

**TRABAJO FIN DE MÁSTER**  
**MÁSTER UNIVERSITARIO EN ACCESO A LA ABOGACÍA**

.....

**RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES DE  
CIRCULACIÓN: EL PROPIETARIO NO CONDUCTOR**

**Sergio Lavilla Macias**

**DIRECTORA**

**María Luisa Arcos Vieira**

**Pamplona / Iruñea**

**23 de enero de 2023**



## **RESUMEN**

La responsabilidad civil del propietario no conductor es una figura que, si bien no fue regulada hasta avanzado el siglo XX, ha sido tratada por la jurisprudencia desde la aparición de los vehículos a motor.

*Grosso modo*, la responsabilidad civil del propietario no conductor aparece cuando un conductor circula con un vehículo que no es de su titularidad causa un accidente de tráfico y produce unos daños. Esos perjuicios, entre otros, deberá resarcirlos el propietario del vehículo, a excepción de los supuestos recogidos en la ley que lo exoneran de tal indemnización.

En esta vinculación propietario-conductor pueden darse una gran variedad de tipos de relaciones, tanto en el ámbito personal como profesional, por lo que es necesario evaluar que tratamiento se le da a cada una de ellas.

## **PALABRAS CLAVE**

Propietario no conductor, responsabilidad civil, responsabilidad civil *ex delicto*, vehículo, circulación, relación.

## **ABSTRACT**

The civil liability attributed to a non-driver owner of a car is a figure that was not regulated by the legal system until mid-XX century but was analyzed by the courts since the cars appeared.

In summary, the civil liability attributed to a non-driver owner appears when a driver uses a car that is not his own and is part of a road accident, provoking a damage. That detriment, among other people, should be compensated by the car owner, unless the law recognizes his exoneration in concrete situations.

That entailment between owner and driver could generate such a great variety of relationship, both in professional scope and personal scope, so is necessary to assess the treatment given to each one of those relations.

## **KEW WORDS**

Non-driver owner, civil liability, civil liability caused by a crime, car, traffic, relation.



## ÍNDICE

<b>I.</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>9</b>
<b>II.</b>	<b>RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO NO CONDUCTOR.....</b>	<b>10</b>
	1. Evolución normativa.....	10
	2. Sistema actual: LRCSCVM, artículo 1903 CC y artículo 120.5 CP.....	14
	2.1. Artículo 1903 del Código Civil.....	19
	2.2. Artículo 120.5 del Código Penal.....	25
<b>III.</b>	<b>SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMOVIL.....</b>	<b>32</b>
	1. Obligación de suscripción del propietario.....	32
	2. Responsabilidad del propietario respecto del vehículo no asegurado.....	35
<b>IV.</b>	<b>ALGUNOS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO NO CONDUCTOR.....</b>	<b>40</b>
	1. Padres y tutores.....	41
	2. Empresario.....	45
	2.1.1. Profesores de autoescuela.....	48
	2.1.2. Encargados de talleres mecánicos.....	49
	2.1.3. Arrendador empresario.....	52
<b>V.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>55</b>
<b>VI.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>58</b>
<b>VII.</b>	<b>JURISPRUDENCIA CITADA.....</b>	<b>62</b>



## *Abreviaturas*

AP:	Audiencia Provincial
AAP:	Auto de Audiencia Provincial
Art.:	Artículo
CC:	Código Civil
CCS:	Consorcio de Compensación de Seguros
CP:	Código Penal
LORPM:	Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores
LRCSCVM:	Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de circulación de vehículos a motor
Pág.:	Página
Págs.:	Páginas
RD:	Real Decreto
RDLeg:	Real Decreto Legislativo
RSORCCVM:	Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor
SAP:	Sentencia de Audiencia Provincial
SOA:	Seguro Obligatorio de Accidentes
STC:	Sentencia del Tribunal Constitucional
STJUE:	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
STS:	Sentencia del Tribunal Supremo
TC:	Tribunal Constitucional
TJUE:	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TR:	Texto Refundido
TS:	Tribunal Supremo



## I. INTRODUCCIÓN

De entre todas las posibilidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de circulación de vehículos a motor (en adelante LRCSCVM), cabe que la responsabilidad civil derivada de esta actividad recaiga totalmente, o en parte, en el propietario no conductor, según las circunstancias de cada caso.

