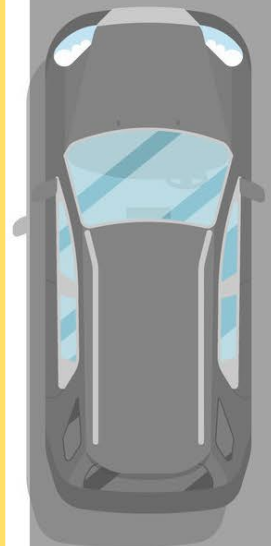
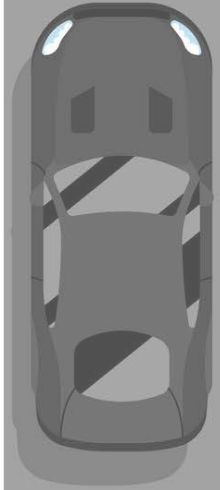
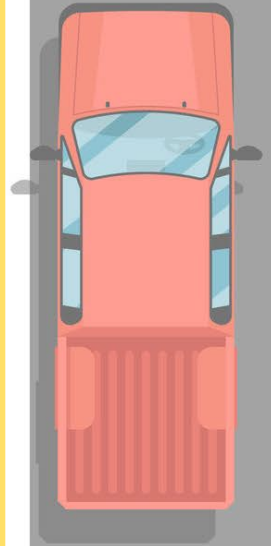


DAVID LANASPA MAINZ

**LA PENA DE
PRIVACIÓN
DEL DERECHO
A CONDUCIR
VEHÍCULOS A MOTOR
Y CICLOMOTORES
EN EL SISTEMA
PENAL ESPAÑOL**

APLICACIÓN PRÁCTICA Y
ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL

JIB
BOSCH EDITOR



La obra analiza una pena privativa de derechos como es la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores: una pena con una presencia importante en la praxis judicial dado que representa aproximadamente el 8% del total de penas impuestas en España. La privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores tiene especial incidencia en los delitos relacionados con el tráfico viario, ámbito en expansión desde la entrada en vigor de la LO 15/2007 de 30 de noviembre de reforma del Código Penal.

Se realiza en primer lugar, un análisis integral de la regulación actual de la pena en el sistema penal español. En segundo lugar, se estudia su aplicación en la práctica de los Juzgados y Tribunales. Y finalmente se analizan los déficits que presenta tanto en la regulación, aplicación y ejecución de la misma.

Para la elaboración de esta investigación se ha analizado la doctrina relativa al sistema de penas, en concreto las penas privativas de derechos, así como la relativa a los delitos contra la seguridad vial. Igualmente, se ha realizado un exhaustivo análisis jurisprudencial de los supuestos en los que se ha impuesto la privación del derecho a conducir, bien como pena, medida de seguridad o medida cautelar, detallándose las principales resoluciones en un amplio anexo jurisprudencial que alcanza los últimos treinta años.

Todo ello hace de esta monografía una herramienta útil para los profesionales vinculados al estudio y aplicación de los delitos relacionados con la seguridad vial (Jueces y Magistrados, Fiscales, Letrados de la Administración de Justicia, Abogados, Policías, Profesores Universitarios, Estudiantes, etc.), al contener un estudio minucioso de todos los aspectos prácticos relacionados con la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.



DAVID LANASPA MAINZ

**LA PENA DE
PRIVACIÓN DEL
DERECHO A CONDUCIR
VEHÍCULOS A MOTOR
Y CICLOMOTORES EN
EL SISTEMA PENAL
ESPAÑOL**

APLICACIÓN
PRÁCTICA Y ANÁLISIS
JURISPRUDENCIAL

2021



BOSCH EDITOR

© JUNIO 2021 DAVID LANASPA MAINZ

© JUNIO 2021



Librería Bosch, S.L.

