



Artículo de Investigación

EL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA (ART. 381 CP): FRONTERAS CON EL DOLO EVENTUAL HOMICIDA

Rocío Martín Ríos
Fiscal de la Fiscalía Provincial de Sevilla
Doctorado en Derecho Procesal Universidad de Salamanca
Máster Universitario en Seguridad Vial y Tráfico
rocio.martinrios@fiscal.es

Recibido 22/10/2025
Aceptado 10/12/2025
Publicado 30/01/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i1.8385>

Cita recomendada: Martín, R. (2026). El delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida (art. 381 CP): fronteras con el dolo eventual homicida. *Revista Logos Guardia Civil*, 4(1), 193–222.
<https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i1.8385>

Licencia: Este artículo se publica bajo la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Depósito Legal: M-3619-2023

NIPO en línea: 126-23-019-8

ISSN en línea: 2952-394X

EL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA (ART. 381 CP): FRONTERAS CON EL DOLO EVENTUAL HOMICIDA

Sumario: 1.- INTRODUCCIÓN. 2.- CONFIGURACIÓN NORMATIVA DEL ART. 381 CP. 2.1.- Ubicación normativa y evolución legislativa. 2.2.- El bien jurídico protegido. 3.- EL “MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS”. 3.1.- Teorías doctrinales. 3.2.- Análisis jurisprudencial del “manifiesto desprecio por la vida de los demás”. 3.3.- El caso paradigmático del conductor suicida. 4.- EL TRATAMIENTO CONCURSAL ANTE LA PRODUCCIÓN DE RESULTADOS LESIVOS (ART.382 CP). 5.- UNA MIRADA HACIA EL DERECHO COMPARADO. 5.1.- El modelo alemán. 5.2.- El modelo italiano. 6.- CRÍTICA AL ART. 381 CP COMO TIPO PRIVILEGIADO. 7.- CONCLUSIONES.

Resumen: La proliferación de “conductores homicidas” o “conductores kamikazes” en las carreteras españolas preocupó al legislador hasta el punto de introducir un tipo específico en el Código Penal a través de la reforma efectuada en el año 2007: el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás. Con ello, se castigó con mayor rigor a los autores de esta especial forma de violencia vial.

A través de un análisis técnico-jurídico de la figura se pretenden ofrecer las claves para conocer los bienes jurídicos afectados y diferenciarla del tipo básico de la conducción temeraria. El objetivo principal del presente estudio lo conformará la compleja delimitación de la figura con el homicidio producido a título de dolo eventual. La relativa proximidad entre ambas instituciones ha desembocado en soluciones judiciales dispares que ha precisado de unificación jurisprudencial. Se tratarán de establecer indicadores que permitan inclinar la calificación hacia una u otra figura.

Se prestará especial atención a la aplicación concursal establecida en el art. 382 CP, dada la trascendencia de su aplicación cuando, además del riesgo, se produce un resultado lesivo.

Asimismo, el acercamiento al Derecho comparado nos permitirá confrontar la solución española con los modelos adoptados en Italia y Alemania, lo que nos permitirá tener más elementos de juicio para efectuar un análisis crítico del sistema español.

Para concluir, se efectuarán propuestas *de lege ferenda* para contribuir a la consecución de la seguridad jurídica a la que debe aspirar el ordenamiento jurídico.

Abstract: The proliferation of "homicidal drivers" or "kamikaze drivers" on Spanish roads concerned the legislator to the point of introducing a specific offense into the Penal Code through the reform implemented in 2007: the crime of driving with manifest disregard for the lives of others. This provided more stringent punishments for the perpetrators of this particular form of road rage.

Through a technical-legal analysis of the offense, this study aims to provide the keys to understanding the legal interests affected and to differentiate it from the basic offense of reckless driving. The main objective of this study will be the complex delimitation of this offense in relation to homicide committed with implied malice. The relative proximity between these two legal concepts has led to disparate judicial solutions

that have required jurisprudential unification. An attempt will be made to establish indicators that allow for a more favorable classification towards one offense or the other.

Special attention will be paid to the application of the concurrent offense rule established in Article 382 of the Spanish Penal Code, given the significance of its application when, in addition to the risk, a harmful result occurs.

Finally, *de lege ferenda* proposals will be made to contribute to achieving the legal certainty to which the legal system should aspire.

Palabra clave: Conducción temeraria, manifiesto desprecio, riesgo, dolo eventual, homicidio.

Key words: Reckless driving, manifest disregard, risk, eventual intent, homicide.

ABREVIATURAS

AP: Audiencia Provincial

BOE: Boletín Oficial del Estado

CP: Código Penal

FGE: Fiscalía General del Estado

LO: Ley Orgánica

LSV: Ley de Seguridad Vial

MF: Ministerio Fiscal

P: Página

TS: Tribunal Supremo

V.gr.: Por ejemplo

1. INTRODUCCIÓN

El auge de la circulación de vehículos a motor en las últimas décadas se ha traducido en un aumento de la siniestralidad vial y en la producción de nuevas formas de delincuencia¹.

Los delitos relacionados con la conducción a velocidad excesiva, bajo los efectos de drogas tóxicas, con temeridad manifiesta o con manifiesto desprecio por la vida de los demás se configuran como delitos de mera actividad cuyos límites se han ido perfilando progresivamente por la doctrina y la jurisprudencia. El escenario se complica cuando, como consecuencia de algunas de las conductas anteriores, se produce resultado de muerte, lesiones graves o ambos. En el presente estudio abordaremos la calificada popularmente como “conducción suicida” o “conducción kamikaze”, y analizaremos las distintas posibilidades jurídicas a aplicar cuando se produce un resultado lesivo.

La figura tiene encaje en el acervo penal, concretamente en el art. 381 del vigente Código Penal (en adelante, CP), configurándolo como un modo agravado de la conducción temeraria genérica del art. 380 CP. El mencionado precepto se articula sobre la base de un concepto abstracto: el “manifiesto desprecio por la vida de los demás”, introduciendo un concepto vacío de contenido al no establecer elementos configuradores del tipo y que ocasiona no pocos problemas de delimitación con figuras afines, como la tentativa de homicidio por dolo eventual.

A través de las siguientes líneas, analizaremos las diferencias existentes entre el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás y el homicidio por dolo eventual, en el que no existe intención de matar, pero sí una conducta extremadamente peligrosa y un resultado de muerte. De igual forma, valoraremos la necesidad de contar con un precepto específico como el art. 381 CP.

Para obtener las pertinentes conclusiones examinaremos el bien jurídico protegido, la evolución normativa y los elementos del tipo. Asimismo, ahondaremos en el elemento subjetivo del injusto (“manifiesto desprecio”) y conoceremos tanto las diferentes perspectivas doctrinales como la evolución jurisprudencial del conflicto conceptual. A continuación, estudiaremos las diferencias con el dolo eventual en el homicidio, así como la aplicación de la regla concursal del art. 382 CP. Conoceremos las respuestas que la problemática ha recibido en países de nuestro entorno. Para concluir, efectuaremos propuestas *de lege ferenda*.

¹ El aumento de la siniestralidad vial dio lugar a que legislador añadiera o reforzara tipificaciones para dar respuesta a la realidad social. Ejemplo de ello lo encontramos en la tipificación del abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP), la conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP) o la cualificación del homicidio imprudente cometido a través de vehículo a motor o ciclomotor con múltiples víctimas (art. 142 bis CP).

2. CONFIGURACIÓN NORMATIVA DEL ART. 381 CP.

2.1. UBICACIÓN NORMATIVA Y EVOLUCIÓN LEGISLATIVA

El delito de conducción con manifiesto desprecio hacia la vida de los demás se regula en el art. 381 CP, ubicado en el Capítulo IV (“De los delitos contra la seguridad vial”) del Título XVII (“De los delitos contra la seguridad colectiva”).

La LO 3/89 de actualización del Código Penal sancionó la conducción con consciente desprecio a la vida de los demás como tipo autónomo en el art. 340 bis d), como respuesta a la alarma social que había producido la proliferación de los “conductores suicidas” en las vías rápidas como resultado de la celebración de apuestas. En este sentido, Quintero Olivares (1989) relaciona la aparición del precepto con dicha alarma producida por los episodios de conducción temeraria. El Preámbulo de la citada ley justificaba su incorporación aludiendo a la necesidad político-criminal de incrementar las penas para el caso de los “conductores homicidas”, que se coloca en una “posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio”.

