

Privación del permiso de conducir a conductor profesional.

Antonio V. Sempere Navarro

Director de la Revista de Jurisprudencia Laboral. Magistrado del Tribunal Supremo. Catedrático de Universidad (s.e.)

Resumen: La sentencia comentada examina la posibilidad de cumplir de manera discontinua la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, en especial cuando la actividad productiva de la persona condenada requiere de esa autorización. La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo descarta la acomodación del tiempo de privación con el de prestación de servicios. La suspensión del derecho a conducir está concebida como una inhabilitación temporal, no describiéndose una suma de «días de no conducción» susceptibles de reparto, sino un periodo temporal de privación que se proyecta de forma continua desde un día a quo hasta un día ad quem. Fraccionar ese periodo equivaldría a mutar la pena desde una inhabilitación temporal a un régimen de restricción intermitente, modalidad que no está prevista en la Ley para esta pena y que, por ello, queda vedada por el principio de legalidad en ejecución. Las consecuencias que esta interpretación posee en el ámbito laboral, del todo ajenas al litigio penal, poseen enorme relevancia práctica, siendo pertinente la reflexión al respecto.

Palabras clave: Derecho al trabajo. Ineptitud sobrevenida. Pérdida del permiso para conducir.

Abstract: L'arrêt en question examine la possibilité d'exécuter la peine de suspension de permis de conduire de manière discontinue et de la fractionner en périodes distinctes. La Chambre criminelle de la Cour suprême rejette la possibilité d'aligner la durée de la suspension de permis sur celle du travail développé par chacun. La suspension de permis est conçue comme une incapacité temporaire, et non comme une somme de «jours sans conduire» divisibles, mais comme une période continue d'incapacité s'étendant d'une date de début à une date de fin. Fractionner cette période reviendrait à transformer la sanction, initialement temporaire, en un régime de restriction intermittent, modalité non prévue par la loi et donc contraire au principe de légalité de son exécution. Les conséquences de cette interprétation en droit du travail, sans lien avec le contentieux pénal, doivent être prises en compte par les praticiens du droit du travail, et il convient de rappeler la démarche habituelle pour traiter de telles questions.

Keywords: Droit au travail. Incapacité de travail survenue. Perte du permis de conduire

DOI: https://doi.org/10.55104/RJL_00733

ECLIS: ECLI:ES:TS:2026:431

Esta publicación es una revista de acceso abierto publicada bajo la licencia Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Atribución-NoComercial-SinDerivados).



I. Identificación de la resolución judicial comentada

Tipo de resolución judicial: Sentencia.

Órgano judicial: Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (Cinco integrantes).

Número de resolución judicial y fecha: Sentencia 118/2026 de 11 febrero.

Tipo y número recurso o procedimiento: casación 2898/2025.

ECLI:ES:TS:2026:431.

Fuente: CENDOJ.

Ponente: Pablo Llarena Conde.

Votos Particulares: Carece.

Ministerio Fiscal: Interesa inadmisión del recurso.

II. Problema suscitado. Hechos y antecedentes.

Aunque la cuestión suscitada es del todo sencilla e interpretativa, su mejor comprensión aconseja repasar los hechos y antecedentes relevantes.

1. Hechos acreditados

Conduciendo un vehículo de tonelaje medio^[1], a mitad de la tarde el recurrente fue detenido en un control preventivo de alcoholemia. Había ingerido bebidas alcohólicas, lo que afectaba a su capacidad para conducir con las debidas medidas de seguridad y precaución, al tener mermadas sus facultades de control, atención, percepción y reacción. Presentaba halitosis alcohólica, sopor, ojos y rostro enrojecidos, repetición de frases o ideas y pupilas dilatadas. Las pruebas realizadas sobre el terreno corroboraron tal irresponsable conducta^[2].

No consta que el condenado estuviera desempeñando tareas profesionales en ese momento, pero sí que ha invocado su condición de conductor profesional porque la considera relevante a los efectos planteados en casación^[3].

2. Sentencia del Juzgado

Previas las diligencias urgentes desarrolladas por el Juzgado de Instrucción (el n.º 1 de Carlet) y después de desarrollarse un procedimiento rápido, el Juzgado de lo Penal n.º 17 de Valencia dictó su sentencia 77/2025 de 13 de febrero.

