoba. 1908, pág. 498.

lo 581 (actualmente 565) del Código penal es indispensable para la imprudencia temeraria que el acto realizado sea ilícito o por lo menos que haya simple imprudencia o negligencia con infracción de los Reglamentos de que habla el párrafo segundo del citado artículo», hecho que según la de 15 de octubre de 1884 («Gaceta» de 24 de enero de 1885, pág. 9) ha de contener en sí mismo las notas o caracteres de un delito definido y penado en el mismo Código».

Creemos que en estas sentencias la redacción es confusa y que a lo que en realidad se refieren es a la ilicitud del resultado y no a la del acto originario.

3) PRINCIPALES CAUSAS DE ESTA EVOLUCIÓN.—Creemos que en el paso de exigir que el acto originario sea *lícito* a la sola exigencia de que sea *penalmente lícito* ha influido poderosamente el párrafo segundo del propio artículo 565 que, al sancionar como delito la simple imprudencia o negligencia con infracción de Reglamentos, admite un supuesto de culpa en el que el acto originario es ilícito desde el punto de vista del Derecho administrativo.

El último avance se debe, sin duda alguna, a la promulgación de la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor, pudiéndose ya, afortunadamente, afirmar que en estos casos ya no es exigido por nuestra jurisprudencia el requisito de la licitud del acto originario para la apreciación del delito de imprudencia temeraria. Sería de desear que se generalizase esta doctrina y que en otros supuestos no se siguiera exigiendo este requisito.

c) CONSECUENCIAS DE NO CONSIDERAR LA LICITUD DEL ACTO ORIGINARIO COMO ELEMENTO DE LA CULPA.—Se ha venido considerando que cuando se producía un resultado delictivo por imprudencia, si el acto originario era lícito, nos encontrábamos ante un supuesto de delito culposo, pero si dicho acto era penalmente ilícito nos encontrábamos ante el denominado delito preterintencional (9); mas si, como hemos visto, la licitud del delito originario no es requisito esencial para la existencia del delito culposo, pero sí para la del preterintencional, sólo servirá de elemento diferenciador en aquellos casos en que la imprudencia se cometa durante la ejecución de un acto penalmente lícito, pero no en el supuesto contrario.

No obstante, creemos que prescindiendo de este requisito pueden seguir siendo perfectamente diferenciados ambos institutos penales.

Si partimos de la base de que el delito culposo se produce cuando por no obrar con la debida diligencia se causa sin intención un resultado previsible y penado por la Ley y que el preterintencional es aquel que tiene lugar cuando el culpable, queriendo producir un determinado resultado previsto como infrac-

(9) En este sentido, CUELLO CALÓN, *Derecho penal*, tomo, I, 11.ª edición, pág. 440.

ción penal, causa negligentemente otro considerado por la Ley como más grave, que pudo y debió prever; no obstante la aparente semejanza existente entre ambas figuras delictivas, pueden ser señalados los siguientes criterios de distinción:

1. En el delito preterintencional hay una sola infracción legal a los efectos de su punición, mientras que en el delito de imprudencia se sanciona, por un lado, éste y, por otro, el acto originario ilícito. Aclaremos esto con unos ejemplos:

Un individuo causa a otro una herida en un dedo, que normalmente hubiera curado a las veinte días de asistencia facultativa, sin más intención que la de responder adecuadamente a una bofetada que le había dado días antes, pero por padecer el lesionado hemofilia no cura hasta los ciento ochenta días. Aquí existe solamente un delito de lesiones graves previsto y penado en el número 3.º del artículo 420 y es de apreciar la circunstancia atenuante cuarta del artículo 9.º, ya que su intención no era la de causar un mal tan grave y que, de no ser por la especial constitución del lesionado, el hecho solamente hubiera sido constitutivo de un delito de menor gravedad; el de lesiones menos graves del artículo 422 (10).

Careciendo de permiso de conducir un joven (mayor de dieciocho años) monta en una motocicleta, y como carece del mínimo de conocimientos necesarios al efecto, pierde la dirección, se sube a la acera y aprisiona contra la pared de una casa a un niño que estaba tomando el sol sentado en una silla, causándole lesiones que tardan en curar ciento ochenta días. En este supuesto no hay un solo delito, sino dos: uno de imprudencia temeraria previsto y penado en el artículo 565, que de mediar malicia constituiría el de lesiones graves del número 3.º del artículo 420 y otro de infracción del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor.

2. Cuando a consecuencia del acto originario ilícito se producen varios resultados constitutivos de distintos delitos, como, por ejemplo, lesiones, homicidio y daños, si el hecho es culposo, sigue existiendo un solo delito de imprudencia, pero nunca podrá ser apreciado en caso semejante un solo delito preterintencional.