<http://www.jmboscheditor.com>

<http://www.libreriabosch.com>

E-mail: editorial@jmboscheditor.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

ISBN papel: 978-84-123809-2-7

ISBN digital: 978-84-123809-3-4

D.L.: B 9746-2021

Diseño portada y maquetación: CRISTINA PAYÁ  +34 672 661 611

Printed in Spain – Impreso en España

ÍNDICE

SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	13
INTRODUCCIÓN.....	15
CAPÍTULO I	
LA PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR COMO SANCIÓN PENAL	23
1. Antecedentes de la privación del derecho a conducir en la legislación penal y administrativa.....	24
2. La privación del derecho a conducir como pena privativa de derechos y pena principal.....	30
3. La privación del derecho a conducir como medida de seguridad	39
4. La privación del derecho a conducir como medida cautelar penal.....	50
5. La medida de privación del derecho a conducir en el Derecho Penal Juvenil.....	62
CAPÍTULO II	
CONTENIDO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA PENA DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR	77
1. Contenido de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	78
1.1. Concepto de vehículo a motor y ciclomotor.....	90

1.2.	Alcance de la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	101
2.	Ámbito de aplicación de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	107
2.1.	Delitos que conllevan la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	109
a)	Delitos contra la vida e integridad física y psíquica	109
b)	Delitos contra la seguridad vial	117
3.	La pérdida de vigencia del permiso o licencia (art. 47.3 CP) y su relación con la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	134
3.1.	Discusión sobre la naturaleza penal o administrativa de la pérdida de vigencia del permiso o licencia.....	144
3.2.	Cómputo del plazo de los dos años.	148
3.3.	Efectos de la pérdida de vigencia del permiso o licencia.....	152
3.4.	Toma de posición.	157

CAPÍTULO III

	CONDICIONES DE EJECUCIÓN DE LA PENA DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR.....	161
1.	La ejecución ordinaria de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	163
1.1.	Trámites requeridos para la ejecución de la pena.....	168
a)	Entrega del permiso o licencia	168
b)	Advertencia de abstenerse de conducir.....	172
c)	Práctica de liquidación y comunicación a la Dirección General de Tráfico.....	175
d)	Control por parte de la Jefatura Central de Tráfico.....	180
1.2.	Efectos administrativos vinculados a la ejecución. La obligatoriedad de realizar el curso de sensibilización y reeducación vial.....	182
1.3.	Supuesto de concurrencia de la privación del derecho a conducir con la previsión del art.47.3 CP.....	188

1.4.	La suspensión de la ejecución de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por interposición de recurso de amparo y petición de indulto.	196
a)	Supuestos de suspensión por interposición de recurso de amparo.....	197
b)	Supuestos de suspensión por petición de indulto	202
2.	Singularidades en la ejecución ordinaria.....	210
2.1.	El cumplimiento fraccionado de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	210
a)	Marco legal	215
b)	Posiciones doctrinales.....	221
c)	Criterios jurisprudenciales.....	225
d)	Modalidades de cumplimiento fraccionado.....	232
e)	Toma de posición	234
2.2.	El cumplimiento transnacional de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	238
3.	Control de la ejecución y quebrantamiento de la pena	255

CAPÍTULO IV

	APLICACIÓN ACUMULATIVA DE LA PENA DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR CON OTRAS SANCIONES PENALES ..	263
1.	Aplicación acumulativa de la pena de privación del derecho a conducir con otras penas	265
1.1.	Concurrencia con la pena de prisión	266
a)	Marco normativo y ámbito de aplicación	267
b)	Cuestiones de ejecución	277
1.2.	Concurrencia con la pena de multa	287
1.3.	Concurrencia con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad	292
a)	Marco normativo y ámbito de aplicación	293
b)	Cuestiones de ejecución	301
1.4.	Concurrencia de la pena de privación del derecho a conducir con la pena de inhabilitación para el ejercicio de profesión y oficio...	305

