

## CONSULTA NUMERO 5/88

### HURTO DE USO DE VEHICULOS DE MOTOR: OBJETO MATERIAL Y PENALIDAD

#### I

La Consulta que se formula, resultado de un acuerdo mayoritario adoptado en Junta de Fiscalía celebrada al efecto, se sintetiza en estos términos:

- Si los ciclomotores pueden ser objeto del delito que define el artículo 516 bis del Código Penal.
- Si en el caso de que el objeto del delito a que se refiere el artículo 516 bis tuviere un valor inferior a 30.000 pesetas, y no mediare fuerza ni intimidación, tal conducta ha de tipificarse como falta de hurto.

Ambas cuestiones se resolvieron en sentido positivo, y, en cuanto representan una modificación de la doctrina jurisprudencial continuada, se someten a la consideración de la Fiscalía General del Estado en forma de Consulta.

Ordenados los dos temas propios de la Consulta es preciso distinguirlos.

a) *El ciclomotor como posible objeto del delito del artículo 516 bis.* La respuesta negativa halla su fundamento en los siguientes argumentos:

El paralelismo con el tratamiento que se había dado en el anterior artículo 340 bis c), de conducción sin permiso, que no alcanzaba a los ciclomotores.

- Al carecer de la consideración administrativa de

vehículo de motor no era necesario el aseguramiento de los ciclomotores.

— No son un vehículo puesto en marcha por el motor sino incardinado en los ciclos, una especie de bicicleta.

— El principio de intervención mínima del Derecho penal ya que si la utilización indebida del ciclomotor es conducta de máxima levedad con relación al valor de los vehículos de motor, no deben generar la misma responsabilidad criminal las utilidades ilegítimas de unos y otros.

Frente a estos argumentos se esgrimen otros legitimadores de la inclusión de ciclomotor en el radio delictivo del artículo 516 bis. Son éstos:

— La expresa derogación del artículo 340 bis c) por Ley de 25 de junio de 1983 hace innecesaria su contemplación con argumento en favor de la exclusión.

— En el Reglamento del Seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor (Real Decreto de 4-7-1980), es preceptivo el seguro para los ciclomotores desde el 1 de octubre de 1980, al disponer su artículo 6.º que tendrán la consideración de vehículos de motor a los efectos de la obligación de estar asegurados, todo artefacto o aparato que circule por las vías públicas accionado mediante un mecanismo de motor para cuya conducción se requiera permiso o licencia.

— La consideración de la tracción por la energía humana no se corresponde con el artículo 6.º del Reglamento citado de 4 de julio de 1980, que complementa al artículo 4.º del Código de la Circulación; antes al contrario, de estos preceptos se desprende que la circulación de un artefacto propulsado por un motor, aunque tenga menos de 50 cc., otorga al mismo los caracteres de vehículo de motor a efectos de la obligación de asegurarlo. La actual normativa de seguros deriva de la estimación del riesgo que comportan los ciclomotores, dadas su velocidad, características, precio y utilidad para sus titulares.

— Las anteriores razones invalidan el argumento de la intervención mínima del Derecho penal que tiende a excluir del artículo 516 bis la utilización ilegítima del ciclomotor, lo que produciría la impunidad, dado que no cabe su inclusión en ningún otro tipo penal.

b) *Necesidad de la tipificación como falta de hurto de la utilización de vehículos de motor de escaso valor.* Precisamente el criterio de intervención mínima apoya la tesis de que cuando el objeto del delito del artículo 516 bis tenga un valor inferior a 30.000 pesetas y no se emplee fuerza ni violencia, la utilización ilegítima ha de considerarse falta de hurto, pues la presunción del dolo de sustracción necesario para ella sería una presunción favorable al reo; presunción que está abonada por el argumento de que un dolo mayor (el de la sustracción definitiva) no debe significar una menor responsabilidad que el dolo de utilización temporal.

## II

A) La concreción del objeto típico en el delito del artículo 516 bis es tema sumamente debatido que divide en actitudes inconciliables a la doctrina científica. Sin embargo está resuelto de modo unívoco en la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Y decidido directamente en dos ocasiones, y en la misma forma, por la Fiscalía General del Estado. La primera de ellas atendido el texto que al artículo 516 bis dio la Ley de 8 de abril de 1967. Y la otra, interpretando la versión actual del precepto que data de la Ley de 28 de noviembre de 1974.