Consideró al conductor responsable de un delito contra la seguridad vial (art. 379.2 CP), en su modalidad de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a la pena de nueve meses de multa^[4], satisfacción de costas procesales, así como (lo que ahora importa mucho) privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de dos años.

3. Sentencia de Apelación

Disconforme con el expuesto resultado, el condenado interpuso recurso de apelación, resuelto por la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Valencia con su sentencia 301/2025 de 9 de mayo. Estimando parcialmente el recurso, redujo las penas de multa (a nueve meses) y de privación del derecho a conducir (a un año y tres meses).

III. Recurso de casación

Son tres los motivos del recurso de casación formulados por el penado. El primero, referido a la infracción del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y a un proceso con todas las garantías, por no habersele permitido utilizar todos los instrumentos de prueba de los que pretendió servirse para su defensa, concretamente la presentación de una serie de documentos que hubieran acreditado su condición de conductor profesional. Se trata de motivo desestimado, de forma sumaria, porque no plantea un error de subsunción de los hechos en la norma penal, sino que cuestiona los mismos^[5].

El tercer motivo está referido al modo en que se ha valorado la circunstancia atenuante de dilaciones procesales indebidas. Entiende indebidamente inaplicable el artículo 21.6 del Código Penal^[6], en concreto por haber transcurrido un año y medio desde la terminación de la instrucción (culminada en dos días por tramitación de diligencias urgentes) y la celebración del juicio en primera instancia. También es desestimado, aplicando los criterios habituales^[7], porque el tiempo de pendencia no alcanza los términos de excepcionalidad o de exceso sobre el tiempo adecuado de enjuiciamiento usualmente empleados y, además, este retraso fue expresamente atribuible al acusado, que interesó varias suspensiones.

El segundo motivo de recurso, por indebida aplicación de los artículos 47 y 50 del Código Penal, no solo ocupa la mayor parte de la sentencia, sino que también es el relevante desde la perspectiva que interesa a la RJL. En esencia, sostiene que se han aplicado indebidamente los artículos 47 y 50 del Código Penal, en el sentido de considerar viable y atendible la pretensión del condenado de cumplir fraccionadamente la pena de privación del permiso de conducir.

IV. Normativa aplicable al caso

Las normas en presencia son pocas y bien conocidas, puesto que se trata de determinar si el cumplimiento de la pena impuesta puede llevarse a cabo del flexible modo solicitado.

1. Código Penal

El artículo 3.º del CP prescribe que «No podrá ejecutarse pena ni medida de seguridad sino en virtud de sentencia firme dictada por el Juez o Tribunal competente, de acuerdo con las leyes procesales». Añade también que «Tampoco podrá ejecutarse pena ni medida de seguridad en otra forma que la prescrita por la Ley y reglamentos que la desarrollan, ni con otras circunstancias o accidentes que los expresados en su texto. La ejecución de la pena o de la medida de seguridad se realizará bajo el control de los Jueces y Tribunales competentes».

El artículo 47 del CP contempla la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, que «inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia». Se trata de una suspensión de facultades, que no de la extinción, porque el tercer párrafo aclara que «Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso».

Por su lado, el artículo 379.2 contempla la conducta de quien «condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con

dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro».

El artículo 384 dispone que «el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción».

2. Ley de Enjuiciamiento Criminal

El artículo 794.3 de la LECRIM establece que «En los casos en que se haya impuesto la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, el Secretario judicial procederá a la inmediata retirada del permiso y licencia habilitante, si tal medida no estuviera ya acordada, dejando unido el documento a los autos y remitirá mandamiento a la Jefatura Central de Tráfico para que lo deje sin efecto y no expida otro nuevo hasta la extinción de la condena».

V. Doctrina básica

La STS-PE 118/2016 ha precisado la cuestión de interés casacional planteada (determinar si la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores puede ejecutarse de forma fraccionada, esto es, por tramos, periodos alternos, fines de semana, vacaciones, etc., a petición del penado y por razones predominantemente laborales) y dado una respuesta clara: la posibilidad de fraccionamiento debe desestimarse, debiendo la pena de privación del derecho a conducir ejecutarse en su configuración legal propia, como privación continuada durante el tiempo fijado en la sentencia. Vale la pena desglosar un poco más sus líneas argumentales.