2.	Concurrencia de la pena de privación del derecho a conducir y medidas de seguridad.....	317
2.1.	Concurrencia con medidas de seguridad privativas de libertad	318
2.2.	Las medidas de seguridad no privativas de libertad.....	321
a)	La inhabilitación profesional.....	321
b)	La libertad vigilada.....	322
c)	La medida consistente en la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	325
3.	La pena de privación del derecho a conducir y el decomiso..	327
3.1.	Marco normativo y ámbito de aplicación	327
3.2.	Análisis jurisprudencial	335
	CONCLUSIONES	339
	BIBLIOGRAFÍA	353
	ANEXO DE JURISPRUDENCIA	377

INTRODUCCIÓN

La sociedad occidental en los últimos 70 años ha evolucionado hacia la prosecución de mayores cuotas y objetivos de bienestar de sus miembros. Esta transformación a partir de la segunda mitad del S. XX, asociada a un mayor progreso económico y tecnológico, tuvo como finalidad que la ciudadanía lograra disponer de mayores comodidades, que se incrementara el uso de los bienes de consumo y en términos globales, pudiera mejorar su calidad de vida. Un factor relevante que coadyuvó al desarrollo económico, social y laboral de parte de la población mundial desde el siglo pasado fue la progresiva generalización del uso de los vehículos a motor y ciclomotores entre los sectores sociales conocidos como clase media. La adquisición de un vehículo, además de contribuir al progreso global de sus propietarios, era una evidencia de la prosperidad económica y del éxito social de los mismos, siendo valorado en ocasiones como un logro equiparable a un trofeo.

Como todo avance tecnológico, la universalización del uso de los vehículos a motor y ciclomotores entre la población originó riesgos hasta entonces inexistentes, problemáticas a las que había que dar respuesta y disfunciones motivadas por la presencia de un nuevo elemento con el que había que convivir en los caminos, carreteras, pueblos y ciudades. La utilización negligente o peligrosa de los vehículos por parte de los conductores generaba situaciones de peligro y, en ocasiones, se producían lesiones y fallecimientos, siendo éstas unas consecuencias que la sociedad no estaba dispuesta a tolerar.

Debido al incremento de vehículos a motor y ciclomotores, y con el objetivo de intentar minimizar la materialización de los riesgos asociados a la utilización de los mismos, fue necesario regular su empleo a través de la aprobación

de normas y límites que adecuaran su empleo al entorno. Para alcanzar dicho objetivo se dispuso una ordenación esencialmente administrativa complementada por el Derecho Penal, que estaba reservado para sancionar aquellos comportamientos más graves. La intervención del Derecho Penal en el ámbito de la seguridad vial viene determinada por dos elementos sustanciales, a saber, la tipificación de determinadas conductas vinculadas con la conducción peligrosa, y, por otro lado, la creación de una sanción específica asociada a la conducción de vehículos de motor. Fue en el año 1958 cuando la privación del permiso de conducir se incorporó al catálogo de penas del Código Penal común para sancionar a los autores de determinados ilícitos cometidos con la utilización de un vehículo de motor. La elevación de esta sanción a la categoría de pena a través de su inclusión en el Código Penal común fue la constatación de un incremento de infracciones viales, así como de la ineficacia de las sanciones gubernativas que se imponían por la Administración en este tipo de acciones.