Concretamente, el artículo 1.3 de la LRCSCVM dice así:

“El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

El propietario no conductor de un vehículo sin seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído”.

De esta forma, el precepto ya introduce dos supuestos en los que deberá responder el propietario no conductor. La norma es clara en la distinción de las dos situaciones de responsabilidad, una por las relaciones tasadas y otra, haya relación o no, por el hecho de no haber asegurado el vehículo.

Así la cosas, viene este trabajo a analizar una clase de responsabilidad civil automovilística más que recurrente en el día a día de la sociedad actual. Es algo habitual que un hijo utilice el vehículo propiedad de sus progenitores, que un amigo utilice el de otro, que un trabajador utilice el de la empresa, o simplemente que un tercero utilice el automóvil que no es de su propiedad. Por tanto, siendo tan habituales esos usos, igual de habituales son los accidentes sufridos durante los mismos.

Será objeto de estudio el régimen que resulta aplicable a la responsabilidad civil del propietario no conductor, tanto en el ámbito civil como penal, así como las particulares relaciones que pueden darse entre conductor y propietario.

Todo ello implica el análisis de los criterios de imputación de responsabilidad, en base a qué normativa se hace y qué tratamiento jurisprudencial se da a la problemática.

## II. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO NO CONDUCTOR

### 1. Evolución normativa

Actualmente no existen dudas ni doctrinales ni jurisprudenciales de que, dándose los requisitos exigidos, puede responder el propietario de un vehículo respecto de los daños ocasionados por un tercero conductor de tal vehículo en un accidente de tráfico, pero no siempre ha sido así. De hecho, la figura del propietario no conductor como responsable, bien directo o bien subsidiario, no se introduce hasta el texto de 1995. Con anterioridad, se consideraba al conductor como única persona responsable del accidente<sup>1</sup>.

Si bien la figura del propietario no conductor como sujeto responsable fue algo que apareció tardíamente en nuestro ordenamiento, sí que se empezó a regular en otros países, como Francia, que a principios del siglo XX elaboró un Proyecto de Ley que disponía lo siguiente<sup>2</sup>: “El propietario de un vehículo automóvil es, en todo caso e independientemente de cualquiera que fuese su culpa, responsable del daño ocasionado por su vehículo. Esta responsabilidad no tendrá lugar cuando pruebe la culpa directa y grave a cargo de la víctima”. De hecho, podríamos decir que esta regulación primitiva es más ambiciosa que nuestra regulación actual, estableciendo una responsabilidad directa (y objetiva) del propietario, mientras que, en nuestro ordenamiento, a tenor de la norma especial que regula este ámbito, el responsable responde de forma subjetiva y por hecho de otro. Quizá, por ser un texto bastante avanzado en comparación con los de la época, no se acabó sancionando la norma por las autoridades legislativas de aquel momento.

Volviendo a nuestro país, ya se planteó la figura del propietario responsable de un accidente en la jurisprudencia de principios de siglo XX. En la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 2 de enero de 1914<sup>3</sup>, se introduce la siguiente analogía: si aquel que ostenta la propiedad de un caballo debe ser responsable de los daños que este produzca<sup>4</sup>, deberá serlo también el propietario de un vehículo a motor. El objetivo de esta

---

<sup>1</sup> REGLERO CAMPOS, L. F: “Capítulo X: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor”, en REGLERO CAMPOS, L. F. Y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. RB-10.32 (formato online).

<sup>2</sup> BADILLO ARIAS, J.A., *Tesis Doctoral: la conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*, Universidad Carlos III de Madrid, Madrid, 2015, pág. 33.