III. EL DELITO DE CONDUCCIÓN ILEGAL DE VEHÍCULOS DE MOTOR

a) INTRODUCCIÓN. Una vez examinadas algunas de las principales cuestiones que ha planteado la promulgación de la Ley

(10) No ponemos el clásico ejemplo de intención de lesionar con resultado de muerte, por estimar que es inadmisibles calificar este hecho como constitutivo de un delito de homicidio del art. 407, con la concurrencia de la atenuante 1.ª del art. 9.º, ya que ello equivale a admitir la existencia de un delito de homicidio sin intención de matar, olvidando que el *animus necandi* es elemento esencial para la existencia de este delito.

de 9 de mayo de 1960 sobre uso y circulación de vehículos de motor en el campo de la problemática general del Derecho penal, nos toca ahora, como indicamos al principio de este trabajo, ocuparnos de algunos de los principales problemas que plantea la interpretación de los preceptos de la propia Ley. A este efecto, elegimos, para su estudio, el artículo 3.º, en el que se castiga el conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado al efecto, y ello, por las razones siguientes:

- 1.ª Por ser el que hasta la fecha ha tenido mayor aplicación.
- 2.ª Por ser uno de los que mayores dificultades ha ofrecido en su aplicación, y
- 3.ª Por las interesantes cuestiones que plantea este artículo en relación con los 11 y 12 de la propia Ley, en los supuestos de reincidencia y quebrantamiento de condena.

b) PRESUPUESTO LEGAL.—El artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor, dispone:

«El que condujere un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 10.000 pesetas.»

c) NATURALEZA JURÍDICA DE ESTE DELITO.—La determinación de la naturaleza jurídica de este delito, como seguidamente veremos, presenta múltiples dificultades y tiene una extraordinaria importancia, pues según la posición que se adopte, se aumenta o restringe su alcance. Examinemos las distintas teorías que pueden mantenerse.

1. DELITO DE PELIGRO.—Si partimos del «Preámbulo» a la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor, en el que dice: «La frecuencia con que se producen accidentes, mediante el uso de vehículos de motor, determina la necesidad de sancionar adecuadamente, tanto el uso imprudente de aquéllos, *que pueda determinar un peligro social*, como la utilización ilegítima de dichos vehículos y los actos perturbadores, o que impidan su circulación», llegaremos a la conclusión de que la finalidad de esta Ley es evitar el peligro social que supone la utilización ilegítima de los vehículos de motor, por lo que la seguridad colectiva ha reclamado unas sanciones más enérgicas que las de mero carácter gubernativo, como son las de índole penal. Así lo proclama el legislador en el segundo párrafo del citado «Preámbulo».

Después de lo indicado, parece lógico que el hecho de conducir un vehículo sin encontrarse legalmente habilitado para ello, se califique de delito de peligro (11).

Consecuencia de lo dicho, sería que el fundamento de la pu-

(11) Para CUELLO CALÓN, «los delitos definidos en esta Ley son en su mayoría delitos de los llamados de peligro» y cita entre los que considera que tienen este carácter el de conducir sin habilitación legal (artículo 3.º). *Ley Penal del Automóvil*, obra cit., pág. 28.

nición de este delito habría que encontrarlo en la ineptitud del conductor, no siendo, por consiguiente, sujeto del mismo el que, conduciendo magníficamente, careciese del correspondiente permiso de conducir, ya que no podría ser considerado como peligroso. Pero como esto no es así, hemos de rechazar esta teoría. Su admisión conduciría a una interpretación que reduciría inadmisiblemente el ámbito de aplicación del precepto que examinamos.

2. DELITO FORMAL.—Para nosotros, el delito castigado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, es de carácter formal o de mera conducta, ya que la sola actividad del sujeto, o sea, el hecho de conducir un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado al efecto, es lo que por sí constituye la lesión jurídica sancionada, sin necesidad de otro resultado.

De esta clasificación jurídica, se desprenden las siguientes consecuencias:

1.ª El delito se consuma por el mero hecho de la acción de conducir, no estando legalmente habilitado, sin que sea necesaria la producción de un resultado externo.

2.ª Como consecuencia, este delito no admite los grados de frustración y tentativa.

3.ª Es indiferente la aptitud o ineptitud material para conducir del sujeto activo del delito.

4.ª No admite la forma culposa.

3. NORMA EN BLANCO.—De la simple lectura del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, se desprende que se trata de una norma en blanco, ya que en él solamente se establece la sanción, remitiendo el precepto a otras normas de carácter administrativo, como el Código de la Circulación y disposiciones complementarias que regulan la expedición, condiciones y requisitos de los permisos de conducir.

Se ha basado el legislador para configurar así este precepto legal, en un principio de economía legislativa, dado que la especial naturaleza de esta reglamentación impone un constante cambio, según las circunstancias (ciclomotores, revisión de permisos de conducir, etc.), lo que está en contradicción con la natural firmeza y permanencia que debe tener una Ley penal.

d) SUS ELEMENTOS.—Dividiremos los elementos del delito de conducción ilegal de vehículos de motor, a efectos de su sistematización, en objetivos y subjetivos; pero advirtiendo, como hacemos siempre que tratamos de estas cuestiones, que tales elementos nunca se presentan puros y que es de tener en cuenta que todos los elementos del tipo, ya sean subjetivos u objetivos, por este hecho, son normativos.

1. LA ACCIÓN.—La acción en este delito está constituida por el hecho de *conducir*.

Según el Diccionario de la Real Academia, *conducir* es «guiar o dirigir hacia un paraje o sitio».

