

CONSULTA NUMERO 2/1992, de 2 de noviembre

DE NUEVO SOBRE EL ARTICULO 516 BIS:  
¿ES EL CICLOMOTOR VEHICULO DE MOTOR?

Se ha recibido en esta Fiscalía General del Estado, una Consulta sobre la punibilidad de las conductas consistentes en las sustracciones de «ciclomotores» con mero ánimo de utilización temporal, debido a los problemas de orden práctico que se están suscitando en el territorio de la Fiscalía consultante, donde existe una gran disparidad de criterios en los órganos judiciales frente a la postura seguida en la Fiscalía desde el año 1988 de incluir los supuestos de simple utilización ilegítima de ciclomotores con valor superior a las 30.000 pesetas en el tipo del artículo 516 bis del Código Penal y en la falta de hurto del artículo 587 número 1 del mismo cuerpo legal en los de valor igual o inferior a esa cuantía.

Mientras en algunos Juzgados de ese territorio se absuelve libremente al acusado del delito del artículo 516 bis del Código Penal del que acusa el Ministerio Fiscal, por entender impune tal conducta al no considerarse el «ciclomotor» como «vehículo de motor», otros dictan sentencias condenatorias incardinando los hechos delictivos como una falta de hurto por el valor del combustible consumido, y una minoría de órganos jurisdiccionales dictan sentencias de conformidad con las calificaciones del Ministerio Fiscal, ya que incluyen «el ciclomotor» dentro del objeto material del artículo referenciado.

La primera cuestión que se plantea, es llegar a determinar si los «ciclomotores» han de ser incluidos o no en el término «vehículo de motor», ya que si conforme a una interpretación gramatical y extensiva, sería posible que la protección legal referente a los vehículos

de motor alcanzara a los ciclomotores, se han de analizar los términos lógico-jurídicos mediante el análisis de las diferentes normas que están o han estado en vigor sobre el tema que nos ocupa.

La palabra «ciclomotor» se incorporó al Código de la Circulación a partir del Decreto de 27 de enero de 1956, y definida en los Decretos de 22 de julio de 1958 y 20 de mayo de 1965, y desde entonces ha estado vigente en todos los textos jurídicos referentes a las normas de circulación.

Fue esta distinción terminológica la que ha originado una antigua discusión doctrinal y jurisprudencial sobre si los ciclomotores deben ser considerados desde una perspectiva jurídico-penal como vehículos de motor.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha sido prácticamente unánime —excepto alguna sentencia aislada— en no incluir los «ciclomotores» dentro del ámbito de los «vehículos de motor» (Sentencia de 18 de julio de 1987 y la anterior de 23 de junio de 1981, entre otras), tesis que confirma la Sentencia de la Sala 2.<sup>a</sup> del Tribunal Supremo de 22 de marzo de 1991 que establece «que el objeto material del delito de utilización ilegítima de vehículo de motor ajeno, es el vehículo de motor, concepto normativo que excluye de su ámbito al ciclomotor...». También ya se pronunció sobre el tema esta Fiscalía General del Estado mediante la Circular número 2 del año 1973, en la que llega a la conclusión de excluir «los ciclomotores» del ámbito de los «vehículos de motor», en base entre otras consideraciones a lo establecido en el artículo 132 del Código de la Circulación, de 25 de septiembre de 1934, en el que los ciclomotores eran equiparados a las bicicletas. En la misma medida se pronuncia la Consulta número 5 del año 1988.

Ahora bien, fue en el año 1980 cuando se modificó mediante Real Decreto 1653/80, de 4 de julio, el artículo 6 del Reglamento del Seguro Obligatorio, momento en que se reforzó el sector doctrinal que defendía la inclusión del «ciclomotor» como «vehículo de motor», al exigirse la tenencia del Seguro Obligatorio también a los ciclomotores, postura que fue reforzada al adicionar la Ley Orgánica 3/89, de 21 de junio, a la falta del artículo 587 número 1 del Código Penal el supuesto de «los que utilizaren ilegítimamente un vehículo de motor ajeno, cuando el valor del mismo fuere inferior a las 30.000 pesetas», al entender que el espíritu del Legislador era incluir en este supuesto a los ciclomotores.

Pero lo cierto es que prestigiosos defensores de este último criterio han reconsiderado su postura al publicarse el Real Decreto Legislativo 339/90, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, al definir en el punto 7 de su Anexo «el ciclomotor» como aquel «vehículo de dos ruedas y una sola plaza con motor térmico de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 vatios y cuya velocidad no excede de los límites que reglamentariamente se determine», y al enunciar en el punto 9 «el vehículo de motor» como «el provisto de motor para su propulsión», añadiendo a continuación que «se excluyen de dicha definición los ciclomotores y tranvías».