<sup>3</sup> STS Sala de lo Civil (Sección 1ª), de 2 de enero de 1914.

<sup>4</sup> Art. 1905 CC: “El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o culpa del que lo hubiese sufrido”.

fundamentación es rehusar la aplicación del art. 1902 CC en régimen de responsabilidad aquiliana por hecho propio para incluir más posibles responsables que sean susceptibles de indemnizar a la víctima. Por ello, se acude a las vías de responsabilidades especiales por riesgo de los arts. 1905 a 1910 CC. Si bien tal argumentación no fue admitida por los tribunales, es en cierto modo un reflejo de lo que posteriormente será regulado por las normas de circulación, especialmente respecto al Seguro Obligatorio de Accidentes (SOA).

Esa forma de ver la responsabilidad civil en los accidentes de tráfico, pretendiendo imputarla al propietario no por hecho ajeno sino por riesgo sirve como ejemplo de cómo irán evolucionando la doctrina y la jurisprudencia hasta llegar al actual sistema.

En cuanto a la evolución jurisprudencial en el ámbito general al que pertenece el presente trabajo, la responsabilidad civil automovilística, consideraba la doctrina que “en España la presunción está en favor del “atropellante””<sup>5</sup>. Esto se ve reflejado en sentencias como la STS (Sala 1ª, Sección 1ª) de 18 de septiembre de 1937<sup>6</sup>, en la que no se estimó culpa del conductor que atropelló a un peatón al que antes del impacto se le intentó apercebir con el claxon. Este criterio jurisprudencial en el que la carga de la prueba se impone a la víctima comenzó a variar, entiende la doctrina, con la STS (Sala 1ª, Sección 1ª) 147/1943, de 10 de julio, en la que se invierte la carga de la prueba, debiendo probar la diligencia el conductor, y, por tanto, se inicia la tendencia hacia la objetivación de la responsabilidad.

En cuanto a la normativa aplicable a los casos de responsabilidad del propietario no conductor, la jurisprudencia basaba sus resoluciones en el art. 1903 CC. El Tribunal Supremo en sentencias como la STS (Sala 1ª, Sección 1ª) 846/1932 de 12 de enero de 1932 estima la responsabilidad del propietario “por no haber realizado el dueño del coche que viajaba en él acto alguno demostrativo de la diligencia que con arreglo al último párrafo del citado art. 1903 CC hubiera de eximirle de esa responsabilidad”.

El primer texto que regula la responsabilidad que nace a partir de un accidente de circulación es la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor. Esta, si bien es una norma que supone innovaciones en este campo del derecho,

---

<sup>5</sup> MEDINA CRESPO, M. “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 6, año 46, marzo de 2020, pág. 24.

<sup>6</sup> MEDINA CRESPO, M. “Atribución de la responsabilidad... cit., pág. 25.

como la creación de un SOA<sup>7</sup>, sigue imputando la responsabilidad del siniestro al conductor, como bien indica el artículo 39 de la misma: “El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado”. Sí cabe reseñar, sin embargo, que, si bien es cierto que imputa la responsabilidad al conductor, imputa la obligación de la suscripción de la póliza de seguro al propietario del vehículo<sup>8</sup>, por lo que ya introduce esta norma una pluralidad de sujetos en el sistema de responsabilidad derivado de accidentes de tráfico. Es relevante indicar, sin entrar específicamente en la materia de la responsabilidad del propietario no conductor, que esta norma es una de las primeras leyes especiales en materia de responsabilidad civil, por lo que hay que destacar su importancia histórico-jurídica<sup>9</sup>.

Dicho lo anterior, que la Ley de 1962 no recoja nada relativo a la responsabilidad del propietario tiene su razón de ser. El ya mencionado art. 39 se aplicaba de forma exclusiva a la responsabilidad del asegurador obligatorio que respondía por el conductor, mientras que la responsabilidad del conductor se imputaba en base al art. 1902 CC. Es decir, en origen, la norma especial no regulaba la responsabilidad del conductor puesto que este conductor era realmente un “punto de conexión” entre el daño sufrido por la víctima y el resarcimiento de la indemnización por parte del seguro. Es por ello por lo que la ley especial no recogía *per se* la responsabilidad ni del conductor, ni por tanto tampoco del propietario del vehículo o responsabilidades por hecho ajeno<sup>10</sup>.

