

UTILIZACION INDEBIDA DE VEHICULOS EN EL PROYECTO DE CODIGO PENAL

Por ALFONSO SERRANO GOMEZ
Profesor Adjunto Numerario de Derecho Penal

I

La nueva regulación en materia de sustracción de vehículos de motor en el Proyecto de Código Penal, de enero de 1980, no resuelve toda la problemática que tiene planteada la “utilización ilegítima de vehículos de motor ajenos” en el actual Código Penal. Esta rúbrica corresponde al capítulo II bis del Título XIII, Libro II, se introduce por Ley 39/1974, de 28 de noviembre, sustituyó a la “De robo y hurto de uso de vehículos de motor”, que por primera vez figura en el Código Penal al incorporarse por Ley 3/1967, de 8 de abril, teniendo como antecedentes las Leyes sobre uso y circulación de vehículos de motor de 9 de mayo de 1950 (Arts. 9, 10 y 11) y 24 de diciembre de 1962 (Art. 10). El citado capítulo consta de un solo Art., el 516 bis, cuyo contenido es el siguiente:

“El que, sin la debida autorización y sin ánimo de haberlo como propio, utilizare un vehículo de motor ajeno, cualquiera que fuera su clase, potencia o cilindrada, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 20.000 a 200.000 pesetas.

Si ejecutare el hecho empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su grado máximo.

Cuando, en los casos previstos en los párrafos anteriores, el culpable dejare transcurrir veinticuatro horas sin restituir directa o indirectamente el vehículo, se le impondrán conjuntamente las penas de arresto mayor y multa de 20.000 a

200.000 pesetas, aplicándose, en su caso, las de los Arts. 515 ó 505, respectivamente, cuando sean de mayor gravedad.

Si en la ejecución del hecho se empleare violencia o intimidación en las personas, se impondrán las penas señaladas en el Art. 501.

En todos los casos comprendidos en este artículo se impondrá, además, la pena de privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años o la de obtenerlo en el mismo plazo.”

Se observa en la nueva redacción de este artículo un endurecimiento con respecto a su contenido anterior. En el párrafo tercero se aplica ahora conjuntamente pena de arresto mayor y multa, a la vez que se especifica la aplicación de los Arts. 515 ó 505, cuando correspondan, siempre y cuando sean de mayor gravedad.

La privación del permiso de conducir supone una nueva agravación, que puede ser más importante que la pena de privación de libertad en algún caso, cuando se trate de un conductor profesional, con lo que se le priva de su medio de vida. La situación es todavía más trascendente si tenemos en cuenta que en el robo o hurto de un vehículo de motor no se impone la pena de privación del citado permiso, o se prohíbe obtenerlo, con lo que nos encontramos ante la situación de que conductas más graves pueden tener penas más leves, lo que sucede cuando el vehículo que se tomó para utilizarlo ilegítimamente se tiene más de veinticuatro horas.

La privación del permiso o prohibición de obtenerlo no puede afectar para nada a las licencias para conducir ciclomotores, por lo que los autores pueden obtener, si no lo poseen, autorización para conducir vehículos de menor cilindrada, lo que supondría, en parte, una burla a la Ley.

Todo lo anterior se completa con la medida de seguridad que se introduce en el número 13 del Art. 2.º de la Ley de Peligrosidad y Rehabilitación Social. Este número se modificó por Ley de 28 de noviembre de 1974, estableciendo que “Los que habitualmente utilicen de modo ilegítimo vehículos de motor ajenos...”. Sin embargo, se deroga por Ley de 26 de diciembre de 1978.

La reforma del Art. 516 bis del Código Penal no resolvió la problemática existente con relación a los ciclomotores. La sustracción de éstos para su uso sigue dividiendo a la doctrina en cuanto a considerarlo como utilización ilegítima de vehículo de motor ajeno o como robo o hurto común.

Por otra parte, este artículo puede tener efectos criminógenos, en base a los argumentos siguientes:

1. Si no se consideran los ciclomotores como vehículos de motor, quedando fuera del Art. 516 bis, resulta que la utilización ilegítima de aquéllos sería ati-

pica, lo que beneficiaría a sus autores, llevando consigo un aumento en el número de sustracciones.

