

El delito de conducir sin permiso.
Análisis jurisprudencial

Dr^a. Carmen Requejo Conde

Universidad de Sevilla

El delito de conducir sin permiso. Análisis jurisprudencial

2013


BOSCH EDITOR

© 2013 CARMEN REQUEJO CONDE

© 2013  **BOSCH**
EDITOR

Librería Bosch, S.L.

<http://www.jmboscheditor.com>

E-mail: editorial@jmboscheditor.com

Reservados todos los derechos. De conformidad con la legislación vigente, queda terminantemente prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, en cualquier tipo de soporte, sin la autorización de los titulares de los derechos de propiedad intelectual o de sus cesionarios.

ISBN: 978-84-941304-7-2

D.L.: B-21451-2013

Diseño portada y maquetación: Cristina Payà (www.sbeditorialdesign.com)

Printed in Spain – Impreso en España

Índice

Abreviaturas.....	15
Introducción	17

CAPÍTULO 1

ORIGENES Y EVOLUCIÓN DEL DELITO DE CONDUCIR SIN PERMISO. PERSPECTIVA DE DERECHO COMPARADO

1. Orígenes y evolución del delito de conducir sin permiso	23
A) Antecedentes legislativos anteriores a la Ley Orgánica 15/2007	24
1. El Código Penal de 1928	24
2. La Ley de Uso y Circulación de Vehículo a Motor.	26
3. Reintroducción en el código penal.....	27
B) Propuestas previas a la Ley Orgánica 15/2007.....	29
1. El aumento de la pena del delito de quebrantamiento de condena a conducir vehículo a motor o ciclomotor	29
2. Introducción en el código penal del delito de conducir habiendo agotado los puntos y de una agravante de conducir vehículo sin haber nunca obtenido el permiso aplicables a los delitos contra la seguridad vial.....	30

3.	Tipificación del delito de conducir sin permiso por pérdida de puntos o por privación judicial.....	31
4.	Introducción en el código penal de la modalidad de conducir sin haber obtenido nunca permiso de conducción.....	32
C)	Reformas posteriores a la Ley Orgánica 15/2007	35
1.	La Ley Orgánica 5/2010.....	35
2.	Anteproyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del código penal, de 11-10-2012	36
II.	Perspectiva de Derecho comparado.....	38
1.	Francia	38
2.	Reino Unido.....	39
3.	Alemania	39
4.	Austria	43
5.	Suiza	44
6.	Portugal	45

Capítulo 2

Bien jurídico protegido. Naturaleza del delito.

Elementos típicos del delito de conducir sin permiso

I.	Bien jurídico protegido. Naturaleza del delito	47
II.	Elementos típicos del delito de conducir sin permiso (art. 384 CP)	52
1.	Elementos normativos	52
A)	Vía pública	52
B)	Vehículo a motor	56
C)	Conductor	63
2.	Conductas típicas. Modalidades.....	64
A)	Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legal-	

mente: La desobediencia a Autoridad administrativa).....	64
a) Elemento objetivo.....	67
1. ¿Se requiere firmeza de la resolución administrativa? ¿Naturaleza declarativa o naturaleza sancionadora de la resolución?.....	67
2. Tiempo de comienzo y fin del delito.....	70
b) Elemento subjetivo: el conocimiento de la resolución administrativa. La prueba de dolo: ¿Es imprescindible la notificación personal? Otras formas de notificación (DeV, Edictos, BOP)	70
1) Errores de tipo	75
2) Errores de prohibición.....	77
B) Privación cautelar o definitiva del permiso por decisión judicial: La desobediencia a Autoridad judicial	80
1. Supuestos típicos	80
a) Suspensión cautelar	80
b) Privación definitiva del juez de lo contencioso-administrativo	82
c) Privación definitiva del juez penal.....	83
2. Supuestos problemáticos	85
a) Quebrantamiento de la pena de privación del permiso de conducir una vez cumplida la pena.....	85
(1) Sujeto condenado a la privación del permiso por menos de dos años que cumplida su condena vuelve a conducir sin haber realizado con éxito el curso de reeducación vial, ¿comete delito del art. 384 CP?.....	85
(2) Sujeto condenado a la privación del permiso por más de dos años (art. 47.3 CP) y que cumplida su condena vuelve a conducir sin haberlo obtenido nuevamente, ¿comete delito del art. 384 CP?....	86