El Código Penal de 1995 mantuvo la figura y conservó la terminología “consciente desprecio por la vida de los demás”, pero la ubicó en el art. 384. Posteriormente, la reforma del CP de 1995 por LO 15/2007, de 30 de noviembre, reubicó el tipo en el art. 381 CP y modificó no sólo la terminología, sino un elemento esencial del tipo, al sustituir la expresión “consciente desprecio” por “manifiesto desprecio”. La sustitución léxica obedecía a la intención del legislador de exteriorizar el ánimo del autor. Pretendía dotar de mayor objetividad el tipo, pues la terminología “consciente desprecio” aludía a un elemento que quedaba en el fuero interno del sujeto y cuya prueba resultaba verdaderamente complicada, convirtiendo dicha labor en una suerte de *probatio diabolica*. Con este cambio ponía el foco de atención en la conducta del sujeto activo manifestada en una forma de conducir especialmente peligrosa.

De esta manera, la vigente redacción del artículo 381 CP pena al que “con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior”, que sancionaba la conducción de un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. El apartado segundo reduce la respuesta penal “Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas”.

2.2. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO

Dada la ubicación del tipo en el Título relativo a los delitos contra la seguridad colectiva, un sector doctrinal ha considerado que el bien jurídico a tutelar será la seguridad vial o seguridad en el tráfico. Ello implicaría el conjunto de normas que garantizan una conducción segura, libre de situaciones de riesgo para otros bienes jurídicos individuales.

Una línea doctrinal más moderna lo cataloga como delito plurifensivo, ya que no sólo se protege directamente el bien colectivo de la seguridad viaria, sino que ampara de forma inmediata y directa la vida e integridad de los usuarios de las vías. Se inclinan por otorgarle tal carácter Muñoz Conde (2019) y Quintero Olivares (2016), entre otros. Esta teoría parece más ajustada en tanto que el art. 381.1 CP, por referencia al art. 380 CP, deja de hacer alusión a un bien colectivo y se centra en un peligro concreto, al exigir un

“concreto peligro para la vida o integridad de las personas”. A idéntica conclusión podemos llegar a través de la locución “manifiesto desprecio por la vida de los demás”.

2.3. LOS ELEMENTOS CONFIGURADORES DEL TIPO

2.3.1. Los elementos del tipo. Remisión al art. 380 CP

El art.381 CP se articula sobre la base de la temeridad manifiesta recogida en el art. 380 CP, añadiendo el manifiesto desprecio. Al remitirse el art. 381 al art. 380 se sanciona la imprudencia en su forma más grosera, que deberá ser valorada en cada caso y teniendo en cuenta la regla especial del apartado segundo (“se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado 1º y en el inciso 2º del apartado 2º del artículo anterior”).

La remisión conduce inevitablemente a estudiar el contenido de la temeridad manifiesta del art. 380 para configurar el tipo cualificado que representa el 381.

El legislador emplea el término “temeridad” para referirse al desprecio absoluto de las elementales reglas de circulación, a una imprudencia extraordinaria. Este comportamiento grosero quedaría ejemplificado, v.gr, en la conducción a una velocidad superior a la reglamentariamente establecida en vía urbana, toma de glorietas en sentido inverso o la circulación por zonas peatonales. La expresión “manifiesta” revela que sea observable por un hombre medio. Y, al exigir que se ponga “en concreto peligro la vida o integridad de las personas” se alude al peligro de ocasionar daños sobre otros bienes jurídicos personales. Se trata, pues, de un delito de mera actividad y de peligro concreto, que queda consumado con la concurrencia de los requisitos antes dichos.

Para el análisis de los elementos del tipo se han priorizado las resoluciones del Tribunal Supremo (en adelante, TS) como intérprete natural del tipo controvertido, atendiendo a aquellas resoluciones que han constituido hitos interpretativos y han contribuido a perfilar el tipo penal. Cuando el análisis lo exigía se ha atendido igualmente a sentencias dictadas por Audiencias Provinciales por su valor ilustrativo. Por otro lado, en el plano doctrinal se han seleccionado autores que representan las principales corrientes interpretativas.

En el estudio de la temeridad resulta esencial la STS 561/2002, de 1 de abril, que analiza el supuesto de la conducción de un conductor novel a velocidad excesiva efectuando adelantamientos en lugares prohibidos provocando que los vehículos que circulaban por la vía tuvieran que apartarse para evitar ser colisionados. Partiendo de que la conducción temeraria de un vehículo de motor constituye un ilícito administrativo muy grave en el art. 65.5.2 c) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en lo sucesivo, LSV) estima que, si la temeridad es “patente, clara y con ella se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas”, el ilícito se convierte en penal y da lugar al delito previsto en el art. 381 CP.

En el mismo sentido, la STS 2251/2001, de 29 de noviembre, considera manifiesta la temeridad cuando puede ser advertida por un ciudadano medio de forma clara, notoria o evidente.

El Alto Tribunal, en STS 363/2014, 5 de mayo de 2014, precisa los elementos del tipo sobre los que se vertebra la conducción temeraria: 1) la conducción de un ciclomotor o vehículo de motor con una notoria y anormal desatención a las normas reguladoras del tráfico, y 2) que suponga un concreto peligro para la vida o integridad de los otros usuarios de la vía, de forma que no se ejecutaría el tipo si el riesgo creado es abstracto.

Para una mejor comprensión, se expondrán de forma esquemática los elementos del art. 381 CP y sus diferencias con el dolo eventual:

Aspecto	Art. 381 CP (Conducción con temeridad manifiesta y desprecio por la vida)	Dolo eventual
Naturaleza	Delito de peligro concreto agravado.	Forma de dolo, no tipo autónomo.
Elemento objetivo	- Conducción con temeridad manifiesta. - Peligro concreto para la vida o integridad ajena.	Conducta riesgosa, no requiere temeridad extrema ni peligro concreto.
Elemento subjetivo	Desprecio consciente por la vida.	Representación mental y aceptación del resultado lesivo.
Actitud interna	Confía en evitar el resultado.	Acepta que el resultado puede producirse.

2.3.2 Subtipo agravado (art. 381.1 CP)

El art. 381.1 CP pena al “que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior”, que sanciona al que condujera un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

Por tanto, los elementos del tipo son los mismos que los observados en el art. 380 CP: la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor en vía pública, con temeridad manifiesta y que dé lugar a un riesgo concreto para la vida o integridad de las personas. El peligro ocasionado no necesariamente tiene que ser para otros conductores, se extiende a cualquier otro usuario de la vía(peatones) e, incluso, para los ocupantes del vehículo del autor. En todo caso, deberá ser directo, inminente y grave. A dichos requisitos se añade el "manifiesto desprecio por la vida de los demás", que se exige que la conducción sea extraordinariamente peligrosa. Tal y como recuerda la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial (en adelante, Circular 10/2011), se aplicará un tipo u otro en función "de la mayor o menor antijuridicidad de la conducta y a la flagrancia, desde el punto de vista objetivo, de las características de la conducta desplegada".

Para Suárez-Mira (2023, p.520) el manifiesto desprecio se convierte en un “elemento de cualificación” que lo diferencia de la temeridad manifiesta del art. 380 CP. Comparte esta apreciación Muñoz Conde (2017), para quien no basta el dolo de peligro respecto de la acción (como sucedía en el art. 380) sino que precisa de la concurrencia del manifiesto desprecio para la vida o integridad de las personas como elemento subjetivo del injusto.

En cuanto a su naturaleza, se estructura como un delito doloso de peligro concreto, de mera actividad (aun cuando se deriven resultados del peligro originado) y de efectos permanentes (Teijón, 2023). Como delito de mera actividad se consuma aun cuando no hubiera resultado de muerte o lesiones por desistimiento del sujeto, siempre que se hubiera producido la marcha con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

La Fiscalía General del Estado (en lo sucesivo, FGE), en la Consulta 1/2006, de 21 de abril, Sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, significa que, en este primer apartado, no sólo concurre la situación de peligro abstracto propios de la seguridad vial, sino que es necesario un peligro contra bienes jurídicos individualizados, al exigirse la puesta en riesgo concreto de la vida o integridad de las personas.

La principal diferencia entre esta modalidad y la conducción temeraria es el elemento subjetivo, como señala la Circular 10/2011, de 17 de noviembre: "Es el dolo eventual referido al resultado lesivo para la vida e integridad física del art. 381, frente al referido al peligro típico para ambos bienes jurídicos el que justifica la mayor punición".

Algún sector dogmático (Olmedo, 2010, p.102) focaliza la diferencia en el plano objetivo, pues el legislador sustituye la voz "consciente" desprecio por "manifiesto" desprecio para prescindir del plano subjetivo y permitir valorar objetivamente la mayor peligrosidad de la conducta para situarnos en uno u otro precepto.

La SAP de Islas Baleares 486/2018, de 11 de diciembre, requiere que el autor se represente mentalmente la altísima probabilidad de que la acción produzca un accidente con resultado de muerte. Afirma que "La jurisprudencia lo configura como un delito que castiga la tentativa de homicidio doloso y en cuanto tal si el resultado se produce el delito resultado sería el de homicidio doloso del artículo 138 del CP y nunca el de homicidio imprudente".