1. El principio de legalidad de la pena

El principio de legalidad en la ejecución penal impide transformar en fase ejecutiva el contenido y modo de cumplimiento de una pena al margen de la previsión normativa (artículo 3.2 del Código Penal). La ejecución no puede innovar el modo de cumplimiento de una pena y el fraccionamiento no aparece como un detalle accesorio sino como una alteración del modo legal de ejecución. Este mandato impide convertir la fase de ejecución en un espacio de redefinición judicial del contenido de la pena por razones de oportunidad o conveniencia, y obliga a que cualquier modulación que altere su forma esencial encuentre una cobertura normativa expresa que aquí no concurre.

Desde la perspectiva constitucional: el derecho fundamental a la legalidad penal no se agota en la determinación abstracta de la sanción, sino que se extiende a la concreción de sus consecuencias jurídicas, también cuando se ventilan en ejecución^[8].

Desde la perspectiva del CEDH también se subraya que determinadas medidas vinculadas a la ejecución, cuando por su sustancia operan como «pena», quedan sometidas a la garantía de legalidad, que excluye innovaciones sin base legal suficiente y sin previsibilidad para el afectado^[9].

En suma, el juez de la ejecución no puede reconstruir materialmente la sanción -ni su modo esencial de cumplimiento- mediante soluciones no previstas por el legislador.

2. Coherencia del sistema punitivo

El ya transcrito artículo 384 del Código Penal se apoya en la idea de que, declarada judicialmente la privación, el penado queda excluido del derecho de

conducir mientras aquella esté vigente, y precisamente por eso tipifica la conducción durante ese tiempo como un nuevo delito. De ahí que resulte incompatible con el diseño legal reconducir la pena a un sistema de «ventanas» o tramos alternos, en el que el propio órgano ejecutor habilitaría espacios de conducción dentro del periodo de privación, pues ello introduciría un escenario no contemplado por el legislador y erosionaría el carácter plenamente excluyente de la decisión judicial durante el tiempo de ejecución.

A lo anterior se añade el diseño procesal de ejecución, que ordena la retirada del permiso y su remisión a la autoridad administrativa; en tal sentido el, ya reproducido, artículo 794.2.^a LECRIM^[10], evidenciando que el legislador concibe una ejecución ininterrumpida de la pena, sin devoluciones periódicas ni activaciones y desactivaciones.

Cuando el Código Penal ha querido permitir formas alternativas de cumplir una pena ya lo ha previsto de forma expresa (multa, localización permanente). En nuestro caso no existe previsión legal que autorice el cumplimiento por tramos. Permitirlo supondría una alteración cualitativa del contenido de la pena, al admitir que el penado condujera durante intervalos insertos en el «tiempo fijado en la sentencia», lo que equivale a transformar una inhabilitación temporal plena, en una habilitación parcial intermitente desconocida por el legislador, chocando frontalmente con el principio de legalidad en la ejecución.

3. Teleología punitiva

Recalca la sentencia que la pena examinada cumple, de manera principal, una finalidad de prevención especial protectora o tendente a inocular el comportamiento de riesgo desarrollado por el sujeto activo. De modo complementario, la pena persigue una finalidad de prevención general, reforzando la vigencia de la norma y el reproche frente a conductas generadoras de riesgo.

Esa doble teleología se realiza con mayor coherencia cuando la pena opera como una privación continuada, clara y verificable durante el tiempo fijado en sentencia; quedaría desdibujada si se permitiera un cumplimiento discontinuo, diluyéndose de este modo el mensaje normativo asociado a una privación temporal íntegra.

4. Perjuicios profesionales

La Sentencia 118/2026 es consciente de las consecuencias laborales que esta singular pena comporta, pero considera que el Derecho Penal no puede detenerse ante consideraciones de tal índole. Ello comprometería la igualdad en la ejecución de las penas y vaciaría parcialmente de contenido la inhabilitación temporal, desplazando el centro de gravedad desde la sentencia hacia un calendario confeccionado en función de la conveniencia particular, con quiebra de las finalidades de prevención especial precisamente en perfiles primordialmente justificados.

VI. Parte dispositiva

Al descartar los argumentos del recurrente, la parte dispositiva se limita a desestimar la casación instada y a imponerle las costas generadas.