b)	Quebrantamiento de la pena de privación del permiso de conducir durante el cumplimiento de la condena	91
c)	Interrupciones de la pena: ¿naturaleza fraccionada de la condena de privación del permiso de conducir?	98
C)	Conducción sin haber nunca obtenido el permiso: la Desobediencia a un mandato legal	102
a)	Situación anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 818/2009 que aprueba el Reglamento General de Conductores (desde el 1 de mayo de 2008 hasta el 9 de diciembre de 2009)	104
b)	Situación posterior a la entrada en vigor del Real Decreto 818/2009 (a partir del 9 de diciembre de 2009).....	107
1)	Conducir vehículo a motor sin poseer permiso ni licencia	107
2)	Conducir vehículo que requiere permiso poseyendo sólo una licencia.....	108
3)	Conducir vehículos de los que requieren licencia sin poseerla	108
4)	Conducir un vehículo de categoría superior al permiso que se posee.....	108
5)	Conducir vehículo a motor de los que necesita permiso poseyendo sólo un permiso de ciclomotor. Incidencia del Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009).....	108
a)	Conducir vehículo poseyendo sólo la antigua licencia de ciclomotor. Atipicidad sobrevenida por retroactividad de ley penal favorable al reo	108
b)	Conducir vehículo que requiere permiso poseyendo sólo el permiso AM para ciclomotores.....	108

c) Incidencia en los supuestos ya penados	114
6) Conducir vehículo con habilitaciones extranjeras para alumnos (conducciones tuteladas).....	115
7) Excurso: Conducir motos deportivas fuera de los recintos habilitados.....	116
3. Supuestos excluidos del art. 384 CP.....	117
1) Supuestos excluidos de la modalidad de desobediencia a Autoridad administrativa (art. 384.1)	117
a) Conducir vehículo bajo resolución administrativa de privación de permiso por pérdida de conocimientos y habilidades .	117
b) Falta de reconocimiento por un Estado miembro de la validez del permiso de conducción expedido por otro Estado miembro por inaptitud físico-mental del conductor o por problemas de residencia.....	117
2) Supuestos excluidos de la modalidad de desobediencia a Autoridad judicial (art. 384.2 inciso 1).....	118
a) Conducir habiendo cumplido la pena de privación del permiso sin haberse reexaminado (art. 47.3 CP)	118
b) Conducir habiendo sido privado judicialmente del permiso por Tribunal extranjero	119
3) Supuestos excluidos de la modalidad de desobediencia a mandato legal (art. 384.2 inciso 2).....	122
a) Conducir vehículo con permiso extranjero no homologado en España.....	122
b) Conducir vehículo con permiso o licencia caducados	131

c) Conducir sin llevar consigo el permiso o licencia	132
---	-----

Capítulo 3

Consumación del delito. El tipo atenuado del art. 385 ter CP por la menor entidad del riesgo causado. Participación en el delito. Circunstancias eximentes o modificativas de la responsabilidad criminal. Concurso del delito de conducir sin permiso con otros delitos. Consecuencias jurídicas del delito

I. Consumación del delito. El tipo atenuado del art. 385 ter CP por la menor entidad del riesgo causado	135
II. Participación en el delito.....	145
a) Autoría mediata.....	145
b) Coautoría	147
c) Cooperación necesaria.....	148
d) Inducción y complicidad	153
III. Circunstancias eximentes o modificativas de la responsabilidad criminal	154
a) Estado de necesidad.....	154
b) Miedo insuperable	156
c) Error	157
d) Confesión	158
e) Embriaguez.....	159
f) Reincidencia	159
IV. Concursos del delito de conducir sin permiso con otros delitos	165
a) Concurso entre el delito del art. 384 CP y otros delitos contra la seguridad vial.....	165
b) Concurso entre las distintas modalidades del art. 384.....	166

c)	Concurso entre acciones de la misma modalidad del art. 384	167
d)	Concurso del delito del art. 384 con delitos contra bienes jurídicos personales	168
e)	Concurso del delito del art. 384 con delitos patrimoniales	168
f)	Concurso del delito del art. 384 con delito de falsedad documental.....	169
V.	Consecuencias jurídicas	176
1.	Responsabilidad penal.....	176
A)	Criterios de determinación del arbitrio judicial.....	176
Prisión	176	
Multa	177	
Trabajo en beneficio de la comunidad.....	178	
Comiso	182	
B)	Revisión de sentencias.....	186
2.	Responsabilidad civil <i>ex delicto</i>	187
	Conclusiones	191
	Anexo	203
I.	Legislación	203
II.	Jurisprudencia.....	204
	Bibliografía.....	211