Al que realiza esta acción se le denomina *conductor* y por tal hemos de entender, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.º del Código de la Circulación (12), la persona que, en los vehículos de motor mecánico, maneja el mecanismo de dirección.

De lo indicado se desprende que, siguiendo un criterio de interpretación auténtica, *conducir* un vehículo de motor es manejar su mecanismo de dirección.

Con ello quedan resueltos aquellos problemas que pueden plantearse con relación a vehículos con mando de dirección único, pero doble mando de impulsión, como ocurre con los construidos con arreglo a las condiciones exigidas en el número 3.º del artículo 281 del Código de la Circulación, que exige doble pedal de freno y embrague (normalmente suelen tener también doble acelerador); pues de acuerdo con el criterio que hemos dejado expuesto, solamente podrá ser considerado como conductor el que maneje el mecanismo de dirección (13).

2. EL VEHÍCULO DE MOTOR.—A efectos penales, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4.º del Código de la Circulación (modificado por Decreto de 22 de julio de 1958), podemos definir el vehículo de motor como «todo aparato, capaz de circular por las vías públicas, que esté dotado de medios de propulsión mecánica, propios e independientes del exterior y que circula sin carriles».

De las distintas clases de vehículos enumerados en el artículo 4.º del Código de la Circulación, solamente reúnen los requisitos que se desprenden de la anterior definición, los de los siguientes apartados:

h) *Automóvil de turismo*, que es el coche automóvil con capacidad hasta nueve personas, incluido el conductor.

i) *Autobús o autocar*, que es todo ómnibus automóvil con capacidad para más de nueve personas, incluido el conductor.

j) *Camión*, entendiéndose por tal todo vehículo automóvil destinado al transporte de cosas o de mercancías.

k) *Tractor*, que es todo vehículo automóvil capaz de arrastrar a otros vehículos, o destinado especialmente a este fin, lleve o no carga por sí mismo.

n) *Motociclo o motocicleta*, que es todo vehículo automóvil en que el motor está unido a una estructura que soporta, a la vez, una de las ruedas y el asiento del conductor, sea cualquiera el número total de ruedas, y esté o no provisto de dispositivos para el transporte de mercancías o de viajeros.

Con relación a los motociclos, es necesario advertir que sólo están sujetos a las normas que rigen para los «vehículos automóviles» cuando la cilindrada de su motor sea superior a cincuenta centímetros cúbicos (más de 1/2 HP), pues en otro caso

(12) Aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934.

(13) En igual sentido, Fernando ALAMILO CANILLAS, *El artículo tercero de la Ley penal del Automóvil en la Jurisprudencia*, en ANUARIO DE DERECHO PENAL Y CIENCIAS PENALES, tomo XII, fasc. 2.º, pág. 310.

serán considerados como bicicletas o vehículo movido por la propia energía de su conductor, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 132 del citado Código de la Circulación.

Los vehículos enumerados en los restantes apartados, a efectos de la aplicación del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, no pueden ser considerados como vehículos de motor y, por tanto, su conducción, sin estar legalmente habilitado al efecto, no constituye este delito. Constituye una excepción el *ciclomotor*, del que, dadas las múltiples dificultades que plantea, a los efectos de la aplicación de la Ley del automóvil, nos ocupamos separadamente.

Se define el ciclomotor en el apartado *p)* del artículo 4.º del Código de la Circulación, diciendo que es «el ciclo provisto de motor auxiliar cuya cilindrada no exceda de setenta y cinco centímetros cúbicos», y como en el apartado *o)* del citado artículo se define el *ciclo* como el vehículo accionado por el propio conductor, podemos definir el ciclomotor como el vehículo accionado por el propio conductor, mediante pedales practicables en todo momento (14), y que está dotado de un motor auxiliar cuya cilindrada no exceda de setenta y cinco centímetros cúbicos (3/4 de HP).

Se ha discutido si los ciclomotores están o no incluidos en la categoría de vehículos de motor a que se refiere el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950. Nosotros nos inclinamos por la afirmativa a la vista de las disposiciones siguientes:

En el Decreto de 11 de enero de 1957 (de la Presidencia del Gobierno) se dispone que para la conducción de «todos los vehículos dotados de motor con cilindrada superior a cincuenta centímetros cúbicos, tengan o no pedales en la forma prescrita en el Código de la Circulación, «será precisa la obtención del correspondiente permiso» (artículo 2.º, en relación con el 1.º), cuya naturaleza se determina en el Decreto de la Presidencia del Gobierno de 19 de diciembre de 1957, en el que se ordena que «los conductores de vehículos ciclomotores cuya cilindrada no sobrepase los setenta y cinco centímetros cúbicos vendrán obligados a obtener una *licencia de conducción*», y en el artículo 10 de este mismo Decreto se sujeta a los conductores de estos vehículos a las disposiciones de la Ley de 9 de mayo de 1950 al reglamentar 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 la Ley de 9 de mayo de 1950».