VII. Pasajes decisivos

Es en el Fundamento de Derecho Segundo (apartado 2.6.1) donde aparece condensada la doctrina casacional que interesa retener:

La privación del derecho a conducir está concebida como una inhabilitación temporal, pues el artículo 47 del Código Penal dispone que la imposición de esta pena «inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia». La dicción legal no describe una suma de «días de no conducción» susceptibles de reparto, sino un periodo temporal de privación que se proyecta de forma continua desde un dies a quo hasta un dies ad quem. Fraccionar ese periodo – abriendo intervalos en los que el penado recobraría la posibilidad de conducir–

equivaldría a mutar la pena desde una inhabilitación temporal (privación íntegra del derecho durante un tiempo) a un régimen de restricción intermitente (privación solo en ciertos tramos), modalidad que no está prevista en la ley para esta pena y que, por ello, queda vedada por el principio de legalidad en ejecución.

VIII. Comentario

1. Argumentos favorables al fraccionamiento

Las posiciones favorables al fraccionamiento (presentes en diversas sentencias de apelación) han tendido a considerarlo admisible si el plan es estable, fiscalizable con entrega o custodia del permiso y comunicaciones pertinentes a tráfico, sin dilatar en exceso el cumplimiento. Aunque la Sala Segunda las ha descartado, vale la pena recordar sus argumentos.

A) El artículo 47 CP no contiene una prohibición expresa de fraccionar el cumplimiento, por lo que cabría interpretar que lo decisivo es respetar el cómputo total de privación, aun distribuido en periodos. El reproche punitivo no desaparecería, sino que sería más visible incluso, al dilatarse los inconvenientes (en el plano familiar, personal o lúdico) derivados de ello.

B) Si el delincuente es conductor profesional (y no se le ha inhabilitado para desempeñar su profesión) está en juego el derecho del trabajo (art. 35 CE), por lo que la decisión sobre el modo de cumplimiento de la pena en estos supuestos exigiría de una motivación reforzada y una ponderación de los intereses en conflicto, con el fin de buscar su compatibilidad sin frustrar los fines preventivos. Si es posible no agravar las consecuencias de una pena, sino compatibilizarla con los derechos que han quedado al margen de la expresa condena y si, además, ello facilita la reinserción social del delincuente quizá podría admitirse, siempre que no haya fraude o abuso, que prosiguiera desempeñando su trabajo.

C) Si la conducción resulta esencial para el desempeño de una actividad laboral, el cumplimiento continuado puede producir un efecto añadido (pérdida del empleo y deterioro familiar) que excede de la privación del derecho a conducir, de modo que el fraccionamiento permitiría preservar el empleo sin eliminar la privación, manteniendo su carga aflictiva y preventiva. La posibilidad de restringir la pena a la faceta privada de quien conduce, posibilitándole el desarrollo de su profesión podría contemplarse.

D) El artículo 67 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, admitía la posibilidad de que la sanción (suspensión de uno a tres meses) se cumpliera de modo fraccionado, nunca con periodos inferiores a 15 días salvo conductores profesionales que lo solicitaran y siempre que el cumplimiento íntegro se culminara en el plazo máximo de un año^[11]. Luego lo que era posible bajo la aplicación de tal norma también debiera serlo cuando la medida aplicada es la misma.

E) El CP contempla la inhabilitación para ejercer determinadas profesiones o actividades; cuando el penado es conductor profesional y no ha sido inhabilitado para ello, la retirada del permiso de conducir podría interpretarse como una doble sanción.

F) La añeja previsión sobre entrega física del permiso de conducir y las dificultades prácticas de sucesivas entregas y recogidas casan mal con la digitalización actual y la posibilidad de implementar todo eso de manera telemática.

G) Utilizar las garantías sobre cumplimiento de la condena por el penado en sentido desfavorable para el penado quizá no es el mejor modo de interpretar las normas con cánones constitucionales o propios de los Tratados Internacionales aplicables.

2. Suspensión o pérdida del permiso

La Sala Cuarta del TS ha debido ocuparse de la vertiente estrictamente laboral de situaciones derivadas de la pérdida de la licencia para conducir cuando ha ido seguida de una decisión empresarial. Recordemos algunos casos.

A) La STS 4 junio 2013 (rcud 1165/2012) aborda el supuesto de trabajador despedido por utilizar un vehículo de la empresa cuando se le habían retirado todos los puntos del permiso de conducir. Pero la sentencia comparada se pronunciaba sobre problema diverso y la ausencia de contradicción impidió que se pudiera armonizar la doctrina.