Nuevamente, en la primera década del S. XXI se produjo un punto de inflexión en la política criminal española relacionada con la seguridad vial. Después de unas décadas que se caracterizaron por un elevado número de fallecidos y lesionados en hechos relacionados con la utilización de vehículos a motor y ciclomotores, la sociedad pasó de una cierta resignación y aceptación de la siniestralidad vial a una posición de tolerancia cero hacia conductas peligrosas. Se acuñó el término violencia vial y ésta, junto a la violencia de género, pasó a ocupar un lugar prioritario en la agenda del legislador, que decidió incrementar la respuesta penal de forma contundente a través de una reforma en profundidad de lo que entonces se conocía como delitos contra la seguridad del tráfico, consolidando una mayor intervención del sistema penal en este ámbito. Con la entrada en vigor de la LO 15/2007 de 30 de noviembre, se reformó el Código Penal (*en adelante CP*) en el sentido de aumentar los delitos contra la seguridad vial y también las penas de privación del derecho a conducir. Ello conllevó, entre otras novedades, la elevación a la categoría de delitos de lo que hasta entonces eran meras sanciones administrativas con la finalidad de evitar que determinadas conductas relacionadas con la violencia vial quedaran impunes. Algunas de las consecuencias inmediatas de la reforma fueron el aumento de condenas por delitos relacionados con la seguridad vial y la consecuente aplicación de la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

A pesar de que el legislador siguió en la primera década del siglo XXI una férrea política criminal en materia de seguridad vial, lo cierto es que persisten algunas cuestiones concretas relacionadas con la pena de privación del derecho a conducir que no han sido suficientemente desarrolladas. Determinados aspectos relevantes de la misma, relativos tanto a su naturaleza y ámbito de aplicación como a su régimen de ejecución adolecen de déficits e inconcreciones importantes que repercuten, en demasiadas ocasiones, en un funcionamiento inadecuado. Hasta el momento, ni el legislador ni la jurisprudencia han abordado y resuelto algunas cuestiones que van a ser objeto de análisis pormenorizado en las próximas páginas. En este sentido, el principal objetivo de este trabajo es concretar el estado actual en el que se encuentra la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en el sistema penal español y detectar aquellos aspectos de su regulación que podrían ser mejorados en aras a optimizar su aplicación y ejecución.

El interés personal por la investigación de la pena de privación del derecho a conducir está estrechamente vinculado con la relevancia que la misma ha adquirido en la praxis judicial en los últimos años, especialmente tras la entrada en vigor de la LO 15/2007 de 30 de noviembre de reforma del CP. La pena objeto de estudio es una de las que más se impone, y ello se acredita con los datos de los últimos siete años recogidos en las Memorias de la Fiscalía General del Estado (*en adelante FGE*) así como por el Instituto Nacional de Estadística (*en adelante INE*). En el año 2012 fueron aproximadamente 71.000 las penas privativas del derecho a conducir impuestas; en el año 2013 fueron 58.637; en el año 2014 fueron 66.575; en el año 2015 fueron 57.313; en el año 2016 fueron 55.148; en el año 2017 fueron 55.890; en el año 2018 fueron 60.400 y en el año 2019 fueron 52.028. Cabe señalar que en dichos cómputos no aparecen las penas impuestas tanto en los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia cometidas con vehículo a motor, por lo que los datos serían incluso más elevados¹. Otra estadística, en este caso la elaborada por el

1 *Vid.* Memoria de la Fiscalía General del Estado del año 2013, p. 405; del año 2014, p. 432; del año 2015, p. 483; del año 2016, pp. 526-527; del año 2017, pp. 583-584; del año 2018, p. 665; del año 2019, p. 876 y del año 2020, p. 913.

Instituto Nacional de Estadística, difiere ligeramente de los datos anteriores y determina que las penas de privación del derecho a conducir impuestas en el año 2013 fueron 72.197; en el año 2014 fueron 68.017; en el año 2015 fueron 61.359; en el año 2016 fueron 61.163; en el año 2017 fueron 61.516; en el año 2018 fueron 61.441 y en el año 2019 se impusieron 62.088 penas². Si bien entre los años 2013 y 2015 hubo un pronunciado descenso en el número de penas de este tipo impuestas, lo cierto es que a partir del año 2015 existe una tendencia a la estabilización en las 61.000 penas de privación del derecho a conducir que se acuerdan cada año por los Juzgados y Tribunales.

