LA FINALIDAD PUNITIVA DE LA PENA DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR VEHÍCULOS A MOTOR Y CICLOMOTORES.

Silvia Vivó Cabo.

Juez Sustituta adscrita al Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana.

Socia FICP

RESUMEN

En este trabajo efectúo un análisis generalizado de las finalidades de las penas, tanto desde una perspectiva de prevención general como de prevención especial. Centrando la exposición en los fines de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor, efectos retributivos y preventivos, entre los que destaca el fin de alentar, prevenir con mayor intensidad a los ciudadanos a los efectos de no reincidir en este tipo de conductas.

PALABRAS CLAVE

Prevención general, prevención especial, vehículo a motor, privación, conducir.

SUMMARY

In this paper I will try to make a generalized analysis of the purposes of punishment, both from the perspective of general and special prevention prevention. Focusing exposure, specifying the purpose of the penalty of deprivation of the right to drive vehicles to motor, compensation and preventive, effects, notably the end of encouraging prevent with greater intensity to the citizens for the purposes of not repeating this type of behavior

KEYWORDS

General prevention, special prevention, vehicle engine, deprivation, lead.

I. INTRODUCCIÓN

La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores se encuentra recogida en el artículo 47 del Código Penal, en su apartado primero señala que "inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia". A su vez, el apartado tercero establece que "cuando la pena impuesta lo fuere por tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción".

Se trata de una pena privativa de derechos cuyo contenido constituye una forma de restricción en el ejercicio del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en vías públicas, limitando así la libertad de participación del penado en ese concreto ámbito de la vida social.

En cuanto a los tipos de delitos a los que se aplica esta pena, en su gran mayoría lo es por la comisión de delitos contra la seguridad vial, en el siguiente orden: primero, el delito de conducción bajo la influencia del consumo de alcohol o drogas; seguido por el delito de conducción temeraria; por el delito de negativa a someterse a las pruebas de control de alcoholemia; por el delito de conducción a velocidad excesiva del artículo 379.1 del Código Penal, y finalmente, en menor medida, por la comisión de un delito de conducción homicida del artículo 381 del CP. Le sigue en orden de aplicación, por la comisión por lesiones imprudentes y en último lugar, por la comisión de homicidios imprudentes.

Dentro de la clasificación de las penas que el Código Penal recoge en el Título III del Libro I, la pena privativa del derecho de conducir está entre las "privativas de derechos", en la letra d) del artículo 39. Parece la única solución clasificatoria lógica, teniendo en cuenta el contenido aflictivo de la pena, que se concreta en la "privación" del ejercicio de determinados "derechos" relacionados con la circulación vial.

II. LOS FINES DE LA PENA: PREVENCIÓN GENERAL Y PREVENCIÓN ESPECIAL.

Hoy se asume que la pena tiene distintas finalidades, como la prevención general, que es evitar que los ciudadanos cometan delitos amenazando con penas, y la prevención especial, que trata de evitar que el sujeto que ya ha delinquido, vuelva a delinquir. Tenemos que encontrar dentro de la finalidad de la pena, un hueco a la idea de retribución o ideas de justicia, ya que el sujeto es culpable y merece un castigo.

Podemos distinguir entre el fundamento de la pena, que debe de ser un fundamento retributivo de estricta justicia, que es compatible totalmente con la finalidad preventiva de evitar delitos.

La prevención general, la especial y la retribución son tres conceptos que se integran en las Teorías eclécticas de la pena.

A) TEORIAS DE LAS PENAS

Teorías Absolutas: son aquellas que nos dicen que las penas se justifican por si mismas porque suponen la recuperación de la justicia que el delito ha contravenido. La pena retribuye al delito.

Kant: La pena tenía su fundamento exclusivo en la justicia, no buscaba otra finalidad y debía retribuir al delito, lesionando el mismo bien jurídico.

Hegel: Manteniendo las tesis absolutas, da un salto y dice que la retribución no tiene por qué ser necesariamente, una retribución que lesione los mismos bienes jurídicos, ya que lo podemos concebir de una manera más ideal, donde la pena sea un castigo. El delito más grave será aquel que diga la sociedad, y será el que tenga más pena. La pena busca castigar, porque sin castigo no hay justicia.