B) La STS 276/2017 de 30 marzo (rcud 2155/2015) afrontó la interesante cuestión de si estamos ante un despido tácito cuando la empresa acuerda suspender el contrato de trabajo de su empleado como consecuencia de que había sido privado temporalmente del permiso de conducir, necesario para realizar su actividad. Sin embargo, también aquí surge el mismo imponderable que impide la generación de doctrina. Mientras que la sentencia referencial aborda supuesto en que el trabajador sigue siendo titular del permiso de conducir (retirado o suspendido durante doce meses) la recurrida se enfrenta con supuesto en que el trabajador ha sido privado de su permiso de conducir (y solo pasados doce meses podrá intentar recuperarlo). Mientras que en la sentencia referencial se conoce de antemano la duración del periodo de suspensión, la recurrida advierte que la recuperación de tal permiso constituye un hecho incierto. Mientras que en la sentencia referencial el trabajador recuperará el permiso de manera automática (transcurridos los doce meses), en el caso aquí resuelto es preciso un nuevo examen y superación de cursos.

C) La STS 437/2018 de 24 abril (rcud 2218/2016) aborda la trascendencia disciplinaria de la conducta del trabajador que utiliza el medio de transporte facilitado por la empresa para el desempeño de sus funciones, no obstante haber sido inhabilitado para la conducción de vehículos. Otra vez el tema queda preterido por ausencia de contradicción pues en la sentencia de contraste consta probado que el trabajador no puso en conocimiento de la empresa la retirada del carné de conducir, dato ausente en la recurrida.

D) La STS 735/2017 de 28 septiembre (rcud 3978/2015) estudia si corresponde en exclusiva al INSS, a través de los órganos reglamentariamente establecidos, declarar la situación de incapacidad permanente (IP) para el ejercicio de la profesión habitual, o si la denegación de un permiso o licencia habilitante para el desempeño de la misma (en este caso de conducción) conlleva automáticamente la declaración de la IP. Concluye que la pérdida o revocación administrativa del permiso o licencia habilitante de la profesión de conductor no conlleva el reconocimiento automático de la situación de IPT, pues ha de determinarse, desde la óptica de la Seguridad Social, si las dolencias existentes incapacitan para todas o las fundamentales tareas de su profesión habitual de taxista propietaria.

E) La STS 177/2022 de 23 febrero (rcud 3259/2020) explica que la noción de ineptitud sobrevenida, a falta de una definición legal expresa, se ha asociado con diversos supuestos como el de la ausencia o disminución de facultades, condiciones, destrezas y otros recursos personales necesarios para el desarrollo del trabajo en términos de normalidad y eficiencia, entendido como imposibilidad de desempeño de todas o al menos las funciones básicas del puesto de trabajo^[12]. Por ejemplo, la pérdida de una autorización o título habilitante para el ejercicio de la actividad, como la privación del permiso de conducir cuando sea exigible conducir para el ejercicio del puesto de trabajo.

F) La STS 149/2023 de 21 febrero (rcud 3723/2021) examina la calificación del despido disciplinario del conductor de autobús que da positivo en consumo de drogas cuando presta su actividad. El convenio colectivo aplicable tipifica la conducción *bajo los efectos de drogas* como falta muy grave, sin exigir que vaya acompañada de otros datos (conducción temeraria, siniestro, etc.). La conducta tipificada por las normas sectoriales del transporte de viajeros por carretera como «conducción bajo los efectos de drogas, sustancias alucinógenas o estupefacientes» concurre si se acredita, analíticamente, la persistencia de tales sustancias, sin ser necesario que haya habido maniobras extrañas o siniestro circulatorio. Como se observa, la empresa no independiza su conducta de la suerte que corra el permiso de conducir y lleva al debate al puro terreno de la infracción laboral directa.

3. Concordancias

La pérdida del permiso de conducir en profesiones que lo requieren es afrontada por algunos convenios colectivos, sea estableciendo una causa suspensiva del contrato de trabajo, sea disponiendo la recolocación temporal de la persona afectada. Adicionalmente, si el motivo de pérdida o suspensión del permiso deriva de una conducta realizada en ejecución de la prestación laboral cabe la adopción de medidas disciplinarias.

La validez del consentimiento, esto es, su capacidad de crear una relación jurídica, está condicionada a la inexistencia de vicios: violencia, intimidación, dolo, error de la voluntad, reserva mental, error obstativo (o error en la declaración), simulación, declaraciones *jocandi causa*; temas todos ellos analizados por la doctrina civilista con extrema y repetida atención, incluyendo el caso de quien afirma que posee el permiso de conducir sin que sea cierto^[13].