2. El plazo de veinticuatro horas que se establece para restituir el vehículo en algunos casos lleva a que el autor prefiera cometer varias sustracciones, para disponer del vehículo menos de veinticuatro horas —restituyéndole—, en lugar de disponer del mismo vehículo por un periodo superior de tiempo. Hay que tener en cuenta que dejar el vehículo unos minutos antes o después de las veinticuatro horas, la pena puede ser de veinticuatro veces mayor. Pensemos, por ejemplo, en un vehículo que vale más de 150.000 pesetas y se hubiera empleado fuerza en la sustracción. Si se abandona antes de las veinticuatro horas, la pena máxima de privación de libertad que se podría imponer es de seis meses; si la restitución es posterior, la pena puede llegar hasta doce años, es decir, veinticuatro veces más que en el caso anterior. Como se ve, el aumento de la pena es extraordinariamente grande, según se abandone el vehículo antes o después de las veinticuatro horas de haberlo tomado.

3. Si se consideran incluidos los ciclomotores en el Art. 516 bis y para los supuestos de que su valor no exceda de 15.000 pesetas, para el hurto común la pena es de arresto menor (Art. 587, 1.º); para la simple utilización ilegítima, arresto mayor o multa de 20.000 a 200.000 pesetas (Art. 516 bis, párrafo primero). Si excede su valor de aquella cantidad y no sobrepasa de 150.000 —situación ésta que no puede darse, ya que no podrá llegar a valer tanto un ciclomotor—, para el hurto común la pena es ahora de arresto mayor (Art. 515, 3.º), la misma que para la utilización ilegítima (aunque aquí también cabe la posibilidad de imponer sólo multa). Esto para los supuestos en que se restituya antes de las veinticuatro horas, pasado este plazo la pena es más grave para la utilización que en el hurto común, pues sería arresto mayor y la multa indicada (Art. 516 bis párrafo tercero). No habrá aquí privación de permiso de conducir (aunque para ciclomotores sólo se necesita licencia, el autor puede disponer de permiso de conducir).

Para los casos en que el vehículo tenga un valor que no exceda de 15.000 pesetas, el robo incluso es más ventajoso que la utilización ilegítima.

De incluir los ciclomotores en el Art. 516 bis —la actual redacción del párrafo primero puede servir para que la jurisprudencia se incline por este camino— llevaría consigo un efecto criminógeno, ya que sería preferible tomar el ciclomotor para haberlo como propio que simplemente para utilizarlo, en los supuestos que se expusieron anteriormente.

4. **Vehículos de motor cuyo valor no exceda de 15.000 pesetas.** Aunque no es frecuente que haya vehículos cuyo valor sea tan bajo, si pueden darse algunos casos de motocicletas. Prescindiendo de la polémica sobre si es conducta atípica

o no, y en caso de aceptar la solución propuesta por algún autor de incluir tales supuestos en el párrafo primero del Art. 516 bis, la situación viene a ser la misma que se ha expuesto para los ciclomotores. Resulta que conductas más graves, como el robo o hurto, tendrían menor pena que tomar el vehículo simplemente para hacer uso de él, lo que puede resultar criminógeno, en cuanto desplaza la criminalidad a delitos más graves.

5. Vehículos cuyo valor sea superior a 15.000 pesetas y no excedan de 150.000. También en estos casos es preferible el hurto que la utilización ilegítima, siempre que se restituya el vehículo antes de las veinticuatro horas. En ambos casos la pena es arresto mayor, conforme al número 3.º del Art. 515 ó al párrafo primero del artículo 516 bis del Código Penal, respectivamente. No obstante, en la utilización cabe multa en lugar de arresto. Por las razones ya apuntadas, de desplazamiento de la criminalidad a conductas más graves, estas situaciones pueden resultar criminógenas.

6. Supuestos en que transcurren las primeras veinticuatro horas. Interesará en todo caso decir que el vehículo se ha tomado para hacerlo como propio, ya sea como hurto o robo. La pena será, como para la utilización ilegítima, las establecidas en los Arts. 515 ó 505. No obstante, para el uso de vehículos cuyo valor no exceda de 150.000 pesetas, la pena es ahora de arresto mayor y multa de 20.000 a 200.000 pesetas, que resulta más grave que para el hurto (arresto mayor, Art. 515, 3.º). Además, y en todos los casos, habrá para el uso ilegítimo privación del permiso. Por todo ello, la situación puede resultar igualmente criminógena.