Abreviaturas

ADPCP	Anuario de Derecho penal y Ciencias penales
AG	Amtsgericht
AP	Audiencia Provincial
Art	Artículo
Aufl	Auflage (edición)
BGH	Bundesgerichtshof
BIB	Biblioteca
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
CGPJ	Consejo General del Poder Judicial
CO	Constitución española
CP	Código penal
DGT	Dirección General de Tráfico
EDJ	Estudios de Derecho Judicial
EH	Estudios Homenaje
FeV	Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr (Fahrerlaubnis Verordnung)
FGE	Fiscal General del Estado

LO	Ley Orgánica
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
LSV	Ley de Seguridad Vial
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr	número
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
PJ	Poder Judicial
pp	páginas
RD	Real Decreto
RGDP	Revista General de Derecho Penal
RP	Revista Penal
SAP	sentencia de la Audiencia Provincial
ss	siguientes
StGB	Strafgesetzbuch
STS	sentencia del Tribunal Supremo
StV	Strafverteidiger
StVG	Strassenverkehrsgesetz
StVO	Strassenverkehrsordnung
TC	Tribunal Constitucional
Tol	Base de Datos <i>Tirant online</i> .
TS	Tribunal Supremo
VVAA	varios autores
ZStW	Zeitschrift für die gesamten Strafrechtswissenschaften
§	parágrafo alemán

Introducción

De todos los delitos contra la seguridad vial, la conducción sin permiso ha sido de las infracciones más cometidas desde su entrada en vigor en 2008, sobre todo en zonas urbanas y entre jóvenes. La falta de experiencia en la conducción, el exceso de confianza en el control del vehículo, o una mayor necesidad de autoafirmación y exhibicionismo han sido sus principales causas¹. Pero también otras, como defectos de socialización o escasa concienciación social, en ocasiones impaciencia hasta conseguir el

1 Según datos de la Fiscalía General del Estado, en 2010 se registraron 32.405 diligencias abiertas por delitos de conducción sin permiso, elevándose a 49.267 en 2011, y superando al delito de conducción bajo los efectos del alcohol. Por Comunidades Autónomas, un elevado número de procedimientos se registraron en Cataluña (10.133), Andalucía (8.860), Madrid (5.258), Valencia (3.610), Galicia (2.938), Canarias (2.826), Castilla-León (2.425), Castilla la Mancha (2.396), Baleares (1.755), País Vasco (1.739), Murcia (1.538), Extremadura (769), Aragón (748), Navarra (664), Asturias (607), La Rioja (440), y Cantabria (253). Por localidades, el delito de conducción sin permiso ascendió en Salamanca al 41.6% del total de delitos contra la seguridad vial; en muchas de ellas se ha incrementado la modalidad de conducir con pérdida de vigencia del permiso, como en Burgos, en otras, la de conducir sin haber nunca obtenido el permiso, como en A Coruña, habiendo en cambio disminuido el delito de conducir sin permiso sólo en alguna provincia, como Murcia: más datos en la Memoria de la FGE de 2012 sobre Actividades del Ministerio Fiscal, Circulares, Consultas e Instrucciones, de 2012, pp. 914 ss.

permiso intentando ejercitar el aprendizaje, o incluso la absoluta irresponsabilidad o conducta maliciosa. A ello se añade la velocidad, la distracción, y la simultaneidad de actividades en la conducción como causas más frecuentes de la siniestralidad vial.

A nivel mundial los datos son igualmente reveladores. La siniestralidad vial se ha calificado de «*verdadera pandemia*» o de «*epidemia silenciosa de la juventud*», con cifras de más de un millón de muertos y cincuenta millones de heridos, primera causa en menores de treinta años y próxima tercera causa de muerte en 2020².