Si la jurisprudencia del Tribunal Supremo en la exégesis del artículo 516 bis ha excluido del concepto legal de vehículos de motor a los ciclomotores (sentencias de 9-3-1973, 15-3-1973, 21-5-1973, 4-12-1974, 2-6-1975, 4-10-1976, 25-10-1976, 28-1-1977 y 23-6-1981), las directrices de esta Fiscalía han sido coincidentes con la doctrina jurisprudencial.

La Circular 2/73, de 26 de febrero («En torno a si en el ámbito objetivo del art. 516 bis del Código penal deben incluirse los ciclomotores», en Memoria de 1974, páginas 242-255) planteó la cuestión de si el ciclomotor debe o no estar sujeto al régimen jurídico-penal previsto para los vehículos de motor, resolviéndolo en sentido negativo, ya sean valorados como objeto o como instrumento de las infracciones en que se halla aquel concepto. A esta conclusión se llegó ponderando no sólo las normas estrictamente penales sino también —y sobre todo— las contenidas en ordenamientos extrapenales, con fundamento en que el artículo 516 bis al referirse al vehículo de motor, no ofrece una tipicidad descriptiva o absolutamente delimitadora del objeto de la acción, sino que en él el vehículo de motor viene configurado como un elemento típico normativo. Como el ciclomotor no se acomoda íntegramente a la estructura técnica de los vehículos de motor ni está sometido al mismo tratamiento jurídico-administrativo, habrá de excluirse del radio del artículo 516 bis. Si esta norma, en la cual el vehículo de motor representa el objeto de la acción, inmediatamente nada aclara, si son estimables las consecuencias deducidas de otros preceptos también propiamente penales en cuyo ámbito está presente el vehículo de motor, si bien como instrumento de realización delictiva (arts. 340 bis, 565, 586.3.º); en estas normas, aunque el objeto de protección es de modo fundamental la seguridad y no la propiedad o algunas de sus facultades inherentes, es elemento del tipo el vehículo de motor, expresión que siempre ha de tener un significado no equiparable en modo alguno a los ciclomotores, porque en los casos de conducción delictiva de vehículos de motor figura como pena la privación del permiso de conducción.

Las normas no penales examinadas que contribuían a la no equiparación entre vehículos de motor y ciclomotor ofrecían distintas naturaleza y procedencia. Algunas, propiamente administrativas, estaban contenidas en el llamado Derecho de la circulación (Código de la Circulación, y

Decretos de 27-1-1956, 11-1-1957, 19-12-1957, 8-5-1961 y 20-5-1965); otras pertenecían al Derecho privado, insertas ya en el campo del Derecho de obligaciones (Reglamento del Seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor de 19-11-1984) o en el de los Derechos reales (Ley de Hipoteca mobiliaria de 16-12-1954). Y no faltaban argumentos procedentes del Derecho internacional tras el examen de Convenios internacionales relacionados con la materia (Convenio de Ginebra sobre transporte por carretera de 19-9-1949 y Convención de Viena sobre Circulación vial, nacida de una Conferencia de las Naciones Unidas celebrada entre los días 7 de octubre y 8 de noviembre de 1968).

En otra Circular, la de 27 de diciembre de 1974 (Memoria de 1975, páginas 255-258) dictada con motivo de la promulgación de la Ley de 28 de diciembre de 1974, que dio al artículo 516 bis del Código Penal la redacción que ahora tiene, se trató del significado de la nueva expresión «vehículo de motor ajeno, cualquiera que fuera su clase, potencia o cilindrada». Se aventuraba que con este texto, más especificativo, aún era posible la duda sobre la inclusión o no en la protección penal del tipo a los ciclomotores, pues si atendiendo al espíritu que inspiró la modificación parece que los ciclomotores debían estar sujetos a idéntico tratamiento jurídico-penal que los vehículos de motor, en cambio el análisis del tenor literal de la norma nada resuelve, por lo que por ahora, se decía, debe mantenerse el criterio adoptado en la Circular de 26 de febrero de 1973, que está, además, en la línea continuada marcada sin excepciones por la jurisprudencia del Tribunal Supremo más reciente que elimina del artículo 516 bis los ciclomotores (sentencias de 9-3-1973, 15-3-1973 y 21-5-1973).