Las ventajas que tiene son que de antemano, se sabe la pena que tiene cada conducta. Estas teorías, con fundamento único en la pena, han sido abandonadas porque iban ligadas a una ideología estrictamente liberal, una filosofía individualista, y cuando la sociedad va evolucionando, sobre todo cuando los ingleses introducen la idea de utilidad, se empieza a pensar que la pena debe tener un fin más allá que el de la recuperación de la justicia.

Teorías relativas: la pena cumple la finalidad de prevenir los delitos. Tienen que tener una finalidad útil desde el punto de vista social. Se castiga porque se ha pecado o "retribución", se castiga para que no se peque o "prevención".

Cuando hablamos de prevención, lo primero que tenemos que distinguir es a quién nos dirigimos. Si a quien ya ha cometido un delito, se le castiga para que la sociedad lo tome como una amenaza para que no delinca. Es decir, que vean lo que les puede pasar si ellos cometieran un delito. Es una prevención general negativa, es intimidatoria. La prevención especial, lo que pretende es que el que ya ha delinquido, no lo vuelva a hacer.

Ha habido momentos en que se ha intentado justificar la pena únicamente, en la idea de prevención especial, y con el fin de prevención especial, se ha llegado a la aplicación de las penas indeterminadas. También hay teorías que defendían, como único fin, la prevención general, y se llega a regímenes de terror penal, donde la pena no tenía nada que ver ni con el delito, ni con el delincuente.

B) PREVENCIÓN GENERAL

Es en última instancia, la nota distintiva en las penas y medidas de seguridad, porque en la pena, se da la prevención general y especial, pero en la medida sólo hay prevención especial. Esto es así porque las medidas de seguridad se le aplican a inimputables, que tienen su capacidad de entendimiento mermada.

El artículo 25 de la Constitución Española se refiere sólo a las penas privativas de libertad, pero en el sentido estricto de su ejecución. La pena, en principio, no se va a

vincular a la peligrosidad del sujeto, aunque sí que la tenemos en cuenta en la aplicación de medidas de seguridad.

La pena va dirigida a la prevención general, pues tiene límite máximo y mínimo. A un delincuente no se le puede aplicar menos pena de la establecida por el delito cometido, aunque el sujeto no tenga nada de peligrosidad, porque la sociedad no lo entendería. Lo mismo pasa con el límite máximo, porque hay sujetos que, debido a su peligrosidad, no deberían salir de la cárcel, que es lo que ocurriría si las penas dependieran de la prevención especial.

La prevención general puede ser negativa o positiva. La prevención general negativa, es la prevención clásica, entendida como intimidación general. La prevención se da en dos momentos: con la amenaza de la pena y cuando se aplica esa pena, ya que la sociedad se da cuenta de que en realidad, esa amenaza se cumple.

El problema de la prevención general es que la pena se aplica para intimidar, pero si aun así se delinque, habrá que ir aumentando la pena y al final, la sociedad, se vuelve descreída, no toma en serio esas amenazas. En muchos casos, cuando el legislador impone una pena en exceso, los jueces no la aplican, porque la gente pide que las penas estén proporcionales al delito y sobre todo, a la culpabilidad del delito, es decir, que sean justas. Pero si hablamos de justicia en la pena, ya estamos metiendo, además de la prevención, la retribución.

La prevención general positiva, es la prevención general de integración o estabilización social. Viene a eliminar problemas. La pena tiene como finalidad evitar delitos pero no asustando a la ciudadanía, por los problemas que ello conlleva, sino que las evita por la vía de poner de manifiesto ante los ciudadanos que el ordenamiento lo quebrante, se le impondrá para cumplir su vigencia.

La reacción que recibe el delincuente es justa, que es la necesaria para mantener la confianza de la sociedad, en el sentido de que el ordenamiento es eficaz, porque si no, los ciudadanos buscarían la justicia por su mano.

La confianza en el sistema se refuerza cuando las penas se cumplen y cuando las penas tienen la gravedad necesaria, no para asustar cada vez más, sino la necesaria para demostrar esa eficacia y vigencia del ordenamiento, y además, con penas proporcionales.

El problema es que volvemos a hacer referencia a la retribución, pues la sociedad lo que quiere es que se haga justicia y la pena debe ser justa.

C) PREVENCIÓN ESPECIAL

La finalidad esencial es que el sujeto no vuelva a delinquir. Esta idea debe tenerse en cuenta tanto en las medidas de seguridad, que es su única finalidad, como en la aplicación de las penas.