De las anteriores disposiciones creemos que se desprende claramente que los «ciclomotores» de cilindrada superior a cincuenta centímetros cúbicos e inferior a setenta y cinco, tienen la con-

(14) Artículo 89 del Código de la Circulación, párrafo tercero.

sideración de «vehículos de motor» a los efectos de aplicación de la Ley de 9 de mayo de 1950, ya que el que los conduce sin estar en posesión de la correspondiente «licencia de conducción», no está legalmente habilitado al efecto (15). Tanto los «motociclos» como los «ciclomotores» de cilindrada inferior a cincuenta centímetros cúbicos, no tienen la consideración de «vehículos de motor» a éstos efectos, puesto que para su conducción no se necesita habilitación legal alguna.

3. FALTA DE HABILITACIÓN LEGAL.—Dada la naturaleza de norma en blanco que, como hemos visto, tiene el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, habrá que buscar en normas de carácter administrativo, como son las contenidas en el Código de la Circulación y disposiciones complementarias, el *precepto* correspondiente a la *sanción* señalada en el indicado artículo, para así obtener la norma completa.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos citados, no están habilitados para conducir legalmente:

1.º Los que carecen de permiso de conducir (arts. 261 y 273 del Código de la Circulación) licencia de conducir (art. 1.º del Decreto de 19 de diciembre de 1957), o certificado de tractorista (Orden de 6 de abril de 1951), en sus respectivos casos.

2.º Los que conducen un vehículo de categoría superior a la que corresponde a su permiso.

En el artículo 89 del Código de la Circulación se clasifican en categorías los vehículos de motor, y en el 261 se establecen las clases de permisos de conducir, determinándose las categorías de vehículos que cada una de las clases de permiso autoriza a conducir.

Como norma general se puede establecer que el permiso de clase superior autoriza para la conducción de los vehículos correspondientes a su categoría y para todos los de las inferiores.

3.º Los que conducen con permiso *anulado* por falta de revisión (art. 266 del Código de la Circulación, modificado por Decreto de 12 de septiembre de 1950, en relación con el Decreto de 23 de diciembre de 1957) o con permiso temporal *caducado* (art. 235, B), b), del Código de la Circulación).

b') Elementos subjetivos:

1) ELEMENTO SUBJETIVO PERSONAL.—Sujeto activo de este delito es la persona, mayor de dieciséis años, cualquiera que sea su sexo, que conduzca un vehículo de motor sin estar en posesión del correspondiente permiso de conducir.

En el supuesto de conducción de un vehículo de motor de ca-

(15) ALÁMILLO CANILLAS, en su citado artículo, páginas 312 a 316, mantiene la opinión contraria, afirmando que el ciclomotor no tiene la consideración de vehículo de motor a efectos de la aplicación de la Ley de 9 de mayo de 1950.

tegoría superior a la correspondiente al permiso de conducir, las edades mínimas del sujeto han de ser las de dieciocho o veintitrés años (art. 266 del Código de la Circulación, 1.º, párrafo-4.º).

En este delito es posible la coautoría, y el caso más frecuente es el de la complicidad necesaria (núm. 3.º de art. 14 del Código penal), o sea, los que cooperan a la realización de un hecho con un acto sin el cual no se hubiera realizado, como, por ejemplo, el que teniendo un vehículo de motor se lo deja a otro a sabiendas de que carece de permiso de conducir, o de que posee uno de clase inferior al necesario para hacerse cargo del vehículo que le deja.

2) LA CULPABILIDAD.—Como ya indicamos anteriormente, es éste un delito esencialmente doloso y por tanto, en el campo de la culpabilidad, habrán de concurrir los siguientes elementos:

a) Conocimiento de que se conduce un vehículo de motor a sabiendas de que para ello es necesario el correspondiente permiso de conducir u otro de clase superior.

b) Querer, libremente, realizar la acción.

CAUSAS MODIFICATIVAS DE LA CULPABILIDAD.—Todas las causas modificativas de la culpabilidad, reguladas en la parte general del Código penal son de aplicación al delito de conducción ilegal, ya que dicha parte general es aplicable a los delitos establecidos por leyes especiales.

Especial interés, por los problemas que plantea, tiene la apreciación de la agravante de reincidencia a este delito, ya que es menester distinguir dos supuestos:

1.º Que se cometa nuevamente este delito antes de la extinción, por su cumplimiento, de la pena de privación del permiso de conducir, que forzosamente ha de ser impuesta, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de 9 de mayo de 1950.

2.º Que dicho hecho se ejecute después de cumplida la pena de privación del permiso de conducir.

En el supuesto del número primero, habrá que tener en cuenta si el condenado ha obtenido o no nuevo permiso de conducir. Son muy frecuentes, por desgracia, los casos de conductores que privados del permiso de conducir en virtud de sentencia judicial, inmediatamente obtienen un duplicado de dicho permiso, valiéndose de que dicha condena no ha sido comunicada aún al Organismo competente, bien por no ser todavía firme (no haber transcurrido el plazo necesario al efecto, haberse interpuesto recurso de casación, etc.) o bien por falta material de tiempo. En este supuesto no nos encontramos ante un caso de reincidencia, sino de quebrantamiento de condena, del que luego nos ocuparemos. La reincidencia se produce cuando sin haber obtenido nuevo permiso de conducir, se guía un vehículo de motor, aunque sea antes de haber extinguido la pena de privación de dicho permiso.