B) ¿Hay motivos para modificar el criterio mantenido y extender ahora el concepto de vehículo de motor hasta comprender los ciclomotores como objeto de protección penal en el artículo 516 bis?

a) El artículo 516 bis, en lo que aquí interesa, se separó de la redacción anterior en estos dos puntos. El primero consistió en agregar al giro vehículo de motor la frase «cualquiera que fuera su clase, potencia o cilindrada». Y el segundo en introducir un párrafo imponiendo la privación del permiso de conducción en todos los casos comprendidos en el artículo. Ninguna de estas novedades supone un cambio tal que autorice a incluir en la norma los ciclomotores. Al contrario. De un lado, porque la frase reseñada continúa refiriéndose al vehículo de motor, se trata de una especificación para que quede claro que abarca a todos los vehículos de motor. Y de otro lado, porque si a los diversos tipos definidos en el artículo 516 bis va unida necesariamente la pena de privación del permiso de conducir, es porque tal permiso es esencial a la conducción de los vehículos de motor, y así se justifica que exista una relación lógica entre vehículos de motor y permiso de conducción tanto en Código penal (arts. 26.5, 30, 33, 42, 340 bis, 565 y 586.3), como en el Código de la Circulación (arts. 106 y 261 referidos al automóvil) del propio modo que resulta coherente la relación entre ciclomotor y licencia de conducción (arts. 132 y 272 del Código de la Circulación).

El Tribunal Supremo tampoco ha encontrado dificultades para seguir diferenciando ciclomotores y vehículos de motor a efectos del artículo 516 bis después de la Ley de 1974. La sentencia de 4 de octubre de 1976, con cita de las sentencias de 9-3-1973, 15-3-1973 y 25-5-1973 que afirmaron que la utilización ilegítima de ciclomotores no puede incluirse en el artículo 516 bis, declara que es «doctrina certera antes de la reforma de 1974 como después de ella». Y otra sentencia, la de 20 de octubre de 1976, tras confirmar los criterios de la jurisprudencia anterior, dice que «la Ley de reforma penal de 28 de noviembre de 1974 no ha modificado el valor de esas declaraciones jurisprudenciales, pues en su exposición de motivos no se dice que la *mens legislatoris* fuera la de incluir los ciclomotores en la letra del artículo 516 bis remodelado... prosiguiendo, por lo tanto, el mencionado artículo



refiriéndose como elemento objetivo de la infracción, al vehículo de motor, dentro de cuyo concepto, y como ya se ha dicho, no es dable incluir a los ciclomotores». En el mismo sentido las sentencias de 25 de octubre de 1976 y 28 de enero de 1977.

El nuevo texto del artículo 516 bis no parece, pues, que contribuya a identificar, como objeto material de su acción, vehículos de motor y ciclomotores. Si, como ya se indicó, el de vehículo de motor no es un concepto descriptivo, veamos ahora si se trata de un término normativo necesitado de complementación y que por ello está valorado en el ordenamiento jurídico.

b) El Código de la Circulación es una de las normas a valorar. Desconoce el concepto de vehículo de motor, por lo que no es ajustada la sentencia de 8 de marzo de 1985 cuando dice que el objeto material del artículo 516 bis son los vehículos de motor «cuyo concepto se ha de obtener acudiendo al Código de la Circulación». Sí se utilizan en él como categorías diferenciadas los términos vehículo automóvil y ciclomotor. Este está excluido expresamente del radio del vehículo automóvil [art. 4, apartado g), inciso último] y de modo implícito otras veces al no incluirse en la clasificación de los automóviles (arts. 89, 95, 235, etc.). Así, ciclomotor no es un vehículo de la especie automóvil, sino de la clase ciclo, y aunque cuenta con motor auxiliar de fuerza y velocidad limitada [art. 4, apartado p)], desarrollado por la Orden del Ministerio de Industria de 10-3-1976, tampoco se identifica con los motociclos o motocicletas que sí participan de la naturaleza de los vehículos automóviles [art. 4, apartado n) del Código de la Circulación]. Así, de este cuerpo legal no obtenemos que el ciclomotor sea legalmente un vehículo de motor, sino sólo que el ciclomotor es un vehículo perteneciente al género ciclo con la especialidad de contar con un motor auxiliar de limitadas características como tal, pero que se separa de otros vehículos con motor

(motociclos), sometidos al régimen de los vehículos automóviles, y más claramente de éstos.

c) Existen normas de Derecho internacional relacionadas con la materia que aquí tratamos.