La STS 1209/2009, de 4 de diciembre, compiló con claridad expositiva los tres requisitos objetivos y el subjetivo que debían concurrir en el anterior art. 384, precedente del actual 381:

1º. Conducción de un vehículo a motor o ciclomotor.

2º. La conducción con temeridad manifiesta, en cuanto acreditada. Entiende por temeridad la "imprudencia en grado extremo", así como la "osadía, atrevimiento, audacia, irreflexión, términos compatibles con el llamado dolo eventual".

3º. Ha de ocasionarse un concreto peligro la vida o la integridad de determinadas personas, aun cuando no estuvieran identificadas.

4º- Ha de obrarse con consciente desprecio por la vida de los demás.

La Circular 10/2011, con el fin de facilitar su aplicación, identificó una serie de supuestos que podrían ser incluidos en el tipo penal objeto de estudio:

- Conducciones en sentido contrario en autopistas y autovías.

- Los "piques" entre dos o más conductores en zonas urbanas con tránsito de personas que realizan carreras de alta velocidad con maniobras propias de un circuito.
- La conducción a gran velocidad en zonas peatonales con afluencia de personas, unido, en ocasiones, al consumo de alcohol o drogas.
- Las carreras ilegales llevadas a cabo en lugares clandestinos o vías públicas, a velocidades extremas, con apuestas...

2.3.3 Subtipo atenuado (art. 381.2 CP)

El art. 381.2 CP castiga con pena sensiblemente inferior a la prevista en el art. 381.1 “Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas”².

Se considera un delito doloso, de peligro abstracto, de mera actividad y de efectos permanentes. En palabras de Teijón (2023, p.929) se consuma “cuando se conduce con ese manifiesto desprecio por la vida de los demás y que se prolonga en tanto en cuanto mantiene tal conducción”.

En todo caso, no será sencillo hallar supuestos en que exista un “manifiesto desprecio” por la vida de los demás, pero no se produzca un correlativo riesgo para la vida o integridad de las personas. Habrá de pensarse en la hipótesis de quien causa una situación que hubiera sido objetivamente peligrosa de existir terceros en la vía de conducción, pero sin la presencia de dichos terceros. Imaginemos la conducción a una velocidad extraordinariamente elevada en una carretera cerrada al tráfico por obras y con control de acceso. Aun cuando la conducta fuera temeraria la inexistencia de usuarios impide hablar de una situación de riesgo concreto para determinadas personas.

3. EL “MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS”

El “manifiesto desprecio por la vida de los demás” conforma el elemento diferenciador con el tipo de referencia del art. 380 CP. Se trata de un elemento subjetivo del injusto cuya concurrencia debe ser apreciada a través de manifestaciones en el mundo exterior, mediante conductas que no dejen duda de dicho desprecio.

Como situaciones incardinables en este concepto contamos con los ejemplos recogidos en la mencionada Circular de la FGE 10/2011.

3.1 TEORÍAS DOCTRINALES

El elemento subjetivo cualificador del “manifiesto desprecio” ha sido abordado por la doctrina desde distintos enfoques:

1.Teoría subjetivista. Los partidarios de esta teoría, entre los que se sitúa Muñoz Conde (2022) sitúan el desprecio por la vida de los demás dentro de la psique. Se trataría

² De esta forma, el art. 381.1 CP sanciona con las penas de “prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años”, mientras que el tipo privilegiado del párrafo segundo castiga con las penas de “prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior”.

de un sentimiento del sujeto activo, quien en su fuero interno menospreciaría dicho bien jurídico.

La principal crítica a la que se enfrenta es la relativa a su dificultad probatoria, ya que los elementos que quedan en la esfera interna difícilmente pueden ser acreditados si no se acompañan de actos exteriores que lo evidencien. Incluso si el acusado admitiera que actuó movido por una absoluta falta de respeto hacia el bien jurídico “vida” podría no ser suficiente para calificar el hecho como conducción temeraria si no acompaña de actos externos.

2. Teoría objetivista. Requiere analizar las circunstancias que concurrieron en la conducción para poder advertir elementos que, a la vista de un hombre medio, permita interpretar una situación de riesgo que supere el umbral de la conducción temeraria por ser mucho mayor el riesgo creado. Es la propia acción (y no el reconocimiento por el autor) la que evidenciaría el plus de peligrosidad en el manejo del vehículo. Entre los principales representantes de esta corriente hallamos a Ruiz Rodríguez (2010).

3. Teoría intermedia. Atiende a los motivos que llevaron al conductor a dirigirse de la forma en que lo hizo. No podría valorarse de igual forma la conducción motivada por una situación en la que racionalmente fuera comprensible que el sujeto actuara como lo hizo (el delincuente que huye durante una persecución policial), que cuando se basa únicamente en la desconsideración de la vida ajena (las carreras ilegales). El segundo ejemplo sostiene la existencia del precepto. Destacan en esta corriente autores como Quintero Olivares (2016).

3.2 ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DEL “MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS”

La jurisprudencia española hace suyos razonamientos de las tesis objetivista y motivacional. Pese a que no es profusa la existencia de sentencias que analicen la cuestión debido al escaso número de asuntos que han llegado al Alto Tribunal, algunas de ellas han contribuido eficazmente a delimitar la figura.

De este modo, tanto el Tribunal Supremo como la erróneamente denominada jurisprudencia menor han ido perfilando los indicios que contribuyen a precisar cuándo una conducta alcanza el umbral de la temeridad manifiesta y se realiza con manifiesto desprecio por la vida. Las resoluciones más relevantes pueden sintetizarse en la siguiente tabla:

Fecha	Número de Sentencia	Tribunal	Hechos relevantes	Doctrina aplicada respecto al art. 381 CP
11 abril 2001	STS 615/2001	Tribunal Supremo	Conducción peligrosa prolongada, pese a ser advertido por terceros.	Aceptación consciente del riesgo. Contribuye a integrar el tipo del art. 381 CP (temeridad manifiesta + desprecio por la vida).
01 Julio 2005	STS 872/2005	Tribunal Supremo	Conducción extremadamente peligrosa con desprecio por la vida ajena.	Art. 381 CP es un delito de mera actividad con desprecio por la vida + un estado subjetivo de desprecio ante el posible mal ajeno.
17 noviembre 2005	STS 1464/2005	Tribunal Supremo	Conducción en sentido contrario por autopista con circulación abundante.	Consciente desprecio por la vida, propio del art. 381 CP.
16 abril 2011	STS 338/2011	Tribunal Supremo	Alta velocidad en una zona peatonal cerrada al tráfico, embistiendo peatones.	Dolo eventual: conductor acepta el resultado letal.
06 mayo 2021	AP Barcelona 259/2021	Audiencia Provincial de Barcelona	Carrera ilegal de motocicletas en vías próximas a discotecas y bares nocturnos abiertas al tráfico.	Puede encuadrarse en arts. 380 o 381 CP, al ser acción deliberadamente arriesgada, y que compromete la vida e integridad.

La tabla recoge una serie de resoluciones judiciales- todas ellas provenientes del TS- menos la última, que recoge el criterio de la Audiencia Provincial de Barcelona- que analizan las conductas que podrían situar la conducción en el ámbito del art.381 CP. De su lectura se infiere que la circulación a la velocidad excesiva en zonas urbanas, la conducción en sentido contrario, el mantenimiento de la conducción peligrosa pese a las advertencias de terceros, o las carreras ilegales pueden actuar como elementos determinantes en la calificación de la conducta como propia del mentado precepto.

De esta forma, la STS 615/2001, de 11 de abril de 2001, el Tribunal Supremo aprecia que el mantenimiento de una conducción peligrosa pese a advertencias de terceros evidencia una aceptación consciente del riesgo, lo que contribuye a integrar el tipo penal por temeridad manifiesta y desprecio por la vida.

La STS 872/2005, de 1 de julio, refuerza esta idea, calificando el art. 381 CP como un delito de mera actividad, en el que el desprecio por la vida se manifiesta como un estado subjetivo del autor ante el posible daño.

Por su parte, la STS 1464/2005, de 17 de noviembre, considera que circular en sentido contrario durante más de 5 kilómetros por una autopista con tráfico abundante implica un grave peligro actual, que revela un consciente desprecio por la vida ajena, pues “constituye, en términos de experiencia corriente, para cualquiera, un foco de grave peligro actual, dada la previsible entidad lesiva de las consecuencias de un choque o incluso de una maniobra evasiva de emergencia de probable fácil producción en tales condiciones”.