En el número segundo se establece un claro supuesto de reincidencia.

Al reincidente se le aplicará la pena en su grado máximo; caso de primera reincidencia; y la superior en grado a partir de la segunda reincidencia (art. 10, núm. 15, en relación con la regla 6.ª del 61, ambos del Código penal). La privación del permiso de conducir, en este caso, tendrá carácter definitivo (art. 11 de la Ley de 9 de mayo de 1950).

e) LA PUNIBILIDAD.—La sanción establecida para este delito por el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, es la de arresto mayor o multa de 1.000 a 5.000 pesetas, con accesoria de privación de permiso de conducir de uno a cinco años (art. 11 de la citada Ley y 27 del Código penal, modificado por Ley de 24 de abril de 1958).

La privación del permiso de conducir es también aplicable en los casos en que el conductor no haya obtenido dicho documento, pues comprende la suspensión del derecho a obtenerlo, de uno a cinco años, o su privación con carácter definitivo.

f) EL DELITO DE QUEBRANTAMIENTO DE CONDENA.—Dispone el artículo 12 de la Ley de 9 de mayo de 1950 que «el que quebrantase la sanción gubernativa de privación temporal o definitiva del permiso de conducción, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 5.000 pesetas».

«Si el quebrantamiento fuere de sanción impuesta por sentencia judicial, se aplicarán las penas del párrafo anterior conjuntamente.»

Como acertadamente dice el profesor CUELLO CALON (16), «aquí castiga la Ley dos hechos de diversa gravedad. El previsto en el párrafo primero de este artículo, que se refiere al quebrantamiento de una sanción gubernativa, y el contenido en el segundo párrafo, infracción de mayor gravedad, que constituye, en realidad, un quebrantamiento de condena».

Para nosotros, este delito no consiste esencialmente en «conducir», como, por ejemplo, en los supuestos del artículo 3.º, sino en el quebrantamiento de la condena a privación, temporal o definitiva, del permiso de conducir, o sea, en la obtención ilegal de permiso de conducir durante el tiempo de privación del mismo, se conduzca o no.

Como ya dijimos, el que sin permiso conduce, antes de la extinción de la pena accesoria de privación del carnet, deberá ser castigado como autor de un delito de infracción del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, con la doble agravación que supone el apreciar la concurrencia de la circunstancia agravante de reincidencia (15.ª del art. 10 del Código penal) y la retirada definitiva del permiso de conducir (art. 11 de la Ley de 9 de mayo de 1950); pero el que habiéndose provisto de otro permiso realiza la misma acción, sólo incurre en el delito previsto y penado en el párrafo 2.º del artículo 12 de la Ley de 9 de mayo de 1950.

(16) *Ley Penal del Automóvil*, obra citada, página. 75.

En este supuesto hemos visto causas calificadas de infracción de los artículos 3.º, 11 y 12 conjuntamente. A nuestro parecer, lo acertado es calificar el hecho solamente de infracción del artículo 12, ya que, si bien el delito consiste en obtener otro permiso de conducir, creo es lógico pensar que este documento no se obtiene para colocarlo en un marco, sino para seguir conduciendo con apariencias de legalidad. Como también fácilmente se comprenderá, es completamente imposible en este caso conducir sin reincidir en el delito del artículo 3.º Por consiguiente, el conducir sin estar legalmente habilitado después de haber sido ejecutoriamente condenado por el mismo hecho, es elemento constitutivo del tipo penal establecido por el artículo 12 de la Ley de 9 de mayo de 1950.

Aquí nos encontramos con una acción a la que pueden ser aplicables varios preceptos penales que se excluyen entre sí, y, por tanto, ante un concurso de normas al que es aplicable el principio de la *consumción* o de la *absorción* (*Lex consumens derogat legis consumptae*). El artículo 12 contiene como elementos objetivos del tipo, hechos que están sancionados en el 3.º, con las agravaciones anteriormente indicadas, por lo que los absorbe. Otra cosa sería quebrantar el principio *non bis in idem*.

g) JURISPRUDENCIA.—Siguiendo el mismo orden por el que hemos estudiado la problemática de este delito en su aspecto doctrinal, expondremos a continuación la doctrina que con relación a estas cuestiones ha sentado nuestro más alto Tribunal de Justicia.

1) NATURALEZA JURÍDICA. a'). *Delito de peligro*.—En la sentencia de 4 de marzo de 1959 se proclama la naturaleza de delito de peligro de esta infracción al decir que «se trata de un medio jurídico arbitrado para la defensa preventiva de la sociedad contra los peligros del conductor inepto», posición que se justifica en la Ley de 3 de diciembre de 1959, argumentando que el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 «ha de ser interpretada 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».

En el mismo sentido, las sentencias de 2 de enero de 1954, 20 de mayo de 1954, 26 de noviembre de 1954, 3 de diciembre de 1954, 20 de enero de 1959, etc.