Por todo lo anterior cabe llegar a la siguiente conclusión: Que para algunos supuestos el contenido del Art. 516 bis del Código Penal puede resultar criminógeno, ya que la pena es más severa en determinadas situaciones para la utilización ilegítima, que para el robo o el hurto común. Por otra parte, además de las razones apuntadas, hay que recordar que la utilización ilegítima de vehículo de motor ajeno lleva consigo, aparte de la pena, la privación del permiso de conducción por un tiempo de tres meses y un día a cinco años o la prohibición de obtenerlo en el mismo plazo, situaciones estas que no se dan para el robo, hurto o apropiación indebida.

II

En el Proyecto de Ley Orgánica de Código Penal, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, de 17 de enero de 1980, se dedica el capítulo III del Título V del Libro II, a “la utilización indebida de vehículos” que consta de un solo artículo, el 250, cuyo texto es el siguiente:

“El que usare automóvil o ciclomotor ajeno sin la debida autorización y sin ánimo de haberlos como propios, será castigado con la pena de arresto de doce a veinticuatro fines de semana, si lo restituyere en plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que en ningún caso la pena impuesta pueda ser superior a la que correspondería si se apropiase definitivamente el vehículo.

Se impondrá la pena superior en grado o la misma pena y la de multa de seis a doce meses, cuando el hecho causare graves trastornos al propietario o el agente hubiere empleado fuerza para cometerlo, o cuando el vehículo se utilizare como medio para cometer otro delito.

De no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho con las penas establecidas en los Arts. 237 y 261 o con las del Art. 245, respectivamente.

Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del Art. 242.”

Comparando este artículo del Proyecto con el 516 bis del Código penal vigente, la situación ha mejorado en los puntos siguientes:

1. Se incluye expresamente los ciclomotores, con lo que se resuelve la polémica existente de si éstos debían o no incluirse dentro del uso indebido de vehículos. Sin embargo, la problemática se desvía ahora a otro lugar, como después veremos.

2. En el párrafo primero del Art. 250 se especifica el uso de “automóvil o ciclomotor”. Sin embargo, no se hace referencia a otros vehículos, como turismo, autobús o autocar, camión, tractor o motocicleta, que se especifican en el Art. 4.º del Código de la Circulación y que son objeto de sustracción para su uso. No obstante, hay que considerar que todos se incluyen en la definición que de “automóvil” se da en el apartado g) de ese artículo en donde se dice que “automóvil es todo vehículo dotado de medios de propulsión mecánica propios o independientes del exterior, que circula sin carriles. Se excluyen de esta designación los ciclomotores”. El propio Código de la Circulación cuando define lo que ha de entenderse por turismo, autobús o autocar, camión, tractor y motocicleta, en todo caso dice que se trata de un automóvil.

3. Aunque se sigue fijando un plazo más dilatado para restituir el vehículo —cuarenta y ocho horas— a partir del cual la pena se agrava, sigue teniendo efectos criminógenos. No obstante, al duplicarse ese espacio de tiempo tales efectos disminuirán.

4. Desaparecen las situaciones expuestas en la actual redacción del Art. 516 bis, en las que resulta más grave la simple utilización ilegítima que el robo o hurto común, aunque se mantienen algunos supuestos para vehículos de valor no superior a 15.000 pesetas.

5. No se contemplan ahora las situaciones del último párrafo del Art. 516 bis de privación del permiso de conducción o prohibición de obtenerlo, sanción esta última que no se encuentra recogida en la escala general de penas del Art. 27 del Código Penal vigente. No obstante, hay que tener en cuenta el Art. 283 del Proyecto sobre el que se volverá después.

Deficiencias que se aprecian en el Art. 250 del Proyecto

1. En principio, cabe anunciar la inoperancia de este artículo, pues la referencia que se hace en sus párrafos primero y tercero a la restitución del vehículo, lo hace inaplicable en la casi totalidad de los supuestos, ya que el vehículo normalmente se abandona, pero no se restituye.

Conforme al Diccionario de la Real Academia de la Lengua “restituir” equivale a “devolver una cosa a quien la tenía antes”. Por esta razón, no es aplicable ese párrafo a quienes abandonen el vehículo, antes o después de las cuarenta y ocho horas de haberlo tomado, para su uso y sin ánimo de haberlo como propio. Habrá que optar por considerar la conducta atípica o apreciar robo, hurto o apropiación indebida.