Von Liszt, sistematizó la idea de prevención especial. Trata de evitar que un sujeto que ha demostrado peligrosidad, vuelva a delinquir y esto se puede hacer de dos maneras:

1.- Prevención especial negativa: busca conseguir que el sujeto no cometa delitos a través de medios negativos. Estas medidas son básicamente tres:

a) Intimidación especial, como comete un delito, cumple una pena.

b) Aseguramiento, mientras que el sujeto está encerrado, no comete delitos.

c) Inocuización, conseguir que la peligrosidad del sujeto no se pueda manifestar.

El problema de la prevención especial negativa es la tendencia al exceso. Estas medidas son parámetros que debemos manejar en la aplicación de la pena.

2.- Prevención especial positiva: es la que lleva a la no comisión del delito por parte del sujeto, por la resocialización. El principal problema es que no puede funcionar con todas las penas. La resocialización, básicamente, la ligamos con penas privativas de libertad, porque requiere tratamiento y el tratamiento requiere tiempo, y el tiempo requiere privación de la libertad. Hay penas que tienen esta finalidad, como la del trabajo en beneficio de la comunidad.

La idea de la resocialización en teoría, debería ser el camino, pero la realidad no es así. Nos encontramos con que los fines de la pena son múltiples y ninguno afecta a la posibilidad que tiene una pena, desde el punto de vista del delincuente, ni lo que la sociedad le pide a la pena, desde el punto de vista de la eliminación de las penas.

III. LA PENA PRIVATIVA DEL DERECHO A CONDUCIR VEHÍCULOS DE MOTOR Y CICLOMOTORES.

El artículo 32 del Código Penal establece que las penas que se pueden imponer con arreglo a este Código, bien con carácter principal, bien como accesorias, son privativas de libertad, privativas de otros derechos y multa.

Las penas privativas de otros derechos son penas cuya disfunción no nos la da el Código Penal como conjunto, que afectan a una diversidad de derechos distintos al patrimonio y libertad, aunque también puede afectarlo, y que el Código Penal los agrupa desde un punto de vista clasificatorio. Hacen restricciones a la situación de la vida social. La única cosa común entre ellas es su diversidad, que deriva de la propia naturaleza de las penas, pero también cumplen funciones diversas. Así, hay algunas de ellas que son penas principales (como la privación del permiso de conducir), otras son sólo penas accesorias (penas privativas de residir en un lugar) y otras pueden ser indistintamente penas principales y/o accesorias, y hay una que sólo funciona como pena sustitutiva, como los trabajos en beneficio de la comunidad y es la única pena que para su imposición, necesita el consentimiento del penado.

Entre las penas privativas de otros derechos se encuentra la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, que es una pena que abarca todos los vehículos a motor. Se priva del derecho a conducir, por lo que se retira el carnet.

A) **FINES**

En cuanto a sus fines, no se puede considerar una pena especialmente grave. Constituye una forma de restricción en el ejercicio de un derecho –el de conducción de vehículos a motor y ciclomotores- que supone una considerable limitación de la libertad

de participación del penado en la vida social[1], pero no una limitación significativa de la libertad ambulatoria, además de que el derecho al que afecta es más que susceptible de ser inhabilitado legítimamente por el Estado[2]. Además, la pena resulta poco o nada estigmatizadora. No obstante, no se puede negar que su contenido es eminentemente aflictivo[3], no solo para los profesionales del volante sino para la ciudadanía en general, pues priva del ejercicio de un derecho cotidiano y común uso para la mayor parte de la población, aunque ello no suponga en la práctica una afectación idéntica para todo el mundo. Se reserva únicamente para los delitos con los que tiene una directa relación, esto es, aquellos en los que el derecho para el que el sujeto resulta inhabilitado es ejercido de forma imprudente o inapropiada, es decir, los delitos relativos (y algunos más vinculados) a la seguridad del tráfico. En este sentido, la pena resulta una consecuencia lógica del delito cometido, lo que sirve para considerarla procedente y justificada[4], y ello tanto desde una perspectiva retributiva (pues no deja de suponer un mal que ocasiona considerables molestias a quien se le impone, sin que sean muy graves) como de prevención especial[5].