En la de 15 de febrero de 1957 se habla concretamente de *delito de peligro*.

b') *Delito formal*.—Plenamente se declara la naturaleza formal del delito de conducción ilegal en la sentencia de 5 de mayo de 1958, en la que se declara 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*», ya que «lo que sanciona la Ley no es la falta de aptitud, sino la de

habilitación legal». Igual doctrina, entre otras, en las de 8 de mayo de 1958, 13 de octubre de 1958, 20 de enero de 1959 y 4 de febrero de 1959.

Se fundamenta esta posición en la de 4 de diciembre de 1954, diciendo 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 a la aptitud del conductor sin carnet, sino que hace exclusivamente referencia a su falta de capacitación legal para el desempeño de su cometido».

Se justifica el cambio de criterio sobre la naturaleza jurídica de este delito en la Sentencia de 20 de enero de 1959 en la que, si bien se reconoce que la punición de este delito «se funda ciertamente en la peligrosidad que implica el hecho de conducir un vehículo de motor», se declara que este fundamento inspirador del precepto no puede servir para contrariar su dictado, por el hecho asimismo aceptado esté o pueda estar dentro de las condiciones de aptitud, *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».

La doctrina anteriormente expuesta, según la cual lo que constituye el delito es el no estar legalmente habilitado para conducir, aunque técnicamente se posean los conocimientos necesarios al efecto, se confirma, entre otras muchas sentencias, en la de 11 de junio de 1956, en virtud de la cual se condena al que conduce una motocicleta habiendo aprobado los exámenes para la obtención del permiso de conducir, pero antes que le fuera expedido éste, ya que el hecho de conducir dicho vehículo por la vía pública sin estar legalmente habilitado para hacerlo por medio del correspondiente permiso integra este delito, teniendo en cuenta que tal falta no puede ser suplida por el simple examen y aprobación de las pruebas requeridas para la expedición del mismo. (1).

c) *Norma en blanco*.—Se reconoce este carácter al artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 en la sentencia de 7 de febrero de 1959, que sienta la doctrina siguiente:

«El tipo de conducción indebida de vehículos de motor in-

(1) Es de advertir que el mero hecho de conducir un vehículo de motor, teniendo el correspondiente permiso de conducir, pero sin llevar éste en el momento de realizar tal acción, no constituye delito, sino la mera infracción del apartado b) del artículo 106 del vigente Código de la Circulación, en el que se dispone que «toda persona que conduciendo un automóvil no lleve el permiso de conducción previsto en el capítulo XVI, será castigado con multa...».

tegrado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 tiene las características jurídicas de precepto en blanco por cuanto no determina las condiciones concretas de ilicitud, remitiéndose implícitamente a las normas administrativas de cada momento y caso, que son las llamadas a complementar las figuras delictivas, por lo que no es admisible la tesis sustentada en la sentencia recurrida (que no tiene en cuenta la Orden de 10 de febrero de 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 clase de infracciones con naturaleza de ilicitud administrativa penalizada que en nada interfiere la jerarquía de las normas.»

2) SUS ELEMENTOS.—Del estudio de la doctrina jurisprudencial sobre la materia y principalmente de las sentencias de 17 de marzo de 1955, 24 de febrero de 1956 y 5 de mayo de 1958, se desprende que nuestro Tribunal Supremo exige para la apreciación del delito de conducción ilegal previsto y penado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, la concurrencia de los elementos siguientes:

- a) Conducción de un vehículo de motor por vía pública.
- b) Carencia de autorización legal.
- c) Voluntariedad.

Seguidamente pasamos a exponer la doctrina jurisprudencial sobre los indicados elementos, clasificándolos como hicimos.

a) *Elementos objetivos.*—1) *La acción.*—En la sentencia de 4 de marzo de 1954 se dice que «el delito consiste en conducir». En las de 7 de mayo de 1954 y 11 de junio de 1956 se habla del «hecho de conducir», y así, en general, en todas las dictadas sobre la materia, con lo que se reconoce por nuestro más alto Tribunal de Justicia que el núcleo de la acción está constituido por el verbo «conducir», pero, que sepamos, en ninguna sentencia se ha aclarado qué debe entenderse por conducir a efectos de la aplicación de este artículo.

Es indiferente que se conduzca por más o menos tiempo y el delito se consuma aunque se concluya momentáneamente (sentencias de 2 de octubre de 1953, 4 de octubre de 1954, 17 de marzo de 1955, etc.).

3) *EL VEHÍCULO DE MOTOR.*—En la mayoría de las sentencias se habla de «vehículo de motor», así, por ejemplo, en las de 7 de mayo de 1954, 4 de octubre de 1954, 17 de mayo de 1955, 10 de diciembre de 1955, 24 de febrero de 1956 y 13 de noviembre de 1956; pero en ninguna de ellas se dice qué se ha de entender por tal.

A falta de este concepto, para saber qué vehículos son los que considera la Jurisprudencia como comprendidos entre los de motor, habrá que examinar aquellos fallos que se refieren a un

vehículo en concreto y determinar cuáles son éstos. Así llegamos a la conclusión de que los citados vehículos son:

El automóvil, sentencias de 4 de diciembre de 1954, 28 de noviembre de 1955, 12 de febrero de 1959, etc.

El autocar, 4 de octubre de 1954, 26 de noviembre de 1954, 24 de febrero de 1956, etc.