A partir de los datos que aporta el informe “*Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario*”³, elaborado por el Ministerio del Interior y presentado en el mes de julio de 2020, se constata la relevancia de la delincuencia vial en la actualidad. En el año 2018, el 34% del total de las sentencias dictadas por todos los delitos fueron sentencias relacionadas con la seguridad vial. Además, el referido informe verifica la importante reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico en los últimos treinta años, ya que se ha pasado de las 9.344 personas fallecidas en 1989 a 1.806 en el año 2018. Sin embargo, no es de justicia atribuir únicamente la reducción de víctimas a las reformas legislativas realizadas en el ámbito de la seguridad vial en los últimos quince años, ya que hay otros factores que han podido coadyuvar a este descenso (la mejora de la red viaria, las innovaciones tecnológicas en los

2 *Vid.* la estadística en www.ine.es (último acceso: 16/04/2021). Además, partiendo de los datos publicados por el INE relativos a penas impuestas, se ha establecido el porcentaje que supone la pena de privación del derecho a conducir respecto el total de penas impuestas cada año. Así, en el año 2013, la pena analizada supuso el 11, 8% de las penas impuestas; en el año 2014, el 11%; en el año 2015, el 9, 9 %, en el año 2016 el 8, 8%; en el año 2017 el 8, 37 %; en el año 2018, el 8, 2% y en el año 2019, el 8%. Tras el análisis de estos datos, parece evidenciarse que el peso de esta sanción en el conjunto de penas impuestas disminuye en los últimos años, pero a pesar ello sigue siendo la cuarta pena que más se aplica por los Juzgados y Tribunales.

3 *Vid.* el informe en: http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2020/07/INFORME-SEGURIDAD-VIAL-Y-SU-INCIDENCIA-EN-EL-AMBITO-PENITENCIARIO_ultimo.pdf (último acceso: 17/04/2021)

vehículos y la renovación de los mismos, la realización de cursos de formación, mayor control policial, etc.).

El elevado número de casos relacionados con la seguridad vial que a diario se ven en los Juzgados, y en los que se aplica la pena de privación del derecho a conducir, no se corresponde con la escasa atención que ha recibido por parte de la doctrina y jurisprudencia. Como sucede con tantas otras penas no privativas de libertad, la pena de privación del derecho a conducir no ha sido objeto de un análisis pormenorizado como el que se ha dispensado a las penas privativas de libertad y a sus sustitutivos. Sin embargo, la praxis muestra que se trata de una pena que implica una importante afectación a las personas condenadas y que además puede desarrollar un papel relevante para la protección de todos los actores relacionados con la seguridad vial como conductores, peatones o ciclistas y que pueden resultar potencialmente afectados de forma grave por una conducción negligente o temeraria.

En cuanto a la metodología utilizada para llevar a cabo esta investigación, la misma se ha centrado en la búsqueda y análisis de la doctrina especializada en las penas privativas de derechos en general, y de forma particular de la que se ha ocupado de la pena de privación del derecho a conducir. También se ha acudido a la doctrina de referencia en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial y los delitos contra la vida e integridad física o psíquica cometidos con vehículo a motor y ciclomotor, al ser las dos tipologías delictivas en las que se impone la pena objeto de este estudio. Asimismo, un aspecto importante a nivel metodológico ha sido el análisis pormenorizado de la jurisprudencia que ha examinado la pena de privación del derecho a conducir en aras a definir la aplicación de esta pena por nuestros tribunales. La revisión jurisprudencial ha sido especialmente relevante en sede de ejecución penal, atendiendo a cuestiones de gran incidencia práctica como son, entre otras, la posibilidad de suspensión, sustitución, fraccionamiento, e incluso el indulto.