Este primer texto fue objeto de refundición en el Decreto 632/1968, manteniéndose la redacción de los artículos 39 y 40 de la antigua ley en los artículos 1 y 2 de la nueva, al menos en lo que respecta a que el daño se le imputa al conductor, y la obligación de suscribir el seguro al propietario.

Sigue la doctrina legal sin incluir la figura del propietario como eventual responsable de los daños causados en un siniestro con la aprobación del Real Decreto

---

<sup>7</sup> UGENA MUÑOZ, S., “La cobertura de los daños ocasionados por vehículos desconocidos, sin seguro o robados”, en Revista Lex Mercatoria, núm. 5, 2017, págs. 117-119.

<sup>8</sup> Art. 40 Ley 122/1962: Todo propietario de un vehículo de motor vendrá obligado a suscribir una póliza de seguro que cubra, hasta la cuantía que se fije, la responsabilidad civil derivada de la obligación a que se refiere el artículo anterior.

<sup>9</sup> MEDINA CRESPO, M. “Atribución de la responsabilidad... cit., pág. 46.

<sup>10</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil Automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, 1ª edición, Editorial Colmares, Granada, 1996, págs. 198-199.

Legislativo 1301/1986, encargado de adaptar al ordenamiento jurídico comunitario al que entraba España el Texto Refundido anteriormente expuesto.

Así las cosas, no es hasta el año 1995, en el que se aprueba la Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, cuando se introduce la figura del propietario no conductor como responsable a través de la Disposición Adicional Octava, la cual modifica el artículo 1 del Decreto 632/1968 que pasa a recoger lo siguiente: “El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 22<sup>11</sup> del Código Penal”.

Esta redacción deja entrever cómo va a funcionar este sistema de responsabilidad civil y que será tratado posteriormente en este trabajo. Si bien podría pensarse que esta norma tiene un carácter innovador, en absoluto es así, ya que, aunque introduce novedades en un plano puramente legislativo, no hace más que confirmar la doctrina jurisprudencial que, en la práctica de los tribunales, estaba condenando como responsable al propietario no conductor del vehículo<sup>12</sup>. Los tribunales aplicaban de forma extensiva el art. 1903 CC para poder trasladar la responsabilidad al propietario, por lo que la norma realmente no innova o modifica el sistema, sino que lo positiviza<sup>13</sup>.

Lo que se introdujo en el texto de 1995 se ha mantenido hasta la actual LRCSCVM, si bien se han realizado algunos añadidos al contenido original de la norma.

Con el Real Decreto 7/2001, que aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.3 párrafo 2º, se introduce la siguiente apreciación: “El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído”. Sin embargo, tal precepto se consideró nulo al entender que se había introducido un nuevo criterio de imputación no previsto en la ley que el reglamento estaba desarrollando<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Con la aprobación del nuevo Código Penal, la norma paso de remitirse al art. 22 del antiguo Código a hacerlo al actual art. 120.5, recogiendo el nuevo precepto un contenido distinto al texto anterior.

<sup>12</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil extracontractual. Accidente de circulación. Responsabilidad del propietario del vehículo. Relación de causalidad.”, en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 18, 1998, págs. 855 y ss.

<sup>13</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, 1ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2004, pág. 211.

<sup>14</sup> BADILLO ARIAS, J.A., *Tesis Doctoral...* cit., pág. 150.

Finalmente se aprueba el texto que actualmente regula la responsabilidad civil automovilística, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 9 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Sobre esta norma se sustenta todo el sistema actual. Sigue la línea continuista de la normativa anterior, remitiéndose a las relaciones del Código Civil y Código Penal, pero no recogió la responsabilidad por no aseguramiento del vehículo.