El camión, 17 de marzo de 1955, 1 de marzo de 1956, 1 de diciembre de 1956, etc.

El tractor, 4 de marzo de 1954, 11 de junio de 1956, 1 de diciembre de 1959, etc.

La inclusión de los tractores en el concepto *vehículo de motor*, se razona en la Sentencia de 20 de mayo de 1954 diciendo: «la Ley de 9 de mayo de 1950 emplea siempre la denominación genérica «vehículo de motor», sin hacer especificaciones concretas dentro de los mismos, por lo que no puede ser lícito establecer excepciones en cuanto a los tractores agrícolas cuya circulación por carretera está reglamentada por la Orden de 6 de abril de 1951».

La motocicleta, se refieren concretamente a la conducción ilegal de motocicletas, entre otras, las sentencias de 4 de mayo de 1954, 11 de junio de 1956 y 7 de febrero de 1959.

El ciclomotor.—Dadas las prórrogas concedidas para la obtención de la «licencia de conducir» a que se refiere el artículo 1.º del Decreto de 19 de diciembre de 1957 (Orden de 10 de febrero de 1957 y disposiciones complementarias) los casos de conducción ilegal de estos vehículos, cuya cilindrada esté comprendida entre los cincuenta y setenta y cinco centímetros cúbicos, que han sido sometidos a la consideración de nuestro Tribunal Supremo, han sido resueltos en sentido absolutorio, dada esta situación de derecho transitorio. Así, en la Sentencia de 22 de abril de 1958 se dice: «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 cincuenta centímetros cúbicos e inferior a setenta y cinco centímetros cúbicos, un plazo ampliatorio y por su dictado ya definitivo para proveerse del oportuno permiso para conducirlo, 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 y condiciones que tal Orden fija, ha de ser tenida en cuenta esta disposición y conjugada con aquel precepto, limitando sus efectos a los conductores que no se encuentren en ese período transitorio». En igual sentido, entre otras, las sentencias de 11 de junio de 1958, 3 de diciembre de 1958, 2 de febrero de 1959, 7 de febrero de 1959 y 30 de abril de 1960.

De estas sentencias se desprende claramente que los conduc-

tores de ciclomotores de la potencia señalada, una vez transcurridas estas prórrogas, incurrirán en el delito tipificado en el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950, todos los que carezcan de la correspondiente licencia de conducción o permiso de conducir, por no estar legalmente habilitados para la conducción de estos vehículos.

3) LA VÍA PÚBLICA.—En varias sentencias, como, por ejemplo, en las de 17 de marzo de 1955 y 11 de junio de 1956, se requiere para la apreciación de este delito que se conduzca por *vía pública*, cosa lógica, pues así se desprende del artículo 261 del Código de la Circulación, que «prohíbe conducir vehículos automóviles por las *vías públicas* de España a toda persona que no posea permiso de conducir». Igual criterio se sigue respecto a los tractores en la Orden de 6 de abril de 1961.

La doctrina contraria se sostiene, únicamente, que sepamos, en la sentencia de 18 de diciembre de 1956, en la que se afirma que «el ámbito de aplicación de la Ley de 9 de mayo de 1950, como Ley penal, abarca tanto a los lugares públicos como a los privados, sin que se hallen exentos de su observancia el propietario y los dependientes del mismo, dentro del fondo propio».

4) FALTA DE HABILITACIÓN LEGAL.—En la sentencia de 4 de marzo de 1959 se dice 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», y siguiendo este principio general, se condena como autores de este delito a los que conducen, sin estar en posesión del permiso de conducir, un autobús (4 de octubre de 1954), camiones (2 de diciembre de 1953, 3 de diciembre de 1954, 18 de abril de 1956, 2 de enero de 1957, 8 de mayo de 1958, 4 de febrero de 1959, etc.), ya que «no cabe negar la responsabilidad que marca el artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 para el que condujere vehículos de motor sin estar legalmente habilitado» (sentencia de 4 de octubre de 1954).

Es necesario tener en cuenta que para encontrarse legalmente habilitado para conducir no basta haber aprobado los ejercicios del correspondiente examen (teórico y práctico), sino que es necesario encontrarse en posesión del correspondiente permiso por haberlo recogido de la correspondiente oficina, así se desprende, entre otras de las siguientes sentencias:

2 de enero de 1957: «La habilitación legal no resulta de la habilitación práctica, mediante la aprobación de los ejercicios reglamentarios, sino de la real y efectiva obtención de tal permiso.»

4 de diciembre de 1954: «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 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... no puede entenderse bastante a efectos de la Ley especial penal citada, sino cuando *recogido* el título, que así lo demuestra, y que supone haber llenado todos los requisitos legales exigidos, queda perfecta la habilitación.»