Con relación a la estructura del trabajo, ésta se lleva a cabo en cuatro capítulos, que permiten una visión global de la pena de privación del derecho a conducir no sólo desde una vertiente teórica sino también dotando de una especial importancia al análisis de todo lo relativo a su aplicación. De esta forma, partiendo de los antecedentes históricos de la sanción, se realiza un estudio pormenorizado de todos los aspectos relacionados con la misma, con

valoraciones de la política criminal en materia de seguridad vial instaurada por el legislador en las dos últimas décadas, todo ello con el objetivo de detectar aquellas cuestiones que pueden contribuir a mejorar la evolución que pueda tener dicha pena en un futuro.

El primer capítulo tiene como principal objetivo analizar la privación del derecho a conducir como sanción penal. Para ello se analizan los diversos ámbitos en los que dicha privación tiene previsto su campo aplicativo en la esfera penal, lo que obliga a referirnos, en primer lugar, a su previsión como pena privativa de derechos y como pena principal. Asimismo, en el capítulo se realizan otras dos referencias obligadas a la privación del derecho a conducir relativas a la posibilidad de ser aplicada como medida cautelar y como medida de seguridad. Con la finalidad de detallar en el ámbito penal todos los ámbitos en los que se contempla la privación del derecho a conducir, también se examina su regulación y aplicación en el Derecho Penal Juvenil y se realiza una comparativa con la regulación en adultos.

El segundo capítulo se dedica al análisis en profundidad del contenido de la pena de privación y del ámbito de aplicación de la misma en el CP. De ambas cuestiones se ofrece un estudio de las características esenciales que definen su contenido y duración precisando los aspectos que pueden resultar más problemáticos, entre los que destaca la determinación del concepto de vehículo a motor y ciclomotor. En este capítulo, adquiere una especial importancia la identificación de los tipos penales que actualmente prevén la aplicación de la pena de privación del derecho a conducir. Este análisis no comprende una revisión en profundidad de todos los delitos contra la seguridad vial, cuestión que ha sido ya abordada por otros autores y que no responde a los fines de este trabajo, sino que se centra en aquellos delitos contra la vida e integridad física o psíquica, así como contra la seguridad vial en los que se prevé la aplicación de la pena de privación del derecho a conducir. Para finalizar el capítulo, se estudia la consecuencia prevista en el art. 47.3 CP que supone la pérdida de vigencia del permiso o licencia para conducir y, que es una previsión de aplicación imperativa cuando la pena de privación del derecho a conducir supera los dos años de duración. Se trata de una previsión de gran importancia práctica y por ello se dedica un apartado completo en el que se realiza un exhaustivo estudio doctrinal y jurisprudencial del art. 47.3 CP desde una visión eminentemente práctica.

El tercer capítulo de esta investigación analiza las cuestiones vinculadas a la ejecución de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. En primer lugar, se hace referencia a la ejecución ordinaria de la pena con especial énfasis en el control mixto penal-administrativo de la misma, detallándose los trámites previstos y la obligatoriedad de realizar el curso de sensibilización y reeducación vial. Asimismo, se analiza la ejecución de la pena de privación del derecho a conducir cuando concurre el art. 47.3 CP y la posibilidad que la pena quede en suspenso y no se ejecute mientras se tramitan tanto el recurso de amparo como la petición de indulto. De ambas cuestiones se ofrece un amplio análisis jurisprudencial. En la segunda parte del capítulo se examinan dos singularidades en el cumplimiento de la pena de privación del derecho a conducir. Por un lado, se dedica una especial atención desde una óptica doctrinal y jurisprudencial a un tema de gran incidencia práctica como es la posibilidad de solicitar su cumplimiento fraccionado. Y por otro lado se analiza también la posibilidad del cumplimiento transnacional de la pena, centrandó la cuestión en el ámbito de la Unión Europea dada la previsión de libre circulación y la movilidad que existe dentro del espacio comunitario. Uno de los aspectos esenciales de toda pena es que sea eficaz en relación con los fines que persigue su aplicación, y para ello, es necesario que se cumpla correctamente por parte de los penados. Por este motivo, el capítulo tercero finaliza con el estudio del control de la ejecución y los posibles quebrantamientos relacionados con la pena de privación del derecho a conducir, y en especial la respuesta punitiva que el CP prevé para estas conductas.