En la STS 338/2011, de 16 de abril, el Tribunal Supremo entiende que conducir a gran velocidad en una zona urbana, peatonal y cercanas a colegios y embestir a los peatones que por ella transitaban supone actuar con dolo eventual, pues el conductor acepta la posibilidad de un resultado letal.

La SAP Barcelona 259/2021, de 6 de mayo, examina la participación en carreras ilegales de motocicletas en áreas próximas a discotecas y bares nocturnos abiertos al tráfico, señalando que esta conducta, deliberadamente arriesgada, puede encuadrarse en los artículos 380 o 381 CP al comprometer gravemente la vida y la integridad de terceros, pues “redundaba desde el principio en una acción deliberada de alto riesgo para la salud e integridad de las personas”.

3.3. EL CASO PARADIGMÁTICO DEL CONDUCTOR SUICIDA

El caso del conductor que se dirige en sentido contrario al de la marcha, generalmente en una vía rápida, y a velocidad extremadamente elevada, fue el que dio cabida a la introducción del tipo objeto de estudio. El Tribunal Supremo, seguido por las Audiencias Provinciales en su mayoría, se inclinó por apreciar el dolo eventual en la conducta del sujeto³.

Por el contrario, un sector minoritario de Audiencias Provinciales descartó la idea del dolo eventual para inclinarse a favor de la culpa. A esta misma llegó la SAP de Girona (Sección 3^a), para quien en el delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás debe exigirse un conocimiento del grave riesgo que origina, bastando que el resultado dañoso se lo represente como posible. Esto coloca el tipo en el ámbito de la culpa consciente y no del dolo eventual, que concurriría cuando el sujeto se representase el resultado como seguro y, aun así, lo asumiera, lo que situaría la conducta en el ámbito de la tentativa de homicidio. Defiende la imposibilidad de aplicar el dolo eventual en base al propio fin de la figura prevista en el antiguo 340 bis d) CP (precedente del art. 384), que se introdujo para castigar con más pena a los conductores suicidas incluso cuando se producían resultados lesivos, lo que dificultaba apreciar el dolo eventual propio del homicidio, intentado o consumado.

3.3.1. El dolo eventual en la conducta del “conductor kamikaze”

La referida STS 615/2001, de 11 de abril de 2001, entendió que no cabía duda de que el acusado, quien mantuvo una conducción propia de “conductor homicida” al circular en sentido contrario al de la marcha, en una vía rápida, durante más de 1,5 kilómetros, y fue advertido de su actuar improcedente por otros vehículos con los que se cruzaba, actuó con

³ Entre otras, las SSTS 717/2014, de 29 de enero de 2015 y 64/2018, de 6 de febrero y la recentísima STS 626/2025, de 3 de julio de 2025

el consciente desprecio por la vida de los demás que requiere el art. 384.1º CP (ahora, 381.1 CP). Originó un foco de peligro en el que era altamente previsible que el resultado fuera una colisión con consecuencias lesivas.

En el mismo sentido, la STS 561/2002, de 1 de abril, que incide en que el dolo no abarca exclusivamente “la infracción de la norma de cuidado, sino también el eventual resultado”. Si un conductor crea una situación que pone en peligro evidente los bienes jurídicos ha de considerarse que se representa también la posibilidad de su lesión, lo que obliga a atribuirle, al menos, un dolo eventual en su conducta. Y, en el caso de que se produjese el resultado lesivo, éste debería imputársele, igualmente, a título de dolo.

Este criterio fue acogido de forma mayoritaria por las Audiencias Provinciales: SAP Asturias 134/2007, de 11 de junio; SAP Alicante, Sección Primera, de 2 de febrero de 2010(confirmada en casación por STS de 8 de octubre de 2010; SAP Madrid (Sección 7ª) 109/2003, de 10 de marzo, entre otras.

El dolo eventual, entendido como el conocimiento por parte del sujeto activo tanto de que con su actuar se pone en riesgo el bien jurídico protegido, como de que con ello existe una alta probabilidad de que se lesioné dicho bien, ha sido abordado por el TS en múltiples sentencias. Así, la STS 981/2017, de 11 de enero(con cita de SSTS 311/2014, de 16 de abril; y 759/2014, de 25 de noviembre; 155/2015, de 16 de marzo; y 191/2016, de 8 de marzo), que asegura que concurre dolo en quien sabe que con su actuar genera una situación de peligro que origina un alto riesgo para la víctima y, pese a ello, inicia la acción y la mantiene sin garantías de controlar el riesgo “sin que sea preciso que persiga directamente la causación del resultado homicida, ya que es suficiente con que conozca que hay un elevado índice de probabilidad de que su comportamiento lo produzca”. No admite la defensa de que tenía la esperanza de que no se produjera el resultado por irracional e infundada dada la entidad del riesgo causado.

La STS 71/2019, de 14 de enero, en el caso de una condena del autor por un delito contra la seguridad vial del art. 381 CP en concurso con un delito de homicidio, si bien no entra a valorar (al no haberse planteado)la aplicación de uno u otro precepto, coincidió con el órgano de instancia en la apreciación de dolo eventual en la conducta de quien, tras consumir grandes dosis de alcohol, condujo en una vía rápida en dirección contraria, pese a haber sido reiteradamente advertido de ello por otros conductores. Dicha circunstancia hacía razonable la probabilidad de una colisión frontal con otro usuario que produjera la muerte. El hecho de que no cesase pese a haber sido advertido, revela la admisión tanto de la acción como del probable desenlace.

La STS 717/2014, de 29 de enero, efectúa una interesante comparación entre el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás y el delito de homicidio doloso, diferenciando los elementos objetivos y subjetivos del tipo.

En cuanto a los elementos objetivos, destaca la importancia de que para apreciar el art.381 se produzca un acto de circulación, entendido como el movimiento del vehículo para “enlazar” dos localizaciones, lo que excluye en el supuesto analizado al producirse la precipitación del coche al mar.

Atiende, en segundo lugar, al bien jurídico atacado, considerando que en los delitos contra la seguridad vial se pretende comprometer la seguridad de la vía. En

cambio, si el ataque se dirige contra personas concretas y determinadas, nos hallaríamos ante un delito contra la vida.

En relación con el elemento subjetivo del injusto (con cita de lo resuelto en STS 561/2002, de 1 de abril) afirma que cabe la apreciación, al menos, de dolo eventual, en quien conduce de manera temeraria creando un peligro concreto para la vida o integridad física de las personas con consciente desprecio hacia dichos bienes jurídicos. En este caso, señala, “el resultado representado y admitido le convierte en autor a título de dolo”.

En el supuesto que analiza el actor aceleró y arrojó el vehículo al mar, usando el coche como instrumento del delito para matar a personas determinadas. Quedaban, por tanto, excluidos, tanto el elemento de la conducción como la puesta en peligro de personas indeterminadas, propios del art. 381 CP. Para atribuirle el resultado como doloso valoró el hecho de que se representara mentalmente el riesgo letal y aceptara las consecuencias de su actuar.

La STS 64/2018, de 6 de febrero, ratifica la interpretación ofrecida por la STS 717/2014, de 29 de enero de 2015), y aplica, al menos, dolo eventual, cuando crea una situación de peligro concreto con desprecio hacia los bienes jurídicos. Cuando dicho riesgo se traduce en un resultado de lesión que se ha representado y admitido, éste debe atribuirse a título de dolo. En el supuesto analizado en la resolución, en que el sujeto activo condujo por una vía pública en condiciones en que era imposible controlar el coche, el resultado era previsible y, por tanto, concurre el dolo propio del homicidio doloso.

Volviendo al caso paradigmático del “conductor kamikaze”, quien lleva a cabo una conducción en circunstancias en los que es altamente probable que se produzca un resultado lesivo o mortal evidencia un desprecio por la vida ajena que le lleva a asumir el resultado de muerte. Ahora bien, se le atribuye el dolo eventual y no directo al asumir como casi seguro el resultado de muerte de uno o varios sujetos indeterminados, y no perseguir el fallecimiento de un sujeto en concreto, lo que sí se perseguía en el caso de la STS 717/2014, de 29 de enero.

Se muestra de acuerdo con estas consideraciones Requejo (2024), excluyendo del art. 381 CP los supuestos en que se aprecie un dolo directo de matar o lesionar usando el vehículo como arma, lo que conformaría el delito de homicidio doloso o de asesinato alevoso (en línea con lo sostenido en STS 29 de enero de 2015).

El dolo directo quedaría evidenciado en conductas en los que es fácilmente perceptible la intención de atentar contra sujetos determinados, como conducir encima de una acera para atropellar a un peatón (SAP Madrid de 18 de abril de 2005).