Resulta más acertada la referencia del actual Art. 516 bis de “restituir directa o indirectamente”, ya que la restitución indirecta podría equipararse al abandono. Más correcta era la situación en la primitiva redacción de este artículo, en donde se establecía la fórmula de “restituir o abandonar”.

2. Si se exige en el párrafo primero del Art. 250 la restitución (volver una cosa a quien la tenía antes), dentro de las cuarenta y ocho horas de haber tomado el vehículo, para conseguir una pena atenuada, que no es posible en el caso de abandono (dejar el vehículo en cualquier parte, a merced del azar), surge la duda de si cabe aplicar la atenuante de arrepentimiento espontáneo (Art. 9.9.ª del Código Penal actual o Art. 27.6.ª del Proyecto). Si tenemos en cuenta que la restitución equivale a reparar o disminuir los efectos del hecho, que se exigen en el propio párrafo primero del Art. 250 como integrante de la figura, no cabe aplicar la citada atenuante. Sin embargo, si sería posible en el supuesto de confesar a la autoridad la infracción, antes de conocer la apertura del procedimiento judicial, siempre que llevara consigo también la restitución. El “dar satisfacción al ofendido” no cambia la situación, pues esta conducta no tiene un significado especial respecto de reparar o disminuir los efectos del hecho, hay una conexión entre estas situaciones.

Podría sostenerse que para que se dé la figura del párrafo primero del Art. 250 es suficiente con restituir el vehículo, sin que sea preciso el arrepenti-

miento espontáneo, y cuando se dieran los dos supuestos cabría aplicar la atenuante 6.^a del Art. 27 del Proyecto. Aunque el arrepentimiento supone una preocupación moral por el daño causado, sin embargo, al Derecho no le debe importar demasiado ese elemento subjetivo; lo realmente significativo es la conducta del sujeto que pretende colaborar con la víctima o la justicia. Habrá que considerar que el elemento subjetivo se da cuando los hechos externos así parecen demostrarlo. Una vez realizados estos actos, hay que considerar que obedecen a presupuestos morales de pesar por el daño causado. Ha de presumirse, salvo prueba en contrario, que así es. En el caso que nos ocupa, la restitución supone ya un arrepentimiento, por lo que no cabe aplicar la atenuante; sólo es posible por confesión a la autoridad del delito, antes de la apertura del procedimiento judicial y previa restitución del vehículo.

Por el contrario, al no exigirse la restitución, después de las cuarenta y ocho horas, si es posible apreciar la atenuante de arrepentimiento espontáneo.

3. Supuestos en que un vehículo tenga un valor inferior a 15.000 pesetas y se restituyese antes de las cuarenta y ocho horas. Aunque no es frecuente encontrar vehículos de motor que tengan un valor tan bajo, cabe la posibilidad en algunos casos de ciclomotores y aun de motocicletas muy usadas o deterioradas. Estaríamos en el párrafo primero del Art. 250, en donde se establece “que en ningún caso la pena impuesta puede ser superior a la que correspondería si se apropiase definitivamente el vehículo”. Se plantea la siguiente situación:

¿Nos encontramos ante un delito del párrafo primero del Art. 250 o una falta del Art. 662.1.º, para los supuestos en que no hubo fuerza en las cosas?

Estamos ante un delito del Art. 250 del Proyecto, aunque la pena que corresponde es la del Art. 662.1.º ó 3.º (lo que puede crear problemas desde el punto de vista procesal). Esto lleva consigo que conductas más leves, como es la utilización indebida de un vehículo (se restituye antes de las cuarenta y ocho horas) frente al hurto común (apropiación del vehículo), tengan consecuencias más graves. Aunque la pena sea la misma, las repercusiones resultan ser de mayor gravedad para el simple uso que para el hurto o la apropiación indebida, al calificarse aquella conducta como delito y éstas como faltas. El delito de uso —utilización indebida— lleva consigo una serie de consecuencias desfavorables, que no se dan en la falta de hurto o apropiación indebida, con relación a la reincidencia (Art. 28, núm. 11 del Proyecto), prescripción (Arts. 104 y 106 del Proyecto), rehabilitación (Art. 108 del Proyecto), etc.

De lo anterior se desprende que estas situaciones pueden resultar crimi-nógenas, ya que interesa más apropiarse el vehículo que simplemente utilizarlo por un periodo inferior a cuarenta y ocho horas.