En el Convenio de Ginebra sobre transporte por carretera de 19 de septiembre de 1949 —que surtió efectos en España tras su publicación, a partir de 13-5-1958— los términos empleados son el vehículo automotor «que coincide, en líneas generales en su definición del artículo 4.º con el de vehículo automóvil— y el de bicicletas con motor auxiliar, que no se considerarán como vehículos automotores siempre que mantengan su estructura (motor auxiliar de combustión interna de 50 cc. de cilindrada máxima y conserven las características normales de las bicicletas). Los Estados que estén obligados por el anexo I del Convenio excluirán de la definición de vehículo automotor a las bicicletas con motor auxiliar; es de observar que tal anexo no era de aceptación obligada por las partes que firmaron el Convenio, sino que podía excluirse haciendo uso de la oportuna reserva, como, efectivamente hicieron varios países —para los cuales las bicicletas con motor auxiliar son automóviles— entre los que no se encuentra España, por lo que al menos implícitamente se aceptaba que las bicicletas con motor auxiliar o ciclomotores no son vehículos automotores o automóviles.

Es la Convención de Viena de 1968, firmada por España, en donde se recogen los conceptos de ciclomotor y vehículo de motor. Ciclomotor es todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cc. y cuya velocidad máxima no exceda de 50 kilómetros por hora (capítulo I, artículo 1, letra m). Y vehículo de motor es todo vehículo provisto de un motor de propulsión que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las partes contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas (capítulo I, artículo 1, letra o).



Debemos referirnos aquí a los artículos 96.1.º de la Constitución y 1.5.º del Código civil. Conforme al primero, los Tratados internacionales válidamente celebrados una vez publicados oficialmente en España formarán parte del ordenamiento interno. Y a tenor del segundo, las normas jurídicas contenidas en los Tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Parece desprenderse de estos preceptos que rige en nuestro Derecho el sistema de recepción automática, ya que con sólo la publicación de los Tratados éstos adquieren el carácter de fuente directa integrándose en el ordenamiento interno sin necesidad de especiales medidas legislativas para la ejecución de las normas nacidas en el seno del Derecho internacional convencional. Y la jerarquía de los Tratados, una vez integrados en el ordenamiento interno, es superior a las leyes, por cuanto las normas en aquéllos contenidas cuentan con un sistema especial de derogación al que son ajenas las leyes cualesquiera sea su naturaleza (art. 96.1, inciso 2.º, de la Constitución).

d) ¿A qué otros criterios podremos acudir para delimitar la naturaleza del ciclomotor? Quedan otras posibilidades.

Una es, como se hace en la Consulta, tener en cuenta la nueva reglamentación del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos de motor. Se dice en efecto que el Real Decreto 1.653/80, de 4 de julio, entre otros, modificó el artículo 6.º del Reglamento de 19 de noviembre de 1964, y ahora se incluyen por vez primera en el seguro obligatorio los vehículos para cuya conducción se exija licencia. Antes el seguro se limitaba a aquellos para cuya conducción se requería permiso. Dice el artículo 6.º que «tendrán la consideración de vehículos de motor a los efectos de la obligación de estar asegurados:

a) Todo artefacto o aparato que circule por las vías públicas accionado mediante un mecanismo de motor para cuya conducción se requiera permiso o licencia, según la legislación vigente, así como sus remolques o semi-remolques».