Lo cierto es que la pena resulta destacada de un modo muy revelador en relación a esta segunda finalidad preventivo-especial. No cabe duda de que a la mayor parte de las personas sancionadas por estos delitos lo que les importuna, y en este sentido lo que

---

1 BOLDOVA PASAMAR, M.A., "Penas Privativas de derechos", en GRACIA MARTÍN, L. (Dir.), Tratado de las consecuencias jurídicas del delito. Tirant lo Blanch. Valencia 2006, p. 125.

2 MATUS ACUÑA, J.P., "Penas privativas de derechos", en CID MOLINÉ, J./ LARRAURI PIJOÁN, E. Penas alternativas a la prisión. Bosch, Barcelona 1997, p.124.

3 BERNAL VALLS, J., "La penas privativas de derechos en el nuevo Código Penal", en Revista General de Derecho, nº 652-653, año LV, enero-febrero, 1999, p.22.

4 MATUS ACUÑA, J.P., "Penas privativas de derechos", en CID MOLINÉ, J./ LARRAURI PIJOÁN, E. Penas alternativas a la prisión. Bosch, Barcelona 1997, pp. 128-129.

5 CHOCLAN MONTALVO, J.A., "Las penas privativas de derechos en la reforma penal", en AP, 1997-1, p. 149; y ZUÑIGA RODRIGUEZ, L., "Las penas restrictivas de derechos", en BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I., (Coord.) lecciones y materiales para el estudio del Derecho penal. Tomo I. Introducción al Derecho Penal. Iustel, Madrid, 2010, p. 227, acerca de este efecto de prevención especial en todas las penas privativas de derechos en las que se aprecia esta relación entre el delito cometido y la función, empleo o derechos ejercidos.

quizá pueda servirles de mejor estímulo para no volver a cometerlas, es el hecho de que se les impida durante un período de tiempo relativamente largo ejercer un derecho de uso tan habitual y frecuente como conducir vehículos a motor o ciclomotores, y que puede suponer una molestia e incomodidad muy grande para su vida diaria, esto es, para desarrollar actividades y relaciones sociales comunes como acudir al lugar de trabajo, visitar amigos, familiares o ir de vacaciones[6]. Esta finalidad preventiva que cumple la pena en estos delitos es compartida, aunque por razones diferentes, con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, en el caso de que se cumpla en algún establecimiento especializado en la atención a los lesionados en accidentes de tráfico, ya que este recurso suele impactar y concienciar a los condenados por delitos contra la seguridad del tráfico, al ver estos de cerca las consecuencias reales que produce el desarrollo de una conducción imprudente o indebida.

Incluso estas finalidades se alcanzan de un modo mayor en los supuestos en los que la pena es aplicada con una duración superior a los dos años, en los que el apartado 3º del artículo 47 del Código Penal amplía, desde 2007, el contenido aflictivo de la pena al implicar ésta no solo la imposibilidad de conducir vehículos a motor durante el tiempo de condena sino también la necesidad de tener que volver a obtener el permiso de conducir para poder conducir de nuevo vehículos a motor, así como acreditar haber superado con aprovechamiento, una vez que termina la condena, el curso de reeducación y sensibilización vial. El hecho de tener que volver a superar las pruebas reglamentariamente previstas para obtener el permiso de conducir a los efectos de estar nuevamente habilitado para desarrollar dicha práctica supone una incomodidad y esfuerzo añadidos tan grandes para la mayor parte de la ciudadanía habilitada para conducir[7] que dota a la pena de una potencialidad preventivo-especial mucho mayor que cuando consiste en la simple privación del derecho a conducir durante un tiempo, y ello sin que la pena llegue a ser excesivamente dura desde el punto de vista retributivo.

6

[6] TAMARIT SUMALLA, J.M., "La pérdida definitiva del derecho de conducir o del derecho a la tenencia y porte de armas", en ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. (Dir.), La adecuación del Derecho penal español al Ordenamiento de la Unión Europea. La política criminal europea. Tirant lo Blanch. Valencia, 2009, p. 125.

7

[7] TRAPERO BARREALES, M.A., Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?. Tirant lo Blanch. Valencia, 2011, p. 561.