Conducción y vehículo son asimismo ideas ligadas al progreso social, símbolos de poder económico y de ocio, de actividad lúdica o de necesidad para la movilidad espacial. Según Datos de la Dirección General de Tráfico, cada año emergen nuevos conductores, vehículos y autoescuelas: en 2011 se concedieron más de 690.000 nuevos permisos, en su mayoría de la clase B, y más de 20.000 del nuevo permiso AM para ciclomotores, siendo más de 70.000 permisos y licencias canjeados. Además llegaron a matricularse más de un millón de nuevos vehículos con placa ordinaria. Como dato significativo conviene advertir la aparición cada vez más frecuente de Escuelas dedicadas a la enseñanza del vehículo, que no ha ido paralela a una necesaria cultura de la prevención, que debería empezar en la escuela

Sobre la evolución de la siniestralidad vial véase también CÁCERES RUIZ, La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico, 2013, pp. 185 ss; ÁLAMO MORANTE, El homicidio por imprudencia grave derivado de accidentes de tráfico, 2012, p. 122.

2 En la 1ª Conferencia Interministerial de Naciones Unidas celebrada en Moscú en 2009, en AGÜERO RAMÓN-LLIN/HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ/LANZAROTE MARTÍNEZ/PRIETO GONZÁLEZ: La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial. Prólogo por Bartolomé Vargas Cabrera, 2012, XX; también la Memoria de la FGE de 2012, pp. 913 s: del total de procedimientos incoados por delitos en 2011 los delitos contra la seguridad vial suponen un 42% del total de diligencias previas tramitadas en Juzgados de Guardia en todo el territorio nacional y un 53% de diligencias urgentes. Al respecto también el Informe anual de 2011 del Defensor del pueblo pp. 255 ss.

en edades especialmente receptivas a la educación y al afianzamiento de conceptos básicos, para ir adquiriendo progresivamente conocimientos y habilidades en educación vial, dentro de un proceso continuo y global de información, educación, formación y con ello de paulatina concienciación, primero como peatón y ciclista, y posteriormente como conductor³.

- 3 AROCENA ARAMBURU / ARNALDO FERNÁNDEZ / MEDEL JEREZ, La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas. Jornada organizada por el Defensor del Pueblo Andaluz y la Red de Fiscales de Seguridad Vial de Andalucía, en colaboración con Cajasol, celebrada en Málaga el 17 de noviembre de 2010, Sevilla, 2011 p. 60, p. 71 y pp. 129 ss: Se recomienda la necesidad de una «cartilla de seguridad vial», similar a la utilizada en Francia para acreditar la educación vial recibida en la escuela primaria o en el colegio, y la necesidad de una asignatura de Seguridad vial. Unos planes de educación aprobados en 1957 en Francia, pero que no se pusieron en marcha hasta 1993.

Como conclusiones de esta Jornada se indicaba que en España existen también algunos Centros educativos donde se imparten diversos Programas de Seguridad vial, actividad que debería sin duda generalizarse. Y que corresponde a la Administración (Ministerio del Interior, Dirección General del Tráfico), las competencias, medios y recursos para hacer llegar todo ello a la sociedad, a través de las Autoescuelas, intentando asentar las bases de la seguridad vial en cualquier persona, dentro de una necesaria prevención de infracciones y de delitos.

Un extenso resumen sobre la evolución histórica de la educación vial y la formación vial como disciplinas en las escuelas y en los Planes de estudios desde los años 30 hasta el siglo XXI puede verse en la Memoria de la FGE de 2012, pp. 887 ss: La Conferencia Interministerial de Naciones Unidas de 2009 aprobó la Declaración del «Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020», exhortando a los Estados a incluir la educación vial (para todas las personas) y la formación vial (para conductores) en el ámbito de la educación, poniendo de manifiesto una amplia evolución de la seguridad vial como materia de necesario conocimiento desde edades tempranas. Así se hizo en los años setenta, sobre todo después de lo dispuesto en el art. 27 de la CO, «la educación tendrá por objeto el pleno desarrollo de la personalidad humana en el respeto a los principios democráticos de convivencia y a los derechos y libertades fundamentales». Los años ochenta recalcaron más bien las «normas de circulación como peatón y viajero», dentro de las Ciencias Sociales, convirtiéndose luego con la Ley Orgánica General del Sistema Educativo de 1990 (LOGSE) y con la Ley Orgánica de Calidad de la Educación de 2002 (LOCE) en enseñanzas «transversales». Posteriormente, con la Ley Orgánica de Educación de 2006 se