No representa, sin embargo, el precepto transcrito un argumento concluyente en favor de la equiparación entre ciclomotor y vehículo de motor. Aun prescindiendo de que con la equiparación se habrían desconocido por la modificación reglamentaria normas de mayor entidad contenidas en Tratados internacionales, es de observar lo siguiente. En primer lugar, que esa indirecta consideración de vehículos de motor «merced a haber introducido la palabra *licencia*, única autorización precisa para conducir ciclomotores» lo es sólo «a los efectos de la obligación de estar asegurados», no a cualesquiera otros efectos administrativos o penales. Y en segundo término que la interpretación de otros párrafos del artículo 6 lleva a la misma conclusión, esto es, que se está teniendo en cuenta únicamente el ciclomotor como objeto del seguro obligatorio pero inextensible a su consideración como objeto o instrumento del delito; de otro modo resulta inexplicable que figuren entre los vehículos de motor los trolebuses y tranvías (art. 6. b) que o bien no están incluidos entre los automóviles en el artículo 89 del Código de la Circulación o se dice expresamente que no son vehículos automóviles (art. 262, IV, del Código de la Circulación).

Pero la norma con la que se argumenta ya no está en vigor. En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto legislativo 1301/86, de 28 de junio, el 30 de diciembre de 1986 se aprueba el nuevo Reglamento del seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria. Deroga al anterior Reglamento del seguro obligatorio de 19 de noviembre de 1964 incluida la modificación que introdujo en el artículo 6.º el Real Decreto de 4 de julio de 1980. Conforme al artículo 5.º del nuevo Reglamento «tienen la consideración de vehículos de motor, a los efectos de la obligación de estar asegu-

rado, los ciclomotores y todo vehículo terrestre automóvil que esté accionado por una fuerza mecánica, así como sus remolques incluso no acoplados, con exclusión de los ferrocarriles y tranvías que circulen por vías que les sean propias».

Se pasa así de la referencia indirecta al ciclomotor del anterior Reglamento —son también vehículos de motor aquellos para cuya conducción se exija licencia— a la expresa alusión a los ciclomotores entre los vehículos de motor. Este ha sido el cambio más importante. Mas el campo acotado en el que se proyecta la identificación es el mismo: «a los efectos de la obligación de estar asegurado». Sobre los demás efectos nada se dice. Seguimos sin disposiciones que, a efectos penales, identifiquen ambas clases de vehículos. Y no olvidemos que el objeto de la Consulta es aún más restringido. No plantea la naturaleza del vehículo ciclomotor en el ordenamiento jurídico penal, sino la valoración del ciclomotor como posible objeto típico del hurto de uso, con lo que ya se excluye la consideración del ciclomotor como medio de comisión de delitos o como objeto del delito de hurto propio. Que el artículo 516 bis únicamente contempla al vehículo de motor y no al ciclomotor se infiere de su último párrafo, pues si a su tenor «en todos los casos comprendidos en este artículo se impondrá además la pena de privación de permiso de conducción», es claro que su objeto típico son los vehículos de motor, no los ciclomotores. Resulta, pues, que el índice penalmente relevante que marca los límites entre vehículo de motor y ciclomotor es el de la habilitación necesaria para conducir cada uno de ellos. El vehículo que requiere el permiso de conducción para su utilización legítima es vehículo de motor (art. 262 del Código de la Circulación); de ahí el que siempre que el Código Penal construye tipos en los que figura el vehículo de motor como objeto de la acción o como medio comisivo imponga la pena de privación, por tiempo limitado del permiso de conducir (arts. 340 bis, 516 bis, 565 y 586.3). El vehículo que requiere simple licencia de conducción (art. 132, II, del Código de la

Circulación) es ciclomotor. Precisamente la sentencia de 18 de junio de 1987, que casó la de instancia —conforme había interesado el Ministerio Fiscal— declaraba que «es innegable que no siendo el ciclomotor —en este caso un vespino de 49 cc.— vehículo de motor de acuerdo con constante y uniforme doctrina de esta Sala, no es posible adicionar a la pena que pueda y debe imponerse, la privación del permiso de conducir o la de obtenerlo, sanción sólo inherente a la utilización ilegítima de vehículos de motor».