No obstante, algún sector doctrinal ha hecho mención a que este contenido ampliatorio de la pena responde también a alguna otra finalidad. El condenado a una privación del derecho de conducir de larga duración, en este caso, durante un período superior a dos años, va a estar sin desarrollar el ejercicio de ese derecho en vías públicas durante un tiempo muy amplio, resultando más que razonable condicionar el regreso al ejercicio de dicha práctica a la superación de determinadas pruebas de conocimientos y habilidades[8]. Se trataría de un ejercicio que, con respecto a la finalidad que lo inspira, se podría calificar de "rehabilitación" del condenado en materia de seguridad vial, el cual responde, también, a razones de prevención especial.

Finalmente, no hay que olvidar que la pena también resulta útil a efectos de prevención general. A la mayor parte de las personas lo que quizá pueda servirles de mejor estímulo para no cometer por primera vez los delitos para los que la pena viene impuesta –especialmente delitos dolosos contra la seguridad vial-, es que se les impida desarrollar durante un importante período de tiempo el común derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, pues supone un gran inconveniente para el desarrollo de su vida diaria. Más aun cuando la pena supere los dos años e implique la retirada del permiso de conducir. Todas estas privaciones y contrariedades que implican la imposición de la pena, sirven para alentar y prevenir con mayor intensidad a la ciudadanía a los efectos de no cometer los delitos para los que se prevé, al menos mucho más que la pena de multa.

Todas estas posibilidades contribuyen a conformar una pena útil y efectiva debido a sus más satisfactorias potencialidades retributivas y preventivas, lo que debería servir para alentar una mayor aplicabilidad de la misma, a más supuestos delictivos de aquellos en los que se recoge, debiéndose asumir dicha ampliación como una nueva tendencia político criminal de nuestro Código Penal, algo necesario que quizá no se haya exprimido todavía dada la relativa juventud de la pena.

Por otro lado, el Código Penal recoge la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores como "penal principal" y en ningún supuesto como

---

8

[7] GONZALEZ CUSSAC, J.L., "La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial", en AA.VV. Derecho penal y seguridad vial. Estudios de Derecho judicial, 114. CGPJ, Madrid 22007, p.309.

pena accesoria. Sin embargo, resulta extraño apreciar como el legislador recurre a la utilización de prácticamente todas las "penas privativas de derechos" como accesorias, en los artículos 54 y 57 del Código Penal, con el objeto de ser aplicadas a todos los delitos que tuvieren relación directa con los derechos en cuestión, y sin embargo no lo haya hecho con la pena de privación del derecho a conducir respecto a delitos en los que, no recogiéndose como principal, se diese la referida relación. Cierto es que cabría la posibilidad de considerar aplicable la privación del derecho de conducir como accesoria bajo un entendimiento amplio de la referencia "o cualquier otro derecho" que efectúa el artículo 56 al recoger la pena de "inhabilitación especial para cualquier otro derecho", que la prevé con aquella naturaleza, pues obviamente la pena consiste en la inhabilitación en el ejercicio de un derecho. No obstante, dado que la privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotores existe como pena específica y concreta (regulada en los artículos 39.d) y 47), y además, tratada en el Código de forma separada a esa genérica "privación de cualquier otro derecho" (que aparece regulada como pena en los artículos 39 b) y 45), parece más razonable considerarla no incluible en esta amplia previsión a los efectos de su consideración como "accesoria", pues si el deseo del legislador hubiera sido atribuirle tal naturaleza no tendría más que haberla citado expresamente entre el resto de las penas privativas de derechos que, contrariamente, sí se esfuerza por mencionar de forma individualizada en los artículos 55 a 57.

En cuanto a la aplicación práctica de la pena no resulta del todo clara la barrera delimitadora entre los delitos para los que se prevé y las correlativas sanciones administrativas recogidas en la Ley de Tráfico, sin que tampoco existan criterios jurisprudenciales uniformes a los que acogerse para acudir a una u otra vía para sancionar los comportamientos infractores de la seguridad vial. Esta cuestión, compleja en algunos supuestos delictivos contra la seguridad del tráfico, resulta muy significativa a los efectos de la pena que aquí se analiza, pues su operatividad se ciñe a que se cometan los delitos en los que se recoge, pues si la conducta finalmente es constitutiva de infracción administrativa de tráfico supondrá la pérdida de puntos de carnet que corresponda- y la pérdida de vigencia del permiso como sanción administrativa sólo se prevé para cuando se pierdan todos los puntos-.