Los mal llamados en ocasiones «accidentes» de tráfico»⁴ ocupan más del cincuenta por ciento de las diligencias abiertas en los Juzgados españoles. Ello ha llevado a un cada vez mayor intervencionismo jurídico, no sólo civil o administrativo sino también penal y comunitario, y a una creciente especialización de cuerpos jurídicos, Policía Judicial de Tráfico, Fiscalías de Seguridad vial, Fiscales delegados, Fiscales de Sala Coordinadores, Unidades Operativas como la del Grupo de Investigación de la Agrupación de Tráfico (GIAT), etc.

La conducción sin permiso ha sido una de las modalidades delictivas que más ha evolucionado. No sólo en conceptos como vía pública, vehículo a motor, o permisos y licencias de conducción, sino en las propias conductas típicas. Frente al resto de modalidades contra la seguridad vial que han seguido una evolución más lineal, concretando conductas, estableciendo umbrales o límites, e incrementando penas, el delito de conducir sin permiso presenta más vaivenes legislativos. Diferentes vacíos legales desde su inicial tipificación en 1928, pasando primero por una ausencia durante dieciocho años (desde 1932 hasta 1950), y después durante veinticuatro años (desde 1983 hasta 2007), y un período de diecisiete años (desde 1950 hasta 1967) en el que estuvo regulada en una Ley especial. Las conductas típicas fueron ampliándose, apareciendo nuevas modalidades, pero dentro de ellas restringiendo su alcance, desde la originaria desobediencia al mandato legal de conducir sin el correspondiente permiso, hasta la exigencia actual de hacerlo sin permiso o licencia, e incorporando de nuevo la modalidad de quebrantamiento judicial y como novedad en su momento la desobediencia a Autoridad administrativa a partir de la Ley del carnet por puntos en 2006. A su vez,

integraría en la asignatura Educación para la Ciudadanía. Actualmente, la Educación vial depende de las competencias de cada Comunidad Autónoma y de cada Centro y profesorado. La Memoria de la Fiscalía se refiere también al carácter obligatorio e independiente de la Educación vial en países como Austria, Francia, Italia, Portugal, y Países Bajos y Escandinavos, su carácter transversal en Alemania, y optativo en los países anglosajones. Al respecto puede verse también la publicación de la DGT «*La educación vial en la ESO. Un enfoque didáctico y pedagógico para el área de educación para la ciudadanía*», 2011.

4 DGT, Tráfico y Seguridad vial, nº 218, 2013.

también las penas han ido oscilando entre prisión más multa, multa como pena única, multa más privación del permiso, hasta la actual disyuntividad prisión / multa / trabajo en beneficio de la comunidad. Curiosamente a la evolución del precepto como necesidad de proteger cada vez más la seguridad vial, la pena más grave fue la originaria pena de prisión de hasta un año allá por 1928, dándose con el paso del tiempo cada vez mayor protagonismo a la pena de multa, que pasó de estar determinada en cuotas hasta la actual determinación legal en tiempos, alcanzando el máximo (dos años), y siendo novedad en la redacción de 2007 la pena de trabajo comunitario, primero como pena conjunta y después como pena alternativa. Tan sólo en una ocasión el legislador impuso la pena de privación del permiso, y además por el mismo tiempo de la condena quebrantada.

En su tiempo de vigencia desde su última tipificación como delito en 2007, ha sufrido dos modificaciones en el año 2010, ambas dirigidas a otorgar un mayor arbitrio judicial, directamente, en lo relativo a las penas, e indirectamente, al resultar afectado por el art. 385 ter y la eventual reducción en grado.

La marea de reformas legales, no sólo penales sino administrativas en materia de seguridad vial, ha abierto nuevos interrogantes sobre el alcance aplicativo del art. 384, entre sus diferentes modalidades, pero también en relación con otras conductas típicas, desobediencias, quebrantamientos de condenas, problemas de transitoriedad de normas, etc.