Debido a ello, hubo que esperar hasta 2007 para poder imputar tal responsabilidad al propietario no conductor en los supuestos en los que haya incumplido su obligación de suscribir el SOA. La Ley 21/2007, que modificó las normas de responsabilidad civil de circulación (entre otras) añadió al art. 1.1 LRCSCVM exactamente el texto reproducido en el párrafo anterior.

## **2. Sistema actual: LRCSCVM, artículo 1903 CC y artículo 120.5 CP**

Vista la evolución normativa que ha tenido la responsabilidad civil del propietario del vehículo, en su condición de no conductor, hay que analizar cómo funciona el régimen de responsabilidad establecido por la LRCSCVM.

Partiendo del ya citado art. 1.3 LRCSCVM, este altera su redacción respecto de la norma anterior en que sustituye la remisión al antiguo art. 22 CP por la remisión al nuevo art. 120.5 CP. No es un mero cambio numérico, sino que se altera el contenido y la regulación de la responsabilidad civil subsidiaria derivada del delito. En primer lugar, habla el artículo de la necesidad de concurrencia de “alguna de las relaciones” para apreciar la responsabilidad del propietario. Esto se traduce en que este responderá cuando exista una efectiva relación entre él y el conductor, y no de forma absoluta sea quien sea el tercero causante del daño.

Cuando el mismo precepto se remite al Código Civil y al Código Penal, se plantean varias dudas. Por un lado, no queda claro si la norma pretende establecer una dualidad de regímenes, aplicándose lo establecido en el Código Civil cuando se produzca un ilícito puramente civil y aplicándose lo establecido en el Código Penal en supuestos de responsabilidad *ex delicto*; o si por el contrario la voluntad de la ley es remitirse al art. 1903 CC y art. 120.5 CP únicamente a efectos de tasar las relaciones en las cuales responderá el propietario no conductor.

Parece ser que la doctrina toma como posición correcta la segunda idea, siendo la remisión únicamente a efectos de determinar en base a qué relaciones de dependencia se

debe responder. Por tanto, la responsabilidad del conductor se ve imputada por el mero hecho de ser propietario del vehículo cedido a un tercero y no por otros factores como el correcto mantenimiento mecánico del mismo<sup>15</sup>.

Finalmente, admite el artículo que la “responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”. Eso obliga a pensar, *a priori*, que se recoge una responsabilidad civil subjetiva<sup>16</sup>. En el mismo sentido se pronuncia REGLERO CAMPOS, estableciendo que, en principio, lo que se recoge es una responsabilidad en la que “se responde subjetivamente y por “hecho de otro””<sup>17</sup>.

Con este TR el legislador suple el vacío normativo preexistente respecto a la posible responsabilidad del propietario del vehículo, aunque no lo condujese. Para hacer frente a tal tarea, el poder legislativo podía optar por dos vías, o bien crear un sistema concreto *ex novo*, o remitir la disciplina a la normativa ya vigente, es decir, los artículos del Código Civil y Código Penal anteriormente expuestos. Sin embargo, el RDLeg. 8/2004 opta por una postura intermedia entre ambas, regulación especial con remisión a la general<sup>18</sup>, creando un sistema ciertamente dudoso<sup>19</sup>.

Para MEDINA CRESPO esta remisión a dos preceptos concretos y únicamente a efectos de las relaciones por las que se debe responder no es una técnica legislativa correcta, debiéndose haber optado por una remisión genérica a lo regulado por el Código Civil y Código Penal<sup>20</sup>.

De hecho, de esta deficiente regulación podría decirse que entró en crisis tras la aprobación del Código Penal en 1995. Esto se debe a que el anterior art. 22 CP no recogía nada relativo a la responsabilidad civil por hecho ajeno en el caso de propietarios de

---

<sup>15</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., págs. 210 y 211.