A) Los diversos tipos de hurto de uso cuyo objeto está integrado por los vehículos de motor conforme al artículo 516 bis son éstos:

a) *Tipo normal o base (artículo 516 bis, párrafo 1.º* Elemento esencial es el *animus utendi*, esto es que el agente no tenga el propósito de haber el vehículo de motor como propio (sentencias, entre otras, de 8-3-1985, 19-4-1988, 6-6-1988), lo que sólo lleva implícito el lucro o ventaja procedente del uso ilegítimo indispensable para el cambio del título de imputación, que lo diferencia del hurto propio, porque en éste se pretende incorporar definitivamente lo sustraído al patrimonio con deseo de obtener un enriquecimiento, privando así del dominio definitivo (sentencias de 20-2-1981 y 30-4-1983). Imprescindible es también en el orden temporal que el uso no llegue a 24 horas, pues este dato sólo es relevante para la cualificación. La punibilidad no se halla en función de índices cuantitativos, como son el valor del vehículo de motor o el provecho obtenido con el uso, sino de datos cualitativos o en función de la acción: que se trate de un vehículo de motor. En consecuencia, el tipo está completo exceda o no el valor del vehículo de motor de 30.000 pesetas.

b) *Tipo cualificado por la continuidad en la posesión ilegítima o no restitución dentro de las 24 horas (art. 516 bis, párrafo tercero, inciso primero)*. La no restitución en este término esencial, aunque el uso efectivo haya sido menor (sentencia

de 10-5-1985), supone una agravación, pasando las penas de ser alternativas (arresto o multa) a conjuntas (arresto y multa).

c) *Tipo cualificado conjuntamente por la continuidad en la posesión y por el valor del vehículo de motor (art. 516 bis, párrafo tercero, inciso segundo)*. Se aplican las penas antes señaladas si el valor no excediere de 30.000 pesetas, o si, rebasando esta cifra, no concurrieren las circunstancias expresadas en el artículo 515.3.º. Mas estaremos en el área del artículo 516 bis, párrafo tercero, inciso segundo, que remite al artículo 515.3.º en la penalidad, si el valor excede de 30.000 pesetas con posibilidad de imponer las previstas para el hurto propio. A pesar de ello no hay transformación del hurto de uso en hurto común, ya que no se trata aquí de una norma de remisión conceptual, sino simplemente penológica (sentencias 26-6-1974 y 23-5-1980).

B) En la Consulta, sin particularización de los diversos tipos, pero siempre refiriéndose a su penalidad, se indica que «un dolo mayor, como es el dolo de sustracción definitiva, no debe significar una menor responsabilidad que el dolo de simple utilización temporal, evidentemente menor que aquel» Mas realmente ¿Esto es así? ¿El apoderamiento de un vehículo de motor con ánimo de lucro sin emplear fuerza ni violencia, está menos gravemente castigado que su apropiación con un simple *animus utendi*? Tiene razón la Consulta, y se justifica claramente su apreciación, si en los diversos tipos, antes esquematizados, hacemos un análisis comparativo de los efectos penológicos que conllevan la concurrencia del *animus utendi* —privación al *dominus* de la facultad de usar— o del *animus* de apropiación definitiva.

a) Resulta de mejor condición quien sustrae un vehículo de motor con intención de apropiárselo que quien sólo pretende hacer del mismo un uso temporal. Los atentados a la propiedad del artículo 514 son menos graves que los atentados a la posesión o *facultas utendi* por tiempo limitado,



objeto propio del artículo 516 bis. Esto es patente cuando el vehículo de motor tiene un valor inferior a 30.000 pesetas. Pero también en la generalidad de los hurtos superiores a 30.000 pesetas, siempre que el uso haya excedido de 24 horas, porque este delito (art. 516 bis, párrafo tercero, inciso primero) tiene asignadas penas conjuntas de arresto y multa, en tanto que en el hurto común la pena es de arresto. Esta situación es posible por el escaso valor de algunos vehículos de motor y por la subida del límite en la línea divisoria entre el delito y la falta. No era imaginable al tiempo de promulgarse la Ley de 9 de mayo de 1950, época en la que el tránsito del delito a la falta era de 250 pesetas, siendo realmente imposible la existencia de vehículos de motor con valor inferior a aquella cifra; lo mismo cabe decir cuando se redactó por vez primera el artículo 516 bis (Ley de 8 de abril de 1967). Se pensaría que el valor de los vehículos de motor excedería siempre el tope de las faltas, con lo que su apoderamiento definitivo sería siempre delito.