El que conduce un vehículo de categoría superior a la clase de permiso que posee tampoco se encuentra legalmente habilitado, ya que «lo mismo se hace reo de la infracción del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 el que conduce un vehículo de motor sin tener permiso alguno expedido por el Organismo competente, que el que lo hace poseyendo únicamente el que le autoriza para conducir vehículos de otras categorías (sentencia de 5 de marzo de 1954), siempre que el vehículo sea de categoría superior a la clase de permiso que posee (sentencia de 26 de noviembre de 1954). Como consecuencia, se condena por aplicación del artículo 3.º de la Ley de 9 de mayo de 1950 cuando se precisa carnet de primera clase y el procesado no posee más que el de segunda (23 de marzo de 1954, 30 de junio de 1958, etc.) o cuando con permiso de conducir de primera se conducen vehículos como los autobuses de viajeros, para lo que es necesario el de primera especial (26 de noviembre de 1954, 24 de febrero de 1956, etcétera).

b') *Elementos subjetivos.*—1) *Elemento subjetivo personal.* Sujeto activo de este delito es «el que conduce» (5 de marzo de 1954), «el conductor» (4 de octubre de 1956, 4 de octubre de 1958, etc.).

La coautoría es admitida en este delito por nuestro Tribunal Supremo, pero siempre que el coautor hubiere ordenado o autorizado la conducción con el propósito manifiesto de negar o contravenir el principio informativo de la Ley de 9 de mayo de 1950 (sentencia de 4 de octubre de 1956 y 4 de octubre de 1958).

2) *La culpabilidad.*—Para la existencia del delito es necesario que se conduzca «por acto voluntario y consciente» (24 de febrero de 1956), pero no se comete cuando falta el dolo («por falta de dolo», se dice en la de 17 de junio de 1959).

La presunción *juris tantum* establecida en el párrafo segundo del artículo primero del Código penal, según la cual «las acciones y omisiones penadas por la Ley se reputan siempre voluntarias a no ser que conste lo contrario», es aplicable a este delito, según se declara expresamente en las sentencias de 3 de diciembre de 1954 y 13 de octubre de 1958.

CAUSAS MODIFICATIVAS DE LA CULPABILIDAD.—«Las circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, al igual que cuantas disposiciones se contienen en el Libro I del Código penal, son aplicables no sólo a las infracciones punibles que en dicho

Cuerpo legal se definen, sino también a las diversas figuras del delito que encuentran su origen en otras disposiciones», como son las contenidas en la Ley de 9 de mayo de 1950 (17 de noviembre de 1955), siempre que sean compatibles con la naturaleza de sus normas (28 de noviembre de 1955).

3) *La punibilidad*.—No ofreciendo dificultad la aplicación de la pena privativa de libertad o alternativa de multa, aplicables a este delito, solamente han sido sometidos a la consideración del Tribunal Supremo los problemas que plantea la aplicación de la legalmente denominada pena accesoria de privación del permiso de conducir.

Con relación a la naturaleza jurídica de esta sanción se observa cierta vacilación en la doctrina jurisprudencial; así, en la sentencia de 10 de diciembre de 1955 se la califica de *sanción complementaria*, en las de 29 de mayo de 1957 y 10 de julio de 1958 de *medida de seguridad*, y de *pena principal* en la de 5 de julio de 1958; mas este problema ha dejado de ser tal después de la promulgación de la Ley de 24 de abril de 1958, en virtud de la cual el legislador la asigna, más o menos acertadamente, la naturaleza de *pena accesoria*.

Según la sentencia de 4 de octubre de 1958, es una pena accesoria análoga a la de suspensión de profesión u oficio.

La imposición de la pena de privación del permiso de conducir tiene carácter inexcusable en los supuestos previstos en la Ley de 9 de mayo de 1950. Así se declara, entre otras muchas, en la sentencia de 10 de diciembre de 1955.

4) *Quebrantamiento de condena*.—«El artículo 334 el Código penal castiga a quienes infrinjan la pena impuesta por los Tribunales, y el artículo 12 de la Ley de 9 de mayo de 1950 se refiere a quienes quebrantan las sanciones gubernativas o judiciales sobre la retirada del permiso de conducir vehículos de motor» (sentencia de 14 de enero de 1959); mas este artículo no distingue entre sanciones impuestas conforme a delitos de la Ley misma y aquellos otros previstos en el artículo 565 del Código penal (sentencia de 27 de junio de 1959).

Aclaremos esto con las siguientes palabras del profesor Cuello Calón (17), que hacemos nuestras:

«También el Código penal, en el último párrafo de su artículo 565, impone por todo delito de imprudencia cometido con vehículos de motor, además de la pena correspondiente, la privación del permiso para conducirlos por tiempo de uno a cinco años o su retirada con carácter definitivo. Pero el quebrantamiento de la privación establecido en aquel Código no puede ser castigado conforme a lo dispuesto en este artículo de la Ley que comentamos, pues la privación del permiso de conducir establecida por el artículo 11 de la misma se refiere solamente a delitos

(17) *Ley Penal del Automóvil*, obra cit., pág. 76.

cometidos por los conductores comprendidos en la referida Ley, y, por tanto, este artículo 12 sólo puede referirse al quebrantamiento de la privación del permiso de conducir impuesta por esta Ley para dichos delitos. Por consiguiente el quebrantamiento de la privación de conducir establecida en el artículo 565 del Código penal queda fuera del ámbito de esta Ley y constituirá el delito de quebrantamiento de condena previsto y penado en el artículo 334 del mismo Cuerpo legal.»