Con carácter general, el despido «objetivo» por falta de aptitud del trabajador podrá fundarse en razones de incompetencia o inhabilitación profesionales: retirada definitiva del carné de conducir a un chófer (TS/SOC 27.10.1983) o de la licencia federativa a un jugador (TS/SOC 9.7.1983); inhabilitación para ejercer su profesión a un médico o abogado; disminución no intencionada de rendimiento (la intencionada sería causa de despido disciplinario), etc.

A efectos de determinar si concurre imprudencia temeraria que descarta la existencia de accidente de trabajo, suele entenderse que la mera carencia del permiso de conducir no puede excluirse la protección privilegiada que patrocina la consideración laboral del accidente, y la realidad legal que imponen las normas de tráfico de entender que este tipo de circunstancias debe considerarse grave en sí misma porque la conducción de un vehículo de motor, sin estar en posesión de permiso de conducir válido en España, no deja de ser una mera infracción administrativa, en tanto, que no se pruebe que además carecía del suficiente conocimiento o pericia para conducirlo, extremo que debe acreditarse en su caso.

IX. Apunte final^[14]

Aunque no es nueva la atención jurídica al fenómeno del tráfico rodado, durante los últimos años se ha convertido en un tema especialmente visitado desde múltiples ópticas: legislativa, práctica, dogmática, etc. Especial interés viene despertando su examen desde el punto de vista represivo (punición de determinadas conductas relacionadas con la utilización de los vehículos a motor, muy especialmente aquellas que generan intolerables riesgos abstractos para la colectividad), educativo (carné por puntos, obligaciones de vuelta a las autoescuelas, etc.) y tuitivo (atención a las víctimas y a sus familiares).

El *nuevo*, o renovado, interés por las cuestiones atinentes a esta *vieja* problemática viene propiciado por el denodado esfuerzo que sobre esta cuestión despliega la política legislativa en la materia. La acción normativa se basa en dos premisas fundamentales, que naturalmente se irradian a la configuración técnica de las soluciones asumidas: 1.º) el control sobre determinados ámbitos de la conducción es necesario para prevenir actitudes peligrosas, o abiertamente fraudulentas; 2.º) han de asumirse conceptos y valores sumamente autónomos.

Durante mucho tiempo, la disciplina normativa del accidente de tráfico (en todos sus aspectos y matices: penales, civiles, también de orden social) ha contado con una especie de fatalismo que ha venido a minimizar el impacto que su producción genera en la comunidad, propiciando su contemplación como algo inevitable, hasta cierto punto incluíble en la categoría de caso fortuito o fuerza mayor, en parte por la facilidad con que se accede a las indemnizaciones satisfechas por las compañías aseguradoras.

La comparación con el accidente de trabajo en sentido estricto es tan inevitable como oportuna; en el mundo laboral no parece que haya existido ese *fatalismo* tan

extendido y se ha implementado una fuerte política preventiva, pues se asume que un volumen excesivamente alto de accidentes de trabajo constituye un «síntoma de la explotación» laboral^[15]. En el caso de los siniestros de tráfico, hasta épocas recientes ha existido una cierta desatención a la óptica preventiva, conformándose el sistema jurídico con abordar la protección *ex post*, reparadora, esencialmente a través de las técnicas del seguro privado. Por fortuna la tendencia ha cambiado, especialmente en esta última década, y los poderes públicos asumen un compromiso muy decidido en este ámbito, abordando la cuestión desde una visión claramente educativa, sin olvidar por ello otros aspectos.

En ese escenario, irrumpe la doctrina de la sentencia comentada, bien que esté construida desde una estricta dogmática penológica.