Pero la diferencia es más ostensible si se considera que el Tribunal Supremo entiende que es conducta típica en el artículo 516 bis no sólo la de quien toma el vehículo de motor y le conduce, sino también la de quien tan sólo lo ha usado viajando en él sin necesidad de que haya intervenido en el acto de sustracción o apoderamiento, dado que la utilización puede ser inicial y consecutiva a la sustracción del vehículo o sobrevenida, por lo que tienen la consideración de autores todos los que vayan insertándose en el uso del vehículo como pasajeros a sabiendas de la falta de autorización del dueño (sentencias de 26-6-1980, 22-4-1986 y 25-9-1986).

Pero, en confirmación de lo expuesto con carácter general, especifiquemos cada uno de los supuestos.

b) En los casos de vehículos de motor con valor superior a 30.000 pesetas, la penalidad para el apoderamiento mero *animus utendi* cualificado por el tiempo puede ser mayor (arresto y multa) que el apoderamiento *animus rem sibi habendi*, en que la pena tipo es de arresto en el artículo 515.1.º.



c) La anomalía de que la sanción prevista para el hurto de uso supere a la del hurto propio, se acentúa en los casos en que los vehículos de motor tengan un valor inferior a 30.000 pesetas.

En el caso del artículo 516 bis, párrafo primero, si concurre el *animus* de apoderamiento definitivo, la utilización subsiguiente no tiene autonomía delictiva, con lo que la totalidad del hecho se reduciría a una falta de hurto atendido el valor del vehículo de motor. Mas si sólo concurre el *animus utendi* está completa la estructura delictiva y la pena: arresto mayor o multa.

En el supuesto del artículo 516 bis, párrafo tercero (transcurso de 24 horas sin restituir el vehículo) el hurto de uso es castigado más gravemente que el apoderamiento definitivo, pues las penas para aquél son arresto y multa y en el otro caso es la correspondiente a una falta de hurto.

En estas dos hipótesis, lo que técnicamente tiene menos entidad antijurídica (estricta utilización de vehículo de motor) se sanciona más gravemente que lo grave (apropiación definitiva de vehículo de motor).

Precisamente lo que da a entender la Consulta —no lo dice en forma explícita— es que los dos casos de simple *animus utendi*, el simple y el cualificado temporalmente (art. 516 bis, párrafos primero y tercero), cuando el vehículo de motor no excediere de 30.000 pesetas, se consideren faltas de hurto para identificarse así en la penalidad a los supuestos de ánimo inicial de sustracción.

d) Es, pues, un tema no de interpretación de normas penales, sino de *lege ferenda*. Pero que ha de convertirse, transcurriendo poco tiempo, en realidad legislativa, ya que el Proyecto de la Ley Orgánica de actualización del Código penal, de tan reciente elaboración, establece en el artículo 587.1.º que serán castigados con arresto menor:

«Los que cometieren hurto o utilizaren ilegítimamente un vehículo de motor ajeno, si el valor de lo sustraído o utilizado no excediere de 30.000 pesetas».

Se justifica en la Exposición de Motivos «esta nueva falta de hurto, cuya ausencia obligaba a remitir a la esfera del delito todas las modalidades de utilización temporal».

Será así simple falta de utilización ilegítima de vehículo de motor cuyo valor no exceda de 30.000 pesetas. Sin embargo, en el texto quedan en la duda algunas cuestiones, porque el artículo 516 bis permanece con la única variante de que la cuantía de la multa será de 100.000 pesetas a 1.000.000 de pesetas. Entre otras, éstas: ¿Es también el hecho falta si la utilización excede de 24 horas? ¿El empleo de fuerza es excluyente de la falta? ¿La condena por falta conlleva la pena de privación del permiso de conducir? Parece que el artículo 87.1.º sustituye sólo al artículo 516 bis, párrafo primero, cuando el valor del vehículo de motor fuere inferior a 30.000 pesetas.

Madrid, 14 de noviembre de 1988.

#### EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO

Excmos. e Ilmos. Sres. Fiscales de las Audiencias Territoriales Provinciales.