4. Supuestos en que el vehículo tenga un valor inferior a 15.000 pesetas y

se abandone después de cuarenta y ocho horas. Estamos ahora ante los supuestos del párrafo tercero del Art. 250. En los casos en que no haya fuerza en las cosas se aplican las penas del Art. 237 (hurto) o 261 (apropiación indebida). Hay aquí una laguna en el Proyecto, pues ambos supuestos contemplan situaciones para cuantías superiores a 15.000 pesetas (salvo que el autor hubiera sido anteriormente condenado por delito contra el patrimonio de carácter lucrativo, o por dos o más faltas de igual clase), mientras que el valor del vehículo, en el caso que nos ocupa, es inferior.

5. Vehículos cuyo valor sea superior a 15.000 pesetas cuando se abandonan después de cuarenta y ocho horas. Consideramos que no debe tener la misma pena el autor de un hurto, robo o apropiación indebida, que quien toma un vehículo con la simple intención de usarlo, pese a que así se desprende del párrafo tercero del Art. 250. La pena debía ser la inferior. El tiempo que se tarda en abandonar el vehículo entraría en juego a efectos de responsabilidad civil.

6. Fuerza. No queda claro lo que el legislador quiere decir con la expresión de hubiere empleado “fuerza” del párrafo segundo. Hay que tener en cuenta que el Art. 241 del Proyecto es prácticamente igual que el 500 del Código Penal vigente, pues se limita a sustituir “lucrarse” por “lucro”, y tanto en uno como en otro, al definir el robo, hacen referencia al empleo de “fuerza en las cosas”. Esta forma de robo se recoge en el Art. 245 del Proyecto, al disponer que “son reos del delito de robo con fuerza en las cosas...”.

De lo anterior se desprende que cuando el legislador se refiere a “fuerza” hay que entender que es la utilización indebida de vehículos usando fuerza en las cosas, y que tal vez el no especificarlo obedezca a un simple error gramatical.

7. Supuestos en que la utilización indebida ocasione graves trastornos al propietario. En estos casos, según dispone el párrafo segundo del Art. 250, “se impondrá la pena superior en grado o la misma pena y la de multa de seis a doce meses”. Estas situaciones deben tenerse en cuenta a efectos de responsabilidad civil, pero no para agravar la pena; no deben afectar a la culpabilidad, principio que por otra parte, proclama el Proyecto en su Art. 3.º: “No hay pena sin culpabilidad. Cuando la pena venga determinada por la producción de un ulterior resultado más grave, sólo se responderá de éste si se hubiera causado, al menos, por culpa”.

Resulta difícil concretar lo que haya de entenderse por “graves trastornos”. Por otra parte, necesariamente habrá que estar a cada caso en particular. Esto puede tener consecuencias criminológicas en algún supuesto, ya que el riesgo siempre será menor tomando el vehículo de quien posee dos o más, pues la falta de uno puede paliarla con otro. No obstante, el autor difícilmente se ocupará de

hacer estas apreciaciones, pues cuando comete el delito está convencido de que no será descubierto.

Esos posibles efectos criminógenos se aprecian más claramente en otras figuras del Proyecto. Dentro de los delitos contra el patrimonio, la pena de hurto (Art. 237), estafa (Art. 256, párrafo primero) y apropiación indebida (Art. 261) está en función, entre otras razones, del “quebrantamiento económico ocasionado al perjudicado”; en el robo con fuerza en las cosas la situación todavía es más grave, ya que se puede elevar la pena en grado en base a “la capacidad económica de la víctima” (Art. 245, párrafo último). En los delitos de daños se tiene en cuenta “la condición económica de la víctima” (Art. 277, párrafo primero). Todas estas situaciones tienen un notable valor criminológico, pues desplazan la actividad del autor hacia víctimas de mayor potencial económico. El Proyecto de Código aconseja atacar a determinado tipo de víctimas, ya que con ello, y en caso de ser detenido el autor, la pena será inferior; hay una pena más suave por el ataque a los poderosos. Esta postura es realmente absurda e impropia de un Proyecto que pretende ser liberal y que está dirigido a una sociedad democrática. Esperamos, no obstante, que si este Proyecto llega a discutirse en el Parlamento, y teniendo en cuenta la importante capacidad económica de buena parte de los parlamentos, se salvarán esas anomalías, siempre, claro está, que lleguen a captarlas.