<sup>16</sup> Entienden algunos autores, como J.A. Badillo Arias en BADILLO ARIAS, J.A. (Dir.), *GPS: Derecho de la Circulación*, 5ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pág. 95 que no se puede hablar de responsabilidad objetiva o subjetiva, sino que simplemente es una responsabilidad por hecho ajeno cuando se base en alguna relación de las citadas por la ley, siendo relaciones de subordinación o dependencia.

<sup>17</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 210.

<sup>18</sup> De hecho, el prelegislador, en el anteproyecto, incluyó únicamente la remisión al art. 1903 CC, sin caer este en que el CP, en su precepto número 22 también se recoge la responsabilidad por hecho ajeno, dice MEDINA CRESPO, M. en *Responsabilidad Civil...* cit., págs. 201.

<sup>19</sup> También de forma negativa califican esta regulación Angulo Rodríguez y Camacho de los Ríos, quienes llegan a tachar de “lamentable” la dispersión normativa establecida en YZQUIERDO TOLSADA, M., “Artículo 1.3”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L. Y CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (Directores), *Comentario al reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, 1ª edición, Atelier, Barcelona, 2001, pág. 69.

<sup>20</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil...* cit., págs. 204.

vehículos. Sin embargo, el nuevo art. 120.5 CP sí recogía una regulación bastante específica al respecto, que, además, se contradecía en parte con el art. 1.3 LRCSCVM, ya que la ley especial establece una responsabilidad civil subjetiva y la responsabilidad regulada por el Código Penal es objetiva. Así las cosas, siendo el nuevo precepto art. 120 CP tan concreto en lo que establecía, podría entenderse que *lex posterior derogat priori*, creando la duda de si en la responsabilidad *ex delicto* de un propietario no conductor debía aplicarse el régimen de la LRCSCVM o del Código Penal <sup>21</sup>.

Así pues, teniendo ya ubicada en la LRCSCVM la piedra angular de la responsabilidad civil del propietario no conductor, que es el art. 1.3 de citado texto, cabe entrar a valorar el contenido de cada uno de los dos artículos a los que se remite el precepto, artículo 1903 CC y artículo 120.5 CP, ya que, por un lado, recogen las relaciones por las que responderá el propietario y, por otro, se produce un contraste entre los diferentes sistemas de responsabilidad civil.

Como queda expuesto, cada uno de los dos preceptos anteriormente citados recoge una serie de relaciones y responsabilidades civiles distintas, lo cual se desarrollará y conceptualizará en los apartados a continuación. Sin embargo, algo que es común para ambos supuestos es la condición de “propietario no conductor”.

Como punto de partida, se entiende por “propietario no conductor” aquel que ostenta la titularidad del vehículo que es conducido por un tercero que causa el accidente. Sin embargo, cabe la posibilidad de que sea dudosa la imputación de la condición de propietario a una persona o a otra. Podríamos decir que la LRCSCVM ha dejado en el tintero la posibilidad de que sin ser propietario del vehículo se ostente el control material del mismo, como en el caso del usufructuario del vehículo, el adquirente con reserva de dominio o el mero detentador de hecho del automóvil<sup>22</sup>. Entendemos por “control material” aquel conjunto de facultades que permite la cesión del vehículo o la recuperación de este.

En relación con estos supuestos particulares como el usufructo o la venta con reserva de dominio no abunda la jurisprudencia. Entre esas limitadas resoluciones dice la SAP de Santa Cruz de Tenerife (Sección 3) 416/2021, de 2 de diciembre que resulta de aplicación la responsabilidad vicaria (de forma “extensiva y un tanto forzada”) a los

---

<sup>21</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil...* cit., págs. 205.

<sup>22</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 220.

supuestos como los de usufructo o venta con pacto de reserva de dominio, pero siempre que la cesión sea onerosa. Por lo que podría no resultar de aplicación cuando el usufructo u otro negocio sea a título gratuito. Pese a que la Audiencia Provincial utiliza el concepto de “responsabilidad vicaria”, quizás habría sido más apropiado hablar de responsabilidad civil por hecho ajeno.