4. EL TRATAMIENTO CONCURSAL ANTE LA PRODUCCIÓN DE RESULTADOS LESIVOS (ART.382 CP)

El art. 382 CP recoge una regla concursal y otra de responsabilidad civil de gran importancia en los delitos contra la seguridad vial, en los siguientes términos: “Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se occasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando

la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

El precepto ofrece un resultado penológico riguroso para el culpable, corrigiendo la crítica que se formulaba a la anterior regulación de que era injustificadamente beneficiosa. Y es que el entonces art. 383 CP establecía que: “Cuando con los actos sancionados en los arts. 379, 381 y 382 se occasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los jueces y tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado. En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el art. 66”. Entre los críticos a la anterior regulación encontramos a Zulgaldía (2010), para quien el legislador no había considerado a los conductores que, pese a no haber resultado muertos ni lesionados, habían sido puestos en peligros por la embriaguez del conductor, porque solucionaba la situación a través del concurso de normas, a resolver conforme al criterio de alternatividad prevista en el art. 8.º CP.

Frente a la solución que ofrecía el art. 383 CP, la vigente regulación introducida por la reforma de la LO 15/2007 en el art. 382 recoge un concurso entre el delito de peligro y el de resultado (homicidio, lesiones) que actuará mediante la aplicación del delito más grave en su mitad superior. Escobar (2012, p.2) sintetiza las novedades que introdujo la reforma concursal en materia de seguridad vial:

1. Incluye las conductas relativas a la conducción temeraria con temerario desprecio hacia la vida de los demás (antes, prevista en el art. 384).
2. El resultado lesivo producido deberá ser constitutivo de delito.
3. Resuelve el concurso mediante la imposición de la pena más grave en su mitad superior.
4. La extensión de la pena se determinará conforme a las reglas del art. 66 CP.

La previsión normativa dio lugar a controversia tanto doctrinal como en la jurisprudencia menor sobre la forma de apreciar el concurso por la distinta interpretación de la expresión “la infracción más gravemente penada”, lo que condujo al Tribunal Supremo a unificar su doctrina iniciada tras la STS 1135/2010 para velar por la seguridad jurídica en la interpretación normativa. La discusión pasaba por optar entre la interpretación de que el art. 382 CP establecía un concurso de normas a resolver conforme al principio de consunción o absorción establecido en el art. 8 CP o, por el contrario, un concurso ideal de delitos que, a su vez, podía ser real o ideal.

La decantación por la aplicación de uno y otro tipo de concurso en la cláusula del art. 382 CP implica importantes consecuencias punitivas. Si se considerara que nos encontramos ante un concurso de normas (art. 8 CP), el resultado lesivo quedaría subsumido (conforme al principio de absorción) en el art. 381 CP, castigándose solo por la pena de ese precepto. Esta solución sería más beneficiosa para el reo que el concurso real de delitos (art. 73 CP), en el que se aplicarían tanto las penas del delito de resultado como del de peligro, siendo la solución más gravosa.

Si se entendiera, por otro lado, que nos encontramos ante un concurso ideal (art. 77 CP) se atendería a la pena prevista para el delito más grave, agravada, pero daría opción a castigar las infracciones de manera separada. La solución que plantea el art.382 CP supone una regla penológica especial, pues permite sancionar por la infracción más grave, agravada, y sin ofrecer la posibilidad de sancionar las infracciones por separado. La interpretación de la cláusula, por tanto, no es meramente académica, precisa de unificación de criterios por parte del Tribunal Supremo para garantizar una adecuada proporcionalidad punitiva y una interpretación coherente del conjunto normativo de los delitos contra la seguridad vial.

Las Audiencias Provinciales abordaron la cuestión con una disparidad de criterios inicial, considerándolas unas un concurso de normas, otras un concurso ideal e, incluso, otras, un concurso, real. La STS 1135/2010 supuso un punto de inflexión, al calificarla como concurso específico. Para el mejor análisis de la evolución interpretativa hemos de desarrollar el siguiente cuadro comparativo:

Resolución	Supuesto / Hechos relevantes	Tesis sobre el concurso	Aportación doctrinal
STS 130/2000 y STS 1241/2001	Conducción temeraria + resultado lesivo	Concurso de normas (absorción)	El desvalor del peligro queda absorbido por el delito de resultado.
SAP Madrid 30 junio 2010	Conducción temeraria + lesiones	Concurso de normas (principio de alternatividad)	Aplica solo la infracción más grave (art. 8 CP).
SAP Valladolid 485/2001,5 julio	Conducción temeraria + homicidio y lesiones	Concurso ideal + concurso medial	La conducción es presupuesto para varios delitos de lesión; multiplica los concursos. Opción gravosa.
SAP Madrid 109/2003,10 marzo	Conducción temeraria + muerte	Concurso ideal del art. 77 CP	Se castiga cada infracción por separado.
SJP Oviedo nº 2, 12 abril 2007	Atropello con intención doble: lesionar y crear peligro	Concurso real	Se aprecian dos finalidades autónomas: lesionar y generar peligro. Máxima gravedad.
STS 1135/2010,29 diciembre	Conducción + varios resultados lesivos	Concurso de delitos con regla especial del art. 382 CP	Primer pronunciamiento claro: el art. 382 es un concurso ideal específico, distinto del art. 77 CP, que no permite castigar delitos por separado. Punto de giro jurisprudencial.
STS 64/2018, 6 febrero	Conducción temeraria + resultado lesivo constitutivo de delito	Concurso de delitos (ideal específico) según el art. 382	Fija doctrina: el art. 382 combina criterio del delito más grave + agravación a la mitad superior. No es concurso de normas ni concurso ideal común. Se ataca doble bien jurídico, pero la pena se impone mediante regla especial.
STS 744/2018 (2019), 7 febrero	Accidente con delito de peligro + delito de resultado	Concurso de delitos con regla penológica específica	Reitera doctrina de 2018: pena del delito más grave en su mitad superior. Reconoce pluralidad delictiva, pero no permite castigo separado.
STS 350/2020, 25 junio	Conducción peligrosa + resultado de muerte o lesiones	Concurso de delitos salvo que exista dolo directo, en cuyo caso hay concurso real	Regla concursal solo se aplica si el resultado se produce por imprudencia o dolo eventual; si hay dolo directo de matar/lesionar ⇒ concurso real.

Los partidarios del concurso de normas apreciaban que el desvalor de la conducta de la conducción temeraria quedaba subsumido en el desvalor del resultado lesivo. Por ello, sólo se castigaba el delito más gravoso (el de resultado). Ejemplos de ello la SAP de Madrid de 30 de junio de 2010 (con cita de las SSTS 1241/2001, de 20 de junio, o 130/2000, de 10 de abril). Acoge este sentir un sector doctrinal, para quienes, cuando además del riesgo se produzca un resultado lesivo derivado del mismo, se aplicará el precepto a modo de concurso de leyes. Así, indica Abadías (2021, p.537): “se apreciará, en concurso de leyes, sólo la infracción más gravemente penada (principio de absorción), aplicándose la pena en su mitad superior *ex art. 382 Código Penal*”.

La vía dogmática que estima más adecuada la aplicación del concurso de normas alega que el delito de peligro debería de ceder ante el de resultado (el de lesión), pues el segundo era el que trataba de evitarse. Conforme a ello, el delito de lesión sería el principal y, frente a él, cedería el de peligro.

Para otras Audiencias Provinciales la conducta lesionó dos bienes jurídicos independientes: el bien jurídico colectivo “seguridad vial” y el bien personalísimo “vida o integridad física”. Por ello, la pluralidad de delitos entraba en relación a través de concurso ideal previsto en el art. 77 CP, constituyendo un solo hecho dos o más infracciones. Esta solución, no obstante, es criticable, pues ofrece un resultado penalógico que puede distar mucho de la solución ofrecida por el art. 382 CP. A modo de ejemplo podemos citar la SAP Valladolid (Sección 2^a) 485/2001, de 5 de julio, que consideraba que los hechos probados constituían un delito de conducción temeraria del 384 CP (hoy, 381) en concurso medial del art. 77.1.2 con un concurso ideal del art. 77.1.1 CP entre un delito de homicidio del art. 138, un delito de lesiones del art. 149 y un delito de lesiones del art. 147, y de una falta de lesiones del extinto art. 617.1 CP. Lo justificaba señalando que nos encontramos ante un concurso medial junto a otro ideal: “la conducción temeraria, supuso la producción de otros resultados; se constituyó como presupuesto indispensable (concurso medial) de la posterior colisión que en concurso ideal produjo un resultado mortal y otros de lesiones”.

