



FERNANDEZADVOCATS

LA PENA DE PRIVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR DEBE CUMPLIRSE DE FORMA ININTERRUMPIDA

La reciente sentencia del Tribunal Supremo nº 111/2016, de 11 de febrero zanja el debate al unificar doctrina y establecer que la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores no puede ser fraccionada, ni siquiera en el caso de conductores profesionales.

Este pronunciamiento pone fin a una larga controversia jurídica y a la disparidad de criterios entre Audiencias Provinciales.

1. Introducción

En el ámbito del derecho penal, y muy especialmente en los delitos contra la seguridad vial, una de las cuestiones más debatidas en fase de ejecución de sentencia ha sido la posibilidad de cumplir la pena de privación del derecho a conducir de forma fraccionada. Condenados, en particular aquellos cuya profesión depende del uso de un vehículo, solicitaban con frecuencia a los tribunales poder cumplir la pena en periodos discontinuos – fines de semana, vacaciones o días no laborales- para mitigar el impacto en su vida laboral y familiar.

Esta situación había generado un panorama de inseguridad jurídica, con Audiencias Provinciales que accedían a dichas peticiones bajo estrictos requisitos y otras que las denegaban sistemáticamente.

La Sentencia del Tribunal Supremo ahora analizada ha venido a poner fin a esta divergencia, estableciendo un criterio unificador y de obligado cumplimiento.

2. Antecedentes del caso analizado por el Tribunal Supremo



El caso que motiva este importante pronunciamiento se origina con la condena a un individuo como autor de un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Inicialmente, el Tribunal de Instancia impuso una pena de multa y la privación del derecho a conducir por un periodo de dos años.

Tras un recurso de apelación, la Audiencia Provincial de Valencia, redujo la pena a siete meses de multa y un año y tres meses de privación del permiso. No conforme, el condenado interpuso un recurso de casación ante el Tribunal Supremo articulado en tres motivos, siendo el central y de mayor relevancia el que solicitaba la posibilidad de cumplir la pena de privación de forma fraccionada, argumentando su condición de conductor profesional.

3. Debate jurídico

El Tribunal Supremo, antes de emitir su fallo, realiza una detallada exposición de los argumentos que hasta la fecha sostenían ambas corrientes jurisprudenciales:

A) Tesis favorable al Fraccionamiento (Postura minoritaria)

Las Audiencias que admitían el cumplimiento fraccionado se basaban, principalmente, en las siguientes ideas:

- 1) Silencio del Legislador: el artículo 47 del CP, que regula esta pena, no contiene una prohibición expresa de fraccionar su cumplimiento.
- 2) Ponderación de derechos constitucionales: se argumentaba que una ejecución continuada podía entrar en conflicto con otros derechos como el derecho al trabajo y la protección de la familia, exigiendo una motivación reforzada para no causar un perjuicio desproporcionado.
- 3) Evitar un perjuicio “adicional”: se sostenía que la pérdida del empleo no era una consecuencia buscada por el legislador, sino un efecto añadido que excedía de la propia pena. El fraccionamiento permitiría preservar el empleo manteniendo la carga aflictiva de la sanción.



- 4) Analogía con la normativa administrativa (ya derogada): se invocaba una antigua redacción de la Ley de Tráfico que sí permitía el cumplimiento fraccionado de la suspensión administrativa del permiso, si bien este argumento ya había perdido su vigencia.

B. Tesis contraria al fraccionamiento (Postura mayoritaria y acogida por el TS)

Por otro lado, la corriente mayoritaria, y finalmente la que adopta el Alto Tribunal, se fundamentaba en los siguientes pilares:

- 1) Principio de Legalidad en la ejecución: el artículo 3.2 del CP es taxativo “Tampoco podrá ejecutarse pena (...) en otra forma que la prescrita por la Ley”. La ausencia de una habilitación legal expresa para el fraccionamiento impide al juez innovar en la forma de cumplimiento.
- 2) Naturaleza de la pena: el art. 47 del CP configura la pena como una “inhabilitación” durante un “tiempo fijado”, lo que implica un periodo de vigencia continuada y no una suma de “días consumibles”. Fragmentarla sería mutar su naturaleza.
- 3) Diseño del proceso de ejecución: el artículo 794.3 de la LECrim ordena la “inmediata retirada del permiso” y su remisión a la Jefatura Central de Tráfico hasta la extinción de la condena, lo que evidencia una concepción de ejecución ininterrumpida.
- 4) Fines preventivos de la pena: permitir una “pena a la carta” proyectaría una sensación de impunidad selectiva, debilitando el efecto intimidatorio y preventivo de la norma, especialmente para quienes hacen de la conducción su profesión.

4. Decisión del Tribunal Supremo: Prevalencia del Principio de Legalidad

El Tribunal Supremo, con vocación unificadora, desestima el recurso del condenado y fija como doctrina que la pena de privación del derecho a conducir debe ejecutarse de



forma continuada y sin interrupciones. Su razonamiento se articula sobre varios ejes fundamentales:

- 1) El principio de legalidad como pilar central: la sala segunda recalca que la fase de ejecución no es un espacio para la “redefinición judicial” de las penas por razones de oportunidad o conveniencia. Si el legislador hubiera querido permitir el fraccionamiento, lo habría previsto expresamente, como hace con la pena de multa o la de localización permanente. La ausencia de dicha previsión es determinante.
- 2) La naturaleza intrínseca de la pena: la pena no es una suma de días de no conducción, sino un periodo temporal de inhabilitación que transcurre de forma continua desde un *dies a quo* (día de inicio) hasta un *dies ad quem* (día de finalización). Permitir intervalos de conducción sería transformar la pena en una “habilitación parcial intermitente”, figura no contemplada en nuestro ordenamiento jurídico.
- 3) Coherencia con la Tutela Penal: El Tribunal recuerda que el artículo 384 del CP castiga a quien conduce habiendo sido privado del permiso de decisión judicial. Este tipo penal se basa en la idea de que el penado está excluido del derecho a conducir mientras la privación esté vigente. Un sistema de “ventanas” de conducción habilitadas por el propio órgano ejecutor erosionaría la lógica de este precepto.
- 4) La situación del conductor profesional no es una excepción: el Supremo reconoce la gravedad de las consecuencias para quienes viven de la conducción, pero afirma que es una consecuencia inherente a la propia naturaleza de la pena. Convertir la profesión en una “razón habilitante de una ejecución a la carta” carece de cobertura legal, comprometería el principio de igualdad en la ejecución y vaciaría de contenido la sanción.

5. Conclusión e implicaciones prácticas



FERNANDEZADVOCATS

La sentencia analizada constituye un pronunciamiento de enorme trascendencia práctica. A partir de ahora se unifica la doctrina a nivel nacional pues todos los tribunales de España deberán seguir este criterio, eliminando la inseguridad jurídica existente.

Este pronunciamiento subraya la importancia de una defensa penal robusta desde las primeras fases del procedimiento, pues las consecuencias de una condena de este tipo son ahora, si cabe, más rigurosas y de ineludible cumplimiento en los estrictos términos fijados por la ley y, ahora, por la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

**El presente artículo es meramente divulgativo y no supone asesoramiento ni compromiso de actualización. Para más información o asesoramiento, contacte con info@fernandezadvocats.es*