Referencias:

1. [^] Al resultar indiferente para el litigio penal, solo se indica que se trata de un Fiat Ducato, pero omitiendo el modelo. Ello es relevante porque según cual fuere supera, o no, las 3,5 toneladas de peso máximo autorizado que delimitan la necesidad de autorización específica.
2. [^] Arroja como resultado 0,81 mg/l de alcohol de aire espirado en primera prueba (a las 19:37), y 0,79 mg/l en segunda (a las 19:52). Se le ofreció a D. Fabio realizar una prueba de contraste mediante el análisis de sangre, negándose tácitamente a ello.
3. [^] Tampoco queda acreditado si la actividad profesional desarrollada lo es por cuenta ajena o en régimen autónomo, incluyendo la posibilidad de que fuera TRADE.
4. [^] En concreto, con una cuota diaria de 10 euros, con la responsabilidad personal subsidiaria, en caso de impago, de un día de privación de libertad por cada dos cuotas de multa no satisfechas.
5. [^] Pese a tal desestimación, en los Fundamentos Jurídicos e atiende a la eventualidad de que la persona condenada a la pena de privación temporal del permiso de conducir lo precise para desarrollar su profesión habitual.
6. [^] El precepto contempla «La dilación extraordinaria e indebida en la tramitación del procedimiento, siempre que no sea atribuible al propio inculpaado y que no guarde proporción con la complejidad de la causa».
7. [^] El TS suele aplicar la atenuante como muy cualificada en las causas que superan, como cifra aproximada, los ocho años de demora entre la imputación del acusado y la vista oral del juicio.
8. [^] La STC 54/2023, de 22 de mayo subraya la exigencia de cobertura legal y previsibilidad de las consecuencias penales cuando estas se determinan o concretan en la fase de ejecución, vinculándolas al artículo 25.1 de la Constitución Española. La STC 8/2024, de 16 de enero, recuerda que el derecho a la legalidad (art. 25.1 CE) incorpora un mandato de certeza o taxatividad y prohíbe la interpretación extensiva o la analogía *in malam partem*, proyectándose también sobre la determinación de las consecuencias jurídicas de la sanción, cuando se pretende atribuirles efectos no respaldados por la ley.
9. [^] En el asunto *Del Río Prada c. España* (Gran Sala, 21 de octubre de 2013) el Tribunal Europeo subrayó que la exigencia de previsibilidad de la pena alcanza a decisiones adoptadas en el plano de ejecución cuando, por su naturaleza y efectos, inciden materialmente en el alcance de la sanción, de modo que no cabe, mediante reinterpretaciones sobrevenidas, alterar de forma no previsible el contenido real de la respuesta punitiva.
10. [^] Una especie de reducción al absurdo lleva al Tribunal a advertir que el fraccionamiento por motivos laborales supondría, o bien un inasumible

plazo de cumplimiento de hasta 24 años cuando la ejecución se limita a los periodos de vacaciones laborales, o bien regímenes de cumplimiento incompatibles con una retirada material del permiso y, por ello, difícilmente fiscalizables cuando se acuerde que la privación del derecho a conducir sea también exigible en los días de descanso o no laborables del condenado.

11. [^] *La Ley 18/2009 derogó esta sanción de suspensión de la autorización administrativa para conducir.*
12. [^] *Esta es la solución que la Sala ha dado a supuestos similares, así, entre otras: la falta de la correspondiente autorización administrativa para ser Oficial de la Marina Mercante (STS de 29 de diciembre de 1988); la falta de titulación necesaria para seguir dando clases que constituían el objeto de su contrato (STS de 29 de marzo de 1984), la pérdida del permiso de conducir cuando éste era inherente al objeto del contrato de trabajo (STS de 27 de octubre de 1983) y ello porque la ineptitud se reconduce a una genérica falta de aptitud o de conocimientos para el trabajo pactado, incluida la carencia de titulación o autorización exigida para la realización del trabajo".*
13. [^] *La simulación de que unos profesores son socios civiles y no trabajadores apareja la nulidad del negocio simulado y la validez del encubierto (TS/CA 31.5.1980). El contrato basado en la errónea creencia de que el trabajador posee la cualificación que indican unos documentos falsos es nulo (TS/SOC 26.10.1999), igual que el contrato de un trabajador que miente al asegurar que posee el carnet de conducir exigido en la convocatoria (TS/SOC 24.2 y 25.3.2014).*
14. [^] *Siguen valiendo las consideraciones realizadas, de manera extensa, por Ángel Arias Domínguez y quien esto escribe, en Accidentes Laborales de Tráfico, 3.ª edición, Aranzadi, 2015.*
15. [^] *En el sentir de SÁEZ VALCÁRCEL, R.: "¿Acaso se suicidan los obreros?: el accidente de trabajo y la culpa de la víctima en cierta práctica judicial", Revista de Derecho Social, núm. 33, 2006, p. 15.*