El Alto Tribunal abordó el problema concursal en la STS 1135/2010, de 29 de diciembre de 2010, con relación a hechos incardinables en el art. 383 del Código Penal (precedente del actual 382). Estableció que la regla concursal especial no se veía afectada cuando la situación de riesgo había desencadenado en varios resultados lesivos, pues siempre se iba a producir la absorción en la infracción más gravemente penada. Se pronuncia a favor de la consideración de la regla del art. 383 CP (hoy, 382) como un concurso ideal específico, individualizado del art. 77 CP, pues “en el art. 382C.P. no se prevé el castigo por separado de las distintas infracciones, aunque ello pudiera ser más favorable para el reo”.

La SAP Madrid (Sección 7^a) 109/2003, de 10 de marzo, declaró al acusado responsable de un delito de homicidio imprudente previsto en el art. 142.1 y 2 CP en relación de concurso ideal del art. 77.1 CP con los arts. 379, 381 y 384.1 CP.

A favor del concurso ideal de delitos se pronuncian autores como Sánchez Melgar y Luzón Cuesta (2011).

Existieron, no obstante, defensores del concurso real de delitos. El Juzgado de lo Penal nº2 de Oviedo en sentencia de 12 de abril de 2007 en un caso en que un conductor

atropelló deliberadamente a unas personas en un paso de peatones apreció el concurso real entre los delitos de lesiones y conducción temeraria y las faltas de lesiones, al advertir la doble intención del sujeto: por un lado, atropellar a las personas y, por otro, crear un concreto peligro hacia aquellos que no fueron embestidos.

El Tribunal Supremo resolvió la cuestión definitivamente apuntalando la tesis planteada en la STS 1135/2010 en sentencias como la STS 64/2018, de 6 de febrero, la STS 744/2018, de 7 de febrero de 2019 y la STS 350/2020, de 25 de junio de 2020, creando así una doctrina consolidada. En ellas razona que nos encontramos ante un concurso de delito y no de normas, que cuenta con una regla penológica especial. En este sentido, aun cuando admite que hay varios delitos, no acude a la regla concursal del art. 77 CP, sino que atiende a la solución ofrecida por el propio art. 382 CP: "apreciar tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior". Ello significa que existe ataque a los dos bienes jurídicos, el colectivo y el individual, pero la sanción se lleva a cabo a través de la fórmula específica.

La aludida STS 64/2018, de 6 de febrero, unifica la interpretación de la regla del art. 382 como un concurso de delitos para el que el legislador prevé una regla penológica singular, parecido al de concurso de normas: "la correspondiente al delito más grave, más la previsión del concurso ideal, en su mitad superior". Supone, pues, "una excepción al criterio general en el caso de concurrencia de un delito de peligro y otro de resultado, en cuya virtud el delito de resultado absorbe al de peligro (STS 122/2002, de 1 de febrero), criterio que, en el caso, se sustituye por el del delito más grave en su mitad superior, combinando en la imposición de la pena las normas del concurso ideal y el principio de alternatividad".

Para explicar que la naturaleza del concurso es de delitos pone el foco en que el precepto señala "cuando con los actos sancionados en los arts. 379, 380 y 381", dejando constancia a través de la preposición "con" que el resultado lesivo constitutivo de delito se produce con la acción. Es decir, con la acción no solo se produce un riesgo, sino también un resultado lesivo. A pesar de que la acción sea una sola, se atacan dos bienes jurídicos diferentes y se infringen dos preceptos penales, lo que se castiga a modo de concurso ideal. La mayor pena es consecuencia de un doble desvalor: el peligro originado a la seguridad vial y resultado lesivo que deriva del mismo.

La STS 744/18, de 7 de febrero de 2019, con cita de la STS anterior, recuerda que la previsión del art. 382 CP es la del concurso de delitos, pero con una peculiaridad penológica, pues, se acerca al concurso de normas al atender al delito más grave, pero hace suya la solución del concurso ideal de delitos. Y, de este modo, la regla del art. 382 "no excluye la consideración de pluralidad de delitos a los que aplicar una penalidad acumulada".

La STS 350/2020, de 25 de junio de 2020, busca describir los contornos del art. 382 para dirimir "la doctrina contradictoria de las Audiencias al respecto". Diferencia si el resultado fuera querido de forma directa por el autor, en cuyo caso se aplicará el concurso real, o se hubiera producido a título de imprudencia, entrando en juego para el resultado lesivo la cláusula concursal. Apunta que "Para la aplicación de la norma concursal se requiere que el autor, además del riesgo prevenido, origine un resultado lesivo constitutivo de un delito imprudente, o eventualmente con dolo eventual. El dolo directo de atentar contra la vida o causar una lesión a la víctima perseguida por el autor,

impide la aplicación de la cláusula concursal, porque lo querido es llevar a cabo tal resultado. En ese supuesto, cuando se afecta la seguridad vial que incluya como bien jurídico a terceros, podrá dar lugar a un concurso real de delitos, a sancionar por separado”.

Puede parecer que el legislador pensó en el supuesto de que pudiera concurrir un delito de peligro doloso (la conducción temeraria) y un delito de homicidio o lesiones por imprudencia derivado del consumo de alcohol o velocidad excesiva al ser los casos más frecuentes. Ahora bien, el hecho de que se introduzca la coletilla “cualquiera que sea su gravedad” siembra la duda, pues, cuando nos hallemos ante un supuesto del art. 381 CP, hemos visto, puede defenderse que el resultado se produzca a título de dolo eventual. En este caso el concurso tendría lugar con el homicidio doloso del art. 138 CP, y se aplicaría la pena en su mitad superior.

Escobar (2012), en los casos en que se produce un resultado de muerte, no duda en la aplicación del art. 138 CP en su mitad superior, castigándose, por tanto, con más pena cuando se produce a través de vehículo a motor que en el supuesto de un homicidio ordinario. La explicación la halla en el incremento del desvalor de la acción y el resultado por el uso del vehículo y por llevarse a cabo en el seno de una actividad cotidiana como es la circulación viaria, a la que “se accede en una atmósfera de confianza en la conducción”. Considera que, si actuó con dolo eventual de causar el fallecimiento de un tercero y únicamente se obtiene resultado de lesión, habrá de aplicarse el homicidio doloso en grado de tentativa. A distinta solución se llega cuando la intención fuera únicamente la de lesionar, pues la previsión de la conducción temeraria con manifiesto desprecio castiga con más pena que el delito de lesiones básico del art. 147 CP y de su modalidad agravada del art. 148 CP. Si el resultado fuera el de lesiones del art. 149 o 150 si serán estos los tipos aplicados en su mitad superior al tener una pena en abstracto superior.

La regla solo menciona los delitos previstos en los arts. 379, 380 y 381. Excluye los tipos de conducción sin permiso y causación de grave riesgo para la circulación contemplados en los arts. 384 y 385 CP, respectivamente, a los que se aplicará la regla general del concurso de delitos del art. 77 CP, pues de ellos no se deriva un riesgo para la circulación de la misma naturaleza que los anteriores. La cláusula emplea el término “lesivo” y no “dañoso”, de forma que, si como consecuencia de una acción con encaje en los arts. 379, 380 o 381 se produjeran daños, estos no se exigirán conforme al concurso especial que prevé, sino que podrá exigirse por la vía de la responsabilidad civil. De ahí la coletilla: “condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

Del estudio de la regla concursal especial se colige que el legislador ofrece una solución alejada del concurso de normas, pese al empleo de la expresión “apreciarán sólo”, inherente a aquél. Se ofrece una solución imperativa que no acoge ni el régimen del concurso de normas del art. 8 ni el sistema propio del art. 77, que permite establecer las penas de los delitos separadamente. Para Vargas (2007) “El Proyecto en el nuevo art. 382 considera la situación formalmente como concurso de normas, si bien aplica un régimen penalógico más severo”.

Habrá, por tanto, que estar a la pena más grave en abstracto conforme a la graduación de las penas establecida en el art.33 CP. Será más grave la que lleve aparejada pena privativa de libertad frente a la que conlleve pena privativa de derechos.

Un sector doctrinal divergente aboga por la eliminación de la regla concursal especial, aduciendo que resultan suficientes las reglas del concurso ideal del art. 77 CP. De hecho, aducen, es el concurso ideal el que habría que aplicar si como consecuencia del hecho de la conducción se hubiera producido un delito de daños previsto en el art. 263 CP. Llama la atención, no obstante, que la solución del art. 382 no es exclusiva de los delitos contra la seguridad vial. Se puede observar idéntica técnica, por ejemplo, en relación con los delitos relativos a la energía nuclear (art. 343.2 CP).