Consideración final. En el capítulo dedicado a las disposiciones generales del Título V del Proyecto, que trata de los delitos contra el patrimonio, el Art. 283 dice: “En todos los delitos de carácter lucrativo previstos en este Título, si el objeto de los mismos fuere un vehículo de motor, se impondrá, además de la pena correspondiente, la de privación del derecho de conducir vehículos de tal clase de tiempo de seis meses a seis años”.

Consideramos que esa privación también se extiende a la utilización indebida de vehículos, ya que aunque no hay ánimo de haberlos como propios si existe determinado ánimo lucrativo; normalmente se utilizan para realizar un transporte, aprender a conducir, etc., en donde hay un ahorro, máxime teniendo en cuenta que hay vehículos de alquiler que no se utilizan, pues cuestan dinero; en todo caso hay un ahorro por lo menos de la gasolina o el precio de un taxi u otro servicio público de locomoción. La situación no es tan clara en otros supuestos, como cuando el vehículo se toma para cometer otro delito, que no se hace por lucro, sino porque ofrece más garantías de impunidad.

En este artículo se habla ahora de “vehículos de motor” y no de automóviles y ciclomotores, como hace el Art. 250 del Proyecto, con lo que surge de nuevo la polémica de si los ciclomotores son vehículos de motor o no (véase nuestro

trabajo, *Utilización ilegítima de vehículos de motor ajenos*, en Anuario de Derecho penal, 1974, págs. 58 y ss.).

III

Consideraciones criminológicas. Nos vamos a ocupar de la realidad criminológica en la utilización ilegítima de vehículos de motor debido a que se ha producido un fenómeno interesante en el año 1980, como ha sido la disminución del número de sustracciones con relación a los dos años anteriores, fenómeno realmente insólito en una época en donde el aumento de la delincuencia en nuestro país es realmente alarmante. Sin embargo, por razones de espacio hemos de ser breves.

Pasamos a continuación a presentar la criminalidad de los últimos diez años con relación al número de vehículos de motor sustraídos:

Año	Coches	Motos	Camiones	Autocares	Totales
1971	22.936	14.423	117	5	37.481
1972	24.021	14.837	116	7	38.981
1973	21.006	13.673	66	5	34.750
1974	22.821	14.640	87	4	37.552
1975	25.470	15.523	103	4	41.100
1976	37.069	18.950	161	8	56.188
1977	56.476	20.481	136	6	77.099
1978	70.059	20.794	165	5	91.028
1979	79.468	28.035	421	14	107.938
1980	64.337	22.781	551	48	87.701

Del cuadro anterior se desprende un aumento constante en la sustracción de vehículos, que se incrementa de forma especial a partir de 1976. Este fenómeno se dio en la criminalidad en general, como consecuencia de la falta de estudios criminológicos y previsiones de este tipo, que necesariamente debieron tenerse en cuenta en el cambio social de un régimen autoritario a otro de iniciación democrática (véase nuestro trabajo *Problemática criminológica del cambio político en España*, en Anuario del Centro Asociado de la UNED de Albacete, núm. 2, 1980). Sin embargo, y sorprendentemente, en el año 1980 hay un des-

censo en este tipo de criminalidad, con una disminución nada menos que de 20.237 delitos. En el año 1973, como consecuencia de implantarse la obligatoriedad del seguro antirrobo en los vehículos, hubo otro descenso en el número de las sustracciones con relación al año anterior.

Se aprecia, no obstante, un notable incremento en el número de camiones sustraídos. Este es un fenómeno que se inició en los países del centro de Europa. Se justifica porque la sustracción es de camiones cargados de mercancía, que se abandonan después de vender ésta. Lo que se busca es el valor del contenido del vehículo, no su uso, aunque resulte necesario para el transporte y venta del producto. Los autocares se toman para realizar transportes de viajeros.

No consideramos probable que la disminución obedezca a un error en los sistemas de recogidas de datos estadísticos, ya que es un sistema que funciona con gran eficacia. Tampoco puede justificarse a un menor número de denuncias por parte de las víctimas, pues aunque esto sucede en otros delitos contra la propiedad, por la falta de confianza en la administración de justicia a todos los niveles, la sustracción de un vehículo prácticamente se denuncia en todos los casos, ante el temor de que con el mismo se cometa otro delito (atropellos, atracos a bancos, secuestro de personas, etc.).