Esta progresiva preocupación del legislador por la siniestralidad vial alcanzó su punto álgido años atrás cuando creó las bases para un Derecho penal preventivo, de intervención penal máxima y de solapamiento y desnaturalización de ilícitos penales e ilícitos administrativos, atendiendo a la demanda social de incremento de penas, de creación de nuevos delitos, de establecimientos de umbrales o límites que objetivasen las conductas típicas y dejaran menos espacio a la interpretación judicial, que sólo en los últimos años ha frenado con medidas de suavización y armonización de penas, en unas reformas que se han calificado por ello de reformas de ida y vuelta⁵.

5 TRAPERO BARREALES, Los delitos contra la seguridad vial ¿una reforma de ida y vuelta?, 2011.

En este trabajo se analiza básicamente la posición de la jurisprudencia en la interpretación y aplicación del delito del art. 384 CP. Primero, un recorrido histórico y de Derecho comparado en países del entorno cercano. Segundo, la interpretación de elementos normativos del delito relativos al lugar de comisión (vía pública), sujeto activo (conductor), e instrumento del delito (vehículo a motor y ciclomotor). A continuación, el alcance de las distintas modalidades y los supuestos de subsunción o exclusión de la conducción sin permiso planteados hasta el momento. Y finalmente se hace referencia a problemas de consumación del delito, de participación, de eximentes o circunstancias de graduación de la responsabilidad criminal, de concursos de delitos, así como de las penas aplicables. Se recoge además un breve Anexo jurisprudencial y normativo, de sentencias, y de normas no penales afines al delito.

CAPÍTULO 1

Orígenes y evolución del delito de conducir sin permiso. Perspectiva de Derecho comparado

I Orígenes y evolución del delito de conducir sin permiso

Los orígenes del delito de conducir vehículo a motor sin poseer el permiso son antiguos. La Ley Orgánica 15/2007 lo reintroduce en el código penal, poniendo fin a una criticada ausencia de esta infracción, por cuanto en la redacción anterior del código penal no se castigaba la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados judicialmente del permiso de conducción, por pérdida de vigencia del mismo, ni por no haberlo nunca obtenido. Algunos casos constituían delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, como se decía en el Preámbulo de la Ley Orgánica 15/2007, pero no lo era la última modalidad de conducir sin haber nunca obtenido el permiso, por lo que se creyó preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador. Ello lo hizo la Ley Orgánica 15/2007. Posteriormente, la Ley Orgánica 5/2010 reforma el artículo 384, estableciendo una mayor discrecionalidad judicial al contemplar como penas alternativas la pena de prisión, la de multa y la de trabajo comunitario, y no sólo entre las dos primeras como ocurría hasta esa fecha, permitiendo desde ese momento una retroactividad de la ley penal más favorable al reo (SAP de Madrid de 19 de mayo de 2011).

La norma no era novedosa. Desde inicios del siglo XX esta conducta pasó de ser infracción administrativa a convertirse en delito y viceversa en múltiples ocasiones, ya que el precepto tiene como antecedentes los siguientes.

A) Antecedentes legislativos anteriores a la Ley Orgánica 15/2007

1 El Código Penal de 1928

El código penal de 1928 tipificó el delito en su art. 574: sancionaba con pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas al que «*condujere los vehículos o aparatos de locomoción para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta*».

El art. 575 sancionaba además al funcionario que por no comprobar debidamente las condiciones del conductor hubiere expedido certificado de aptitud para conducir. También se castigaba a los conductores «*cuando hubieren hecho marchar el vehículo por lugar no destinado al tránsito del mismo, por marchar con velocidad excesiva, así como por marchar conduciendo sin la debida atención de su conductor adecuada al peligro del tránsito*»⁶.

Estas infracciones estuvieron tipificadas como delitos desde 1928 hasta 1932, en una sección segunda del capítulo I (estrágos y delitos afines) del Título IX (delitos contra la seguridad colectiva). Se clasificaban en delitos maliciosos, y delitos imputables por imprevisión, imprudencia e impericia. Impericia como forma de imprudencia temeraria del conductor «*desconocedor de la peligrosa máquina que monta, al cual no puede ocul-*

6 AGÜERO RAMÓN-LLIN/HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ/LANZAROTE MARTÍNEZ/PRIETO GONZÁLEZ: La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial, cit. p. 5.