Dice REGLERO CAMPOS<sup>23</sup> que en cualquier caso debemos entender por propietario al “propietario civil”, dejando de lado lo que se pueda indicar en registros u otro tipo de documentación. Este concepto lo define el propio autor, entendiéndolo que responderá “quien ostenta un control efectivo sobre el mismo (el vehículo) de carácter permanente”<sup>24</sup>.

Sin contradecir lo comentado por REGLERO, indica BADILLO ARIAS<sup>25</sup> que, de forma general, a la hora de identificar al propietario del vehículo, el primer paso (y más común) es acudir a los registros administrativos. No son posturas opuestas, sino que resulta de utilidad acudir en primera instancia a los registros disponibles a la hora de identificar al propietario.

El art. 4 del Reglamento del SOA<sup>26</sup> establece la presunción *iuris tantum* de considerar propietario a aquél que figure en el registro. En términos administrativos, *prima facie*, las posibles sanciones de la no suscripción de seguro recaen sobre el titular que aparece en los registros, pero, sí, por ejemplo, tal vehículo se transmite a otro propietario y se incumple con la obligación de asegurar, se desvirtuaría la presunción de culpabilidad del titular registral. Esto se traslada, por tanto, a la responsabilidad civil del propietario no conductor. No se responde por el título formal de propiedad, sino por el control efectivo sobre el vehículo<sup>27</sup>. Hay que distinguir la titularidad formal de la titularidad material.

En suma, resulta en ocasiones más importante la posesión del vehículo que la propiedad del mismo, ya que pueden darse supuestos como los del usufructuario o el adquirente con pacto de reserva de dominio, o incluso el adquirente puro y simple que se

---

<sup>23</sup> REGLERO CAMPOS, L. F: “Capítulo X: Responsabilidad... cit., pág. RB-10.32 (formato online).

<sup>24</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 223.

<sup>25</sup> BADILLO ARIAS, J.A. (Dir.), *GPS: Derecho...* cit., pág. 97.

<sup>26</sup> RD 1507/2008, de 12 de septiembre.

<sup>27</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 227.

encuentra en trámites de traspaso de titularidad, pero ya ostenta la posesión del automóvil, en los que el propietario no tiene control sobre el mismo.

Cuando se habla de “control”, este concepto puede dar pie a confusiones, ya que en la práctica quien tiene el control fáctico del vehículo es el conductor, y no el propietario no conductor. Realmente, aquel control es el que el *dominus* tiene sobre el vehículo, el derecho sobre el mismo. Dice el Tribunal Supremo que esa condición desaparece, y por tanto dejará de responder el propietario no conductor cuando el vehículo “se cede sin límite de tiempo o especificación de actividades”, por lo que, *sensu contrario*, sí que responderá cuando se ceda con limitación temporal o para una actividad en concreto<sup>28</sup>.

Por tanto, si se cumplen los requisitos de la traslación de dominio (el título) y se hace la entrega del bien (el modo), independientemente de lo que figure en registros, será propietario a efectos de la responsabilidad civil el adquirente. Esta jurisprudencia se ve confirmada en resoluciones más recientes como la SAP de Málaga (Sección 5) 199/2022, de 12 de mayo.

Respecto a aquellos supuestos en los que la titular registral refuta tal condición de propietaria, resulta de utilidad el comentario hecho por HURTADO YELO<sup>29</sup> a la SAP de Murcia (Sección 1) 325/2017, de 19 de junio, resolución en la cual no se da por buena la alegación de la propietaria del coche de que el vehículo fue inscrito a su nombre cuando ella aún era menor de edad sin su consentimiento. Sin entrar en la validez o no de tal testimonio, entiende el tribunal que, al no presentarse prueba alguna de la no adquisición del vehículo y tampoco existir ningún tipo de acción judicial o extrajudicial por parte de la propietaria destinada a negar tal titularidad, no puede entenderse que no sea la propietaria.