Se dedica el cuarto capítulo al análisis de los supuestos en que la pena de privación del derecho a conducir puede ser aplicada de forma acumulativa con otras sanciones penales, tales como la prisión, la multa o los trabajos en beneficio de la comunidad (en *adelante TBC*). Para ello, se determina el marco normativo en el que se producen estos supuestos y se analiza ampliamente la ejecución conjunta de las diversas sanciones penales con la pena objeto del estudio. Asimismo, se detallan los problemas que puede comportar la aplicación conjunta de la pena de privación del derecho a conducir y la pena de inhabilitación para la profesión u oficio cuando el delito cometido está relacionado con la utilización de vehículos a motor y ciclomotores. Por otra parte, en este capítulo se destina un apartado a analizar la posibilidad que la pena de privación del derecho a conducir concorra con una medida de seguridad,

tanto las privativas de libertad como las no privativas de libertad, precisando en qué supuestos procederá la aplicación conjunta de ambas sanciones penales y cómo deberá afrontarse su ejecución. En el último apartado del capítulo cuarto se aborda la aplicación conjunta de la pena de privación del derecho a conducir con la consecuencia accesoria del decomiso, dado que tiene especial incidencia en los delitos relacionados con la utilización de vehículos a motor y ciclomotores

Las conclusiones más relevantes alcanzadas mediante la investigación se exponen en el último capítulo, al que se ha llegado tras el estudio integral de la pena de privación del derecho a conducir.

Esta obra constituye una parte fundamental del trabajo de investigación que, como tesis doctoral, defendí en la Universitat Rovira i Virgili de Tarragona el día 19 de febrero de 2021, dirigida por la Dra. Núria Torres Rosell y evaluada por las Dras. Carolina Villacampa Estiarte, Maria Marquès i Banqué y Ester Blay Gil, a quienes quiero agradecer sus comentarios, valoraciones y aportaciones en el acto de defensa de la tesis que mereció la calificación de sobresaliente *cum laude*.

CAPÍTULO I

LA PRIVACIÓN DEL
DERECHO A CONDUCIR
COMO SANCIÓN PENAL

CAPÍTULO II

CONTENIDO Y ÁMBITO
DE APLICACIÓN DE LA
PENA DE PRIVACIÓN DEL
DERECHO A CONDUCIR

CAPÍTULO III

CONDICIONES DE
EJECUCIÓN DE LA PENA
DE PRIVACIÓN DEL
DERECHO A CONDUCIR

CAPÍTULO IV

APLICACIÓN
ACUMULATIVA DE LA
PENA DE PRIVACIÓN
DEL DERECHO A
CONDUCIR CON OTRAS
SANCIONES PENALES

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO DE JURISPRUDENCIA

David Lanaspá Mainz.

Doctor en Derecho por la Universitat Rovira i Virgili en el año 2021 con la tesis titulada «*La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en el sistema penal español*», que obtuvo la calificación de sobresaliente *cum laude*.

Abogado en ejercicio desde el año 2003, con despacho propio en Tarragona, especializado en derecho penal. Sus principales líneas de investigación y actuación profesional se centran en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, delitos contra la vida e integridad física, delitos patrimoniales y el Derecho Penal del deporte.

Profesor asociado de Derecho Penal en la Universitat Rovira i Virgili.

Profesor del Máster de Acceso a la Abogacía de la Universitat Rovira i Virgili en la asignatura de Normativa Colegial y Deontología.

Miembro fundador de la Sección de Derecho Penal del Ilustre Colegio de la Abogacía de Tarragona de la que forma parte desde el año 2009.

Miembro de la SEIC (Sociedad Española de Investigación Criminológica).

Ha participado como ponente en diferentes conferencias, congresos y máster sobre Derecho Penal.