En términos generales, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores resulta acertada y conveniente para los delitos para los que viene recogida en el Código. No solo a efectos retributivos, por la vinculación directa que existe entre pena y delito, al inhabilitar para el ejercicio de un derecho que en el delito se ha ejercido de forma inapropiada, sino también a efectos preventivos, tanto desde una perspectiva de prevención general como de prevención especial. Ello podría servir para valorar la posibilidad de aplicar la pena de forma principal y autónoma para ciertos delitos de menor importancia –como el de conducción a velocidad excesiva- y no como complemento de la pena de prisión u otras. Teniendo en cuenta su importante duración mínima (1 año), no cabe duda de su mayor contenido aflictivo en relación con la pena de multa, e incluso con la de trabajos en beneficio de la comunidad, lo que la hace preferible. Además, posee mayores efectos de reducción del riesgo, lo que la dota, para los delitos para los que se aplica, de una funcionalidad punitiva superior[9]. Ello sin perjuicio de que su aplicación cumulativa junto a estas penas no privativas de libertad pueda resultar también, según el caso, aconsejable. Por último, la introducción en 2007 del apartado 3 del artículo 47, en el que se prevé la pérdida de vigencia del permiso de conducción cuando la pena se imponga por un tiempo superior a dos años, ha de verse con buenos ojos. Ello supone el establecimiento de una forma escalonada de privaciones que responde adecuadamente a la gravedad del hecho cometido y que satisface, si no mejora, los efectos preventivos de la pena.

IV. CONCLUSIONES

Debe valorarse positivamente las reformas operadas en el Código Penal en materia de seguridad vial. Resulta extremadamente importante para la seguridad de la circulación luchar contra las infracciones de tráfico con medios adecuados. La pena de privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotores puede constituir a tal

---

9

[9] TAMARIT SUMALLA, J.M., "La pérdida definitiva del derecho de conducir o del derecho a la tenencia y porte de armas", pag. 125-126.

fin un medio eficaz, con independencia de las restantes medidas de carácter educativo o penal. Como lo es la implantación en España del sistema de permiso y licencia de conducir por puntos, que entró en vigor el 1 de julio de 2006. Medida que ha resultado bastante efectiva en materia de seguridad vial, concienciando a los conductores para que cambiaran ciertos hábitos de conducción que se consideraban incompatibles con la seguridad del tráfico. A través de este sistema se pretende: por un lado, sanciones a los automovilistas por sus conductas inadecuadas, y por otro, reeducarlos en materia de seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA

BOLDOVA PASAMAR, M.A., "Penas Privativas de derechos", en GRACIA MARTÍN, L. (Dir.), Tratado de las consecuencias jurídicas del delito. Tirant lo Blanch. Valencia 2006, p. 125.

MATUS ACUÑA, J.P., "Penas privativas de derechos", en CID MOLINÉ, J./ LARRAURI PIJOÁN, E. Penas alternativas a la prisión. Bosch, Barcelona 1997, p.124-129.

BERNAL VALLS, J., "La penas privativas de derechos en el nuevo Código Penal", en Revista General de Derecho, nº 652-653, año LV, enero-febrero, 1999, p.22

CHOCLAN MONTALVO, J.A., "Las penas privativas de derechos en la reforma penal", en AP, 1997-1, p. 149; y ZUÑIGA RODRIGUEZ, L., "Las penas restrictivas de derechos", en BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I., (Coord.) lecciones y materiales para el estudio del Derecho penal. Tomo I. Introducción al Derecho Penal. Iustel, Madrid, 2010, p. 227, acerca de este efecto de prevención especial en todas las penas privativas de derechos en las que se aprecia esta relación entre el delito cometido y la función, empleo o derechos ejercidos.

TAMARIT SUMALLA, J.M., "La pérdida definitiva del derecho de conducir o del derecho a la tenencia y porte de armas", en ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. (Dir.), La

adecuación del Derecho penal español al Ordenamiento de la Unión Europea. La política criminal europea. Tirant lo Blanch. Valencia, 2009, p. 125-126.

TRAPERO BARREALES, M.A., Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?. Tirant lo Blanch. Valencia, 2011, p. 561.

GONZALEZ CUSSAC, J.L., "La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial", en AA.VV. Derecho penal y seguridad vial. Estudios de Derecho judicial, 114. CGPJ, Madrid 22007, p.309