Para que una persona pueda desprenderse de la condición de propietario, siempre que esta sea consciente de que figura como tal pese a no serlo, deberá realizar las acciones pertinentes (habría que ver si con o sin éxito) destinadas a enervar tal condición, no bastando la mera alegación de la no detentación de la condición de propietario.

Finalmente, antes de entrar a analizar cada uno de los preceptos referenciados por la LRCSCVM, cabe hacer un breve análisis de la posible aplicación del art. 1902 CC al

---

<sup>28</sup> GONZÁLEZ CASSO, J., “La responsabilidad civil subsidiaria del propietario de un vehículo”, en *La Ley*, tomo 4, 1999, págs. 1626 y 1627.

<sup>29</sup> HURTADO YELO J.J., “La responsabilidad del propietario del vehículo en el accidente de circulación”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 222, 2017 (III.1. Sobre la propiedad del vehículo).

propietario no conductor. La remisión hecha por la ley al art. 1903 no excluye la aplicación de lo recogido en el Código Civil para la responsabilidad aquiliana por hecho propio. Cuando el accidente en el que el propietario no era el conductor del automóvil sea imputable a un mal estado del vehículo, principalmente respecto de elementos esenciales como pueden ser los frenos o los neumáticos, podrá imputarse la responsabilidad civil al propietario de forma directa vía art. 1902 CC, y no por hecho de un tercero<sup>30</sup>. También podría estimarse culpa del propietario cuando este, en su condición de cedente, entregue su vehículo a una persona que de forma manifiesta no cumple los requisitos mínimos para manejar un vehículo<sup>31</sup>.

Es decir, en el supuesto anteriormente expuesto, se imputaría la responsabilidad civil al propietario, a pesar de no ser él quien condujese el coche que causó el accidente, al ser culpable del mal estado del vehículo, siempre que la causa efectiva del accidente resida en tales defectos.

De hecho, esta idea ya fue propuesta en el Anteproyecto de Ley Uniforme sobre Responsabilidad Civil de los automovilistas y sobre el seguro obligatorio, durante la tramitación de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, cuando los firmantes de una de las enmiendas a tal proyecto entendieron que, en el caso de accidente de un vehículo manejado por un tercero, cuando en tal vehículo hubiese defectos o rotura de alguna de sus piezas, debería responder el propietario<sup>32</sup>. Sin embargo, dicha idea sigue sin ser recogida en la normativa de forma expresa, debiendo acudir a otros mecanismos como el mencionado art. 1902 CC.

## 2.1. Artículo 1903 del Código Civil

El artículo 1903 CC se encarga, dentro de la generalidad de la responsabilidad civil extracontractual regulada en el Código Civil, de la responsabilidad civil por hecho ajeno, al igual que el art. 1.3 LRCSCVM, ya que este también recoge una responsabilidad por hecho ajeno, en este caso del conductor no propietario.

No procede reproducir aquí todas las relaciones reguladas en el art. 1903 CC, pero sí se puede traer a colación tanto el primer párrafo como el último del mismo para iniciar en análisis del mismo: “La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por actos y omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe

---

<sup>30</sup> BADILLO ARIAS, J.A., *Tesis Doctoral...* cit., pág. 151.

<sup>31</sup> DÍEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*, 1ª edición, Civitas Ediciones, Madrid, 1999, pág. 130.

<sup>32</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 209.

responder” y “La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia del buen padre de familia para prevenir el daño”. Incluye este precepto una responsabilidad civil directa y subjetiva.

En el ámbito aquiliano, la responsabilidad civil de la LRCSCVM y la responsabilidad recogida en el art. 1903 CC comparten varias notas de similitud. Podría pensarse que, siendo la remisión del art. 1.3 LRCSCVM únicamente a efectos de las relaciones por las que se responde, no tiene sentido analizar el sistema de responsabilidad de tal precepto. Sin embargo, si bien la remisión está hecha a esos efectos, no deja de ser el art. 1903 CC de aplicación supletoria a la ley especial, por lo que es de interés su análisis. Esto será también aplicable para el art. 120.5 CP.