Esta exclusión taxativa se refuerza también al mantenerse las distintas pruebas de aptitud para la conducción. Según la normativa, las solicitantes del carnet de conducir vehículos de motor, deberán de tener cumplidos los 16 años de edad (carnet A-1) y superar las pruebas selectivas establecidas en la Orden de 18 de junio de 1979, mientras que para la obtención de la licencia de ciclomotores se acepta la posibilidad de que puedan optar las personas que hayan cumplido los 14 años, hayan finalizado los estudios de EGB, y superen las pruebas que se determinan en la Orden de 7 de octubre de 1982.

Y un último argumento definitivo que demuestra que «los ciclomotores» no han de considerarse «vehículos de motor», es el tratamiento que se da a las conductas de utilizaciones ilegítimas en el Proyecto del Código Penal, que en su artículo 248 establece que «el que sustrajere un automóvil o ciclomotor ajeno, cuyo valor excediere de 50.000 pesetas, sin la debida autorización y sin ánimo de apropiárselo será castigado con la pena de arresto...» y en el caso de que no superase esa cantidad se tipificará como falta del artículo 602.3 del Proyecto. Esta clara diferenciación que establece el anteproyecto entre automóvil (vehículo de motor) y ciclomotor ratifica que en la normativa vigente no se encuentran equiparados ambos vehículos, debiendo de entenderse por tanto que vehículo de motor es el definido en el punto 9 del Anexo del Decreto Legislativo 339/90, de 2 de marzo, siendo el ciclomotor un híbrido entre los vehículos de motor y las bicicletas, y por ello no entra dentro del objeto material del delito de utilización ilegítima de vehículo de motor del artículo 516 bis.

Ahora bien, que el ciclomotor no sea objeto de ese delito, no quiere decir que las utilizaciones ilegítimas de esos vehículos deban de quedar impunes hasta que vea la luz el nuevo Código Penal, sino que por el contrario, habrá que tipificarlas de acuerdo a criterios objetivos acordes con la realidad social, por lo que habrá en principio que analizar los criterios que se han seguido hasta el momento para penar dichas conductas.

El primero de ellos, ha sido el que ha marcado la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, es decir, sancionar estas acciones como constitutivas de una falta de hurto del artículo 587 número 1 del Código Penal, dependiendo del valor del combustible que se ha utilizado o consumido. En la práctica, este criterio es difícil de precisar, pues supone una gran dificultad determinar con exactitud la gasolina consumida, además de que se podrían crear situaciones en las que el sujeto activo de la acción delictiva declarase en el juicio oral que ha sido él mismo quien ha añadido gasolina al ciclomotor con dinero de su propio peculio, lo que podría desvirtuar la acción delictiva.

Otro criterio es el que se determina en base al coste económico del ciclomotor en el momento de la sustracción, o dicho en términos económicos, su precio real en el mercado. La crítica que puede hacerse a este baremo es que la realidad social demuestra que hoy en día el precio de los ciclomotores —tanto nuevos como usados— es superior a las 30.000 pesetas fijadas como límite entre la falta y el delito, lo que produciría el resultado de que la conducta habría que incardinarla en muchas ocasiones en el artículo 514 del Código Penal, y ello nos llevaría a penar más gravemente la utilización del ciclomotor (arresto mayor) que la utilización ilegítima de los vehículos de motor (multa o arresto mayor).

Un último criterio es el que ha entendido que la cuantificación económica se puede realizar en base a los daños que se han causado en el ciclomotor durante su utilización, por lo que se tipificaría como delito de daños o una falta del artículo 597 del Código Penal. En este caso nos encontraríamos ante una ficción jurídica que para evitar la impunidad de la conducta se desvirtuaría la auténtica naturaleza de la acción delictiva, aparte de que no en todas las utilizaciones ilegítimas tienen por qué producirse desperfectos.

Pues bien, si los criterios que se han analizado son de difícil aplicación por las razones expuestas, habrá que buscar un sistema

objetivo de cuantificación económica que permita incardinar estas utilidades ilegítimas de ciclomotores en el tipo penal del artículo 587 número 1 del Código Penal como falta de hurto común. Para determinarse la cuantía económica deberá entenderse la que resulte del «valor de uso» que se haya dado al ciclomotor. Realidad cada vez más frecuente es que en la mayoría de las ciudades y poblaciones importantes existen servicios de alquiler de vehículos, tanto automóviles como ciclomotores, que se arriendan por un precio determinado por cada día de uso. Ello motiva, que deberá solicitarse al perito del Juzgado de Instrucción que se proceda a la tasación pericial del «valor de uso» de la utilización ilegítima, bien por las horas o días que se ha usado, de manera que la suma económica resultante será la que fije la depreciación de uso total, que determinará además, la petición de indemnización civil correspondiente.