El fenómeno resulta difícil de explicar si tenemos en cuenta que siguen incrementándose los delitos de mayor gravedad, como son los atracos en entidades bancarias (robos con violencia o intimidación en las personas), pues de 76 casos registrados en 1976, se ha pasado a 2.378 en el año 1980, es decir, treinta y una veces más. Por su parte, los robos con violencia o intimidación en las personas en la vía pública, comercios, taxistas, etc., se multiplica por veintiséis en el mismo periodo de tiempo, pasando de 820 casos en 1975, a 21.731 en 1980.

Hay que señalar, por otra parte, que la delincuencia es cada vez más peligrosa, lo que justifica el mayor temor por parte de los ciudadanos a salir por la noche a visitar ciertas zonas de las grandes ciudades. En 1980, por ejemplo, murieron 46 víctimas a manos de atracadores, mientras que eran 21 los delinquentes muertos; hubo 328 lesionados de éstos, por 1.652 de las víctimas. De los 21.731 robos con violencia o intimidación en las personas, sólo en 4.068 casos no se utilizaron armas. En los atracos a bancos se portaban en todo caso. Hay que destacar que también son cada vez más frecuentes las sustracciones de vehículos mediante amenaza con arma al conductor, en el momento de aparcar o de abrirlo para subir en el mismo.

La regresión en el número de vehículos de motor sustraídos quizá obedezca a varias razones: Que la policía comienza a superarse de la época de crisis que sufrió como consecuencia del cambio político en España (véase nuestro trabajo *Democracia y criminalidad*, en *Lecturas sobre la Constitución española II*,

UNED, Madrid, 1978, págs. 39 y ss.); mayor vigilancia en las ciudades por parte de la policía y otros agentes de la autoridad; aumento de la población penitenciaria; agresividad de los delincuentes y reacción policial, con muertes y heridos por ambos bandos; la mayor seriedad y eficacia de la administración de justicia, frente a la crisis de los primeros años del cambio político, ha llevado a que algunos de los autores decidan abandonar, mientras que otros no se inician, pues se trata de un grupo de población, eminentemente juvenil, que contemplan con más temor a la policía y justicia, lo que tiene efectos preventivos, pues no son, en buena parte, sujetos de una capacidad criminal como otro tipo de delincuentes contra la propiedad. Esperemos que este fenómeno se dé en otros delitos, para paliar el impresionante aumento de la criminalidad en nuestro país en los últimos cinco años, como consecuencia del mal uso de la libertad.

Nos encontramos ante un fenómeno eminentemente juvenil. Es sin duda el delito donde mayor participación tienen los jóvenes; de ahí que sea peligroso abusar de las penas privativas de libertad por el uso indebido de un vehículo, ya que podemos convertir en delincuentes a sujetos que nunca lo hubieran sido. Sin embargo, tampoco hay que dejar al ciudadano desamparado, por lo que deben seguir incrementándose las medidas preventivas, especialmente de vigilancia.

De un estudio sobre 300 autores detenidos durante el año 1980, sus edades eran: 26,21 por 100 tenían menos de dieciséis años; el 31,85 entre dieciséis y diecisiete; el 25,11 de dieciocho, diecinueve y veinte; 11,10 entre veintiuno y veinticinco años, mientras que los mayores de esa edad representaban el 5,82 por 100. Se aprecia un ligero descenso en la participación de los autores de menos edad, con relación al año anterior. En todo caso, teniendo en cuenta que muchos no saben apenas conducir, que no disponen de permiso para ello, que desconocen las peculiaridades del vehículo, así como el nerviosismo ante la situación y la probabilidad de ser detenidos, son un riesgo para la seguridad del tráfico.

IV

Consideraciones de lege ferenda. Desde el punto de vista de *lege ferenda*, por las razones apuntadas, en cuanto a las deficiencias que se aprecian en el Art. 250 del Proyecto de Código Penal, algunos de cuyos presupuestos pueden resultar criminógenos en determinados casos, sería conveniente:

- No tipificar la utilización indebida de vehículos.
- Tipificar con carácter general el hurto, robo y apropiación indebida de uso, que debía ser castigado con pena inferior en grado para el robo de uso y en uno o dos grados para los otros dos supuestos. En todo caso se tendría en cuen-

ta el daño causado y el beneficio obtenido. También debía tipificarse la falta de hurto y apropiación indebida de uso.

— No tiene justificación el contenido del Art. 283, que también debía ser retirado del proyecto. La privación de conducir un vehículo de motor debe quedar reservada para otros delitos, especialmente cuando se ponga en peligro la seguridad del tráfico.