¿Cuál sería la solución en caso de que se produjeran varios resultados lesivos como consecuencia del riesgo (varias muertes, varios lesionados, o varias muertes y lesionados)? El precepto únicamente indica que la regla actuará “cualquiera que sea su gravedad”. La Circular de la FGE 10/2011 se muestra partidaria de apreciar tantos concursos ideales como delitos de resultados lesivos: “cuando en la aplicación de la norma del art. 382 concurra una pluralidad de delitos de resultado imprudentes, solicitarán la pena del delito más grave en su mitad superior y dentro de ella- y éste es delito de resultado-aplicarán a su vez las reglas del concurso ideal del art. 77 CP”. Cuando concurren una pluralidad de delitos de resultado a través de dolo eventual, se resolvería igualmente a través del concurso ideal entre la conducción temeraria cualificada y el homicidio doloso y, como señala Escobar (2012, p.8): “aquel debiera venir integrado, de un lado, por el precepto resultante de la aplicación del art. 382; y, de otro, por el resto de delitos dolosos”.

Como expusimos *et supra*, el art. 382 CP incluye una cláusula de responsabilidad civil. Tal y como considera Suárez Mira (2023) no supone ninguna excepción al régimen general de responsabilidad civil establecido en el Código Penal, pero evita problemas interpretativos.

5. UNA MIRADA HACIA EL DERECHO COMPARADO

Se ha optado por acudir al Derecho alemán e italiano como referencia comparada en materia de seguridad vial, frente a los países fronterizos, dado que la estructura normativa y metodológica es más próxima al sistema español que la ofrecida por aquellos. Se ha atendido, por tanto, a criterios de coherencia jurídica, calidad normativa y afinidad dogmática frente a una perspectiva meramente geográfica.

5.1. EL MODELO ALEMÁN

El Código Penal Alemán (StGB) no contempla una figura totalmente equiparable al art. 381.1 CP, aunque en el § 315 c StGB⁴ se prevé el delito de “puesta en peligro del tráfico rodado” (*Gefährdung des StraBenverkhrs*). El parágrafo recoge, con un claro enfoque objetivo, dos supuestos alternativos merecedores de reproche penal. Así, serán sancionados:

⁴ StGB corresponde a Strafgesetzbuch (Código Penal alemán) y § indica el parágrafo o sección del Código.

-La conducción bajo los efectos del alcohol o de otras sustancias, o por padecer defectos físicos o psíquicos.

-La comisión de alguno de los “siete pecados capitales del tráfico” tasados a modo de *numerus clausus*. Entre ellos, la falta de observancia en la preferencia de paso, los adelantamientos indebidos, la falta de respeto de los pasos de peatones, la velocidad excesiva en zonas poco visibles y la circulación en dirección contraria en autopistas.

En ambos casos, se exige que con la situación de riesgo “ponga en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajena de valor significativo”.

El sistema alemán ha sido criticado⁵ por ofrecer una lista cerrada en un hecho como la conducción en el que se pueden dar multitud de supuestos que pongan en riesgo la vida o integridad de las personas. En su defensa, al objetivar el tipo y eliminar expresiones subjetivas como “desprecio”, la norma proporciona mayor seguridad jurídica, pues se aplicará siempre que se produzca alguno de los supuestos, sin necesidad de interpretación adicional.

5.2. EL MODELO ITALIANO

El Código Penal italiano también aboga por una solución diferente a la española, introduciendo una figura específica en el art.589 bis: el homicidio vial (*omicidio stradale*). A este respecto, conviene añadir una referencia a la *ratio legis* de dicha disposición, subrayando que la reforma de 2016 tuvo por finalidad dar una respuesta normativa más rigurosa al incremento de siniestros viales de especial gravedad con resultado mortal, reforzando así la eficacia del sistema punitivo italiano.

El homicidio vial adquiere naturaleza culposa, no dolosa. Omite así la necesidad de averiguar el ánimo del conductor para apreciar la existencia de dolo directo o dolo eventual en el resultado. Compensa penológicamente la configuración exclusivamente culposa, atribuyendo al hecho una pena elevada, más propia de los delitos dolosos que culposos. Junto al tipo básico (2-7 años prisión) contempla tipos cualificados en función de las circunstancias concurrentes:

- Cuando la muerte se cause por conductor con tasa de alcohol superior a 1,5 g/l o bajo la influencia de estupefacientes (8-12 años).

- Si se produce la muerte por conductor con tasa de alcohol entre 0,8-1,5 g/l, o se produjeran como consecuencia de exceso de velocidad extraordinario, o hechos como saltarse un semáforo en rojo o circular en sentido contrario al permitido (5-10 años).

Se desprende del análisis de ambos modelos que tanto Alemania como Italia optan por modelos más objetivos que el español, evitando recurrir al dolo eventual y a elementos subjetivos difíciles de probar. Alemania se centra en la creación objetiva de un peligro, mientras Italia configura el homicidio vial (*omicidio stradale*) como delito culposo.

⁵ Mir Puig critica que la responsabilidad se centre excesivamente en la creación de un riesgo objetivo, sin valorar la actitud subjetiva del autor.

6. CRÍTICA AL ART. 381 CP COMO TIPO PRIVILEGIADO

6.1. LA DIFICULTAD EN SU APLICACIÓN

El Tribunal Supremo, ante los casos más graves de conducción temeraria en los que el resultado letal ha de representarse como una consecuencia casi segura, ha optado por apreciar un delito de homicidio consumado o intentado, dejando al margen el delito contra la seguridad vial del art. 381 CP⁶. Éste es uno de los temas que más polémica suscita en el estudio del supuesto del “conductor suicida”. Si los casos más groseros de conducción temeraria con temerario desprecio por la vida de los demás quedan absorbidos por la tentativa de homicidio (en caso de que no llegue a materializarse el resultado), ¿qué posibilidades reales de aplicación práctica puede tener el tipo?, ¿en qué casos se tipificarían los hechos conforme al art. 381 CP?

La cuestión no es baladí, pues la decantación por una u otra posibilidad da lugar a diferencias penológicas nada desdeñables. El delito de homicidio intentado se movería en una horquilla de entre 5-10 años de prisión, mientras que la pena prevista en el art. 381.1 CP para la conducción temeraria es de 2-5 años de prisión. ¿Cómo se justificaría que un sujeto que hubiera circulado con manifiesto desprecio por la vida de los demás produciendo un riesgo objetivo para la vida, pudiera ser castigado por el tipo más ventajoso del art. 381.1 CP? Si concurren los elementos objetivos y subjetivos del dolo eventual al asumir y aceptar como altamente probable que la muerte sea el resultado de su acción, no habría ninguna explicación de política criminal que lo alejara de los delitos contra la vida para acercarlo a los delitos contra la seguridad, con la ventaja penológica aludida.

El tipo del art. 381 CP quedaría como residual, aplicable a las situaciones intermedias entre el dolo de peligro que prevé el art. 380 CP y el dolo eventual, a modo de dolo de peligro cualificado o una culpa con un plus de reproche. Nos encontrariamos ante un supuesto de difícil configuración y compleja aplicación práctica.

La Circular 10/2011 señaló en qué casos, distintos del conductor suicida, debía aplicarse el art. 381 CP. Para ello, había que estar “a las circunstancias concurrentes, a la mayor o menor peligrosidad para terceros y a las representaciones del autor derivadas de su conducta”. Pese a dicho esfuerzo, sigue siendo verdaderamente complejo determinar las conductas que, siendo distintas del conductor suicida, excedan del art. 380 y deban castigarse conforme al art. 381 CP.

6.2. CUESTIONAMIENTO DE LA NECESIDAD DE LA EXISTENCIA DEL TIPO CUALIFICADO

Entre las principales críticas que se pueden formular al art. 381 identificamos las que siguen:

1. Incluye un concepto jurídico indeterminado: "manifiesto desprecio por la vida de los demás" que carece de una definición universalmente aceptada. Para tratar de dotar

⁶ Véase, entre otras, las SSTS 717/2014, de 29 de enero de 2015 y 64/2018, de 6 de febrero y la recentísima STS 626/2025, de 3 de julio de 2025.

de contenido a la previsión se han elaborado teorías subjetivas, objetivas y motivacionales.

2. Para conocer si existe "temerario desprecio" se atiende a indicios que coinciden con los propios del dolo eventual. Así, en las manifestaciones más graves del art. 381 CP, se desdibuja la frontera con el delito de homicidio en grado de tentativa, y los tribunales se han decantado por aplicar este último, y no el delito contra la seguridad vial. Si bien esta solución es lógica desde un punto de vista de política-criminal, pues se protege el bien jurídico máspreciado con una pena proporcionada a la gravedad del riesgo, reduce notablemente el ámbito de aplicación práctica del tipo específico.

3. Si un mismo supuesto puede ser catalogado conforme a los arts. 138 y 381, no habría razón para aplicar el tipo del 381 CP, que supone una clara ventaja penológica para el autor. El que se hubiera provocado la situación de riesgo a través de un vehículo a motor o ciclomotor no resulta lo suficientemente sólido como para decantarnos por el 381 CP, pues el vehículo puede ser tomado instrumento del delito a los efectos de la tentativa de homicidio.

La doctrina y la jurisprudencia mayoritaria reservan el art. 381 para los casos en que se aprecie una peligrosidad extrema en la conducta, se modo que para un hombre medio resulte probable la muerte de una persona, sin llegar a ser tan clamoroso como para apreciar el art.138 en tentativa. Lo consideran un tipo intermedio entre la tentativa de homicidio y la conducción temeraria del art. 380 CP.

A juicio de Olmedo (2010) si de la conducción se deriva un peligro directo e inmediato para la vida de alguien, debía apreciarse la tentativa de homicidio. Esta circunstancia, sin embargo, no tiene por qué producirse forzosamente en el tipo del art. 381. Entiende que refuerza esta idea el art. 381.2, que permite una conducción temeraria en la que se dé únicamente una situación de peligro abstracto, sin necesidad de que se produzca un peligro concreto. Esta posibilidad no tendría nunca encaje en la tentativa de homicidio.

7. CONCLUSIONES

El legislador dio respuesta a la demanda social de castigar severamente la conducta del “conductor homicida” a través de un tipo específico: el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Se perfila como un delito doloso de propia mano, de peligro concreto, de mera actividad y de efectos permanentes, cuya configuración parte del delito de temeridad manifiesta y que se diferencia del mismo en el elemento subjetivo del injusto: el temerario desprecio por la vida. Es precisamente este elemento cualificador el que origina no pocos problemas interpretativos, pues, en los casos en lo que el riesgo producido voluntariamente para la vida de terceros no conlleva resultados lesivos, es difusa la línea que separa el delito contra la seguridad vial del delito de homicidio en grado de tentativa.

La problemática en cuanto a la delimitación de ambas figuras tiene trascendentales consecuencias, ya que la diferencia penológica entre una y otra es significativa. Ello reporta una clara inseguridad jurídica, pues al no existir criterios unívocos un mismo supuesto puede dar a diferentes soluciones, sin que existan razones de política-criminal

que permitan defender la aplicación del tipo más ventajoso. Por tanto, la dificultad interpretativa excede del marco teórico para tener un impacto directo en la práctica judicial y en la previsibilidad de las sentencias, generando posibles diferencias significativas en la aplicación de la pena entre distintos tribunales.

En los casos en que, como consecuencia del delito del art. 381, se produce un resultado lesivo, entra en juego la regla concursal especial prevista en el art. 382 CP, norma de especial trascendencia en los delitos contra la seguridad vial, cuya aplicación ha dado lugar a polémicas doctrinales en materia de criminalidad vial y disparidades en las resoluciones judiciales. Frente a los defensores de que nos encontramos ante un concurso de normas, se sitúan los que la catalogan como concurso ideal, medial o real. La decantación por la aplicación de uno u otro tipo de concurso trasciende el mero debate doctrinal, teniendo importancia capital en el resultado penológico.

El Tribunal Supremo consolidó el criterio interpretativo afirmando que el art. 382 CP contempla un concurso de delitos que, si bien se acerca a la solución del concurso de normas al atender al delito más grave, plantea una regla penológica especial que hace suya la solución del concurso ideal de delitos.

Dados los problemas de aplicación que plantea el estudiado tipo penal, se hace necesario plantear nuevos escenarios que contribuya a ofrecer seguridad a los operadores jurídicos, mediante propuestas *de lege ferenda*. Una propuesta conservadora supondría buscar una unidad interpretativa del precepto a través de una Circular de la FGE y de un Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en los que se indicara qué signos externos concurrirían en el delito del art. 381 y no el homicidio intentando. Se ofrecería una especie de guía para los operadores jurídicos, similar al modelo alemán, pero con carácter orientativo y no cerrado.

No obstante, la solución más práctica pasaría por eliminar el precepto. La inseguridad jurídica que conlleva no conocer con certeza si nos encontramos ante un ilícito reconducido a los arts. 138 o 381 CP desaparecería si las posibilidades se redujeran a los arts. 380 y 138 CP. El art. 380 quedaría limitado a las conducciones con temeridad manifiesta en los que no se apreciara con claridad el dolo eventual en el resultado por las escasas posibilidades de que se produjera dadas las circunstancias concurrentes, mientras que, si éste se advirtiese, se aplicaría el delito de homicidio en grado de tentativa (art. 138 en relación con el art. 16 CP). Una mayor horquilla penal en el art. 380 permitiría casar la pena con la gravedad del hecho.

La redacción actual provoca que en el art. 381 CP se incluyan supuestos que suponen una aceptación del riesgo de matar, como sucede en las hipótesis de conducción contraria a gran velocidad o la realización de carreras ilegales en la ciudad sin atender a las normas básicas de circulación. La existencia del tipo se torna innecesaria en el momento en que estos supuestos podrían encontrar encaje en el art. 138 CP. A ello se suma que el legislador no ofrece una definición de lo que debe entenderse por “manifiesto desprecio”, lo que conlleva inseguridad jurídica y desemboca en resoluciones dispares por los tribunales. La desaparición del tipo, como propugnamos, conllevaría la eliminación de un concepto jurídico indeterminado. De esta forma, nos alinearíamos en este punto con el Derecho alemán e italiano al no reconocer un tipo de peligro doloso autónomo.

En definitiva, el estudio evidencia la necesidad de equilibrar la protección de bienes jurídicos tan relevantes como la vida y la seguridad vial con la certeza normativa y la coherencia en la aplicación penal.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abadías Sema, A. (2021). *Derecho penal. Parte especial. Temas prácticos para su estudio* (2^a ed.). Colex.
- Barga de Quiroga, J. (Coord.). (2019). *Guía práctica sobre los delitos contra la seguridad vial y delitos imprudentes cometidos al volante* (1^a ed.). Colex.
- Escobar Jiménez, R. (2012). Apuntes sobre el artículo 382 CP y los delitos contra la seguridad vial. *Diario La Ley*, (7901).
- Luzón Cuesta, J.M. (2011). *Compendio de Derecho Penal. Parte especial*. Dykinson.
- Ministerio Fiscal (2011). *Circular 10/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial*. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=FIS-C-2011-00010>
- Ministerio Fiscal (2006). *Consulta 1/2006, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada*. Disponible en https://www.fiscal.es/memorias/estudio2016/CONS/CON_01_2006.html
- Mir Puig, S. (2003). Significado y alcance de la imputación objetiva en Derecho Penal. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, <http://criminet.ugr.es/recpc/05/recpc05-05.pdf>
- Muñoz Conde, F. (2019). *Derecho Penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch.
- Muñoz Conde, F. (2022). *Derecho Penal. Parte Especial*. Tirant lo Blanch.
- Olmedo Cardenete, M. (2010). Conducción temeraria con manifiesto desprecio para la vida o la integridad de las personas. En M. Olmedo & A. Aránguez (Eds.). *Protección penal de la seguridad vial* (pp. 97–106). Ed. Alea Blanca.
- Quintero Olivares, G. (1989). La reforma del Código Penal por la Ley Orgánica 3/1989, *Revista Española de Derecho Penal*, n.^o 1.
- Quintero Olivares, G. (Dir.), (2016). Comentarios al Código Penal español (Tomo II). Aranzadi.
- Requejo Conde, C. (2024). En Monge Fernández, M. A. (Coord.), *Compendio de Derecho Penal. Parte especial* (I). Tecnos.
- Ruiz Rodríguez, L. R. (2010), Los delitos de conducción temeraria y su estructura normativa, *Revista de Derecho Penal y Criminología*.

- Sánchez Melgar, J., García Pérez, J. J., Martín-Caro Sánchez, J. A., de Urbano Castrillo, E., & del Caso Jiménez, M. T. (2010). Código Penal. Comentarios y jurisprudencia. Tomo II: Arts. 245 a 639 y disposiciones. Editorial Jurídica Sepín. Disponible en https://openlibrary.org/books/OL47567705M/C%C3%B3digo_Penal._Comentarios_y_Jurisprudencia._Tomo_II.
- Suárez-Mira Rodríguez, C. (2023). Manual de Derecho Penal. Parte especial (Tomo II, 9^a ed.). Civitas.
- Teijón Alcalá, M. (2023). Delitos contra la seguridad vial, en M. Serrano, C. Vázquez, D. Fernández, S. Cámara, M. Teijón & F. Meléndez, *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch.
- Vargas Cabrera, B. (2007). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP. Estudios de Derecho Judicial, (114), 4. Consejo General del Poder Judicial. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2513491>
- Zugaldía Espinar, J. M. (2010). El concurso entre los delitos de lesión y los delitos de peligro. La extraña regla concursal del art. 382 CP español. La Ley Penal, (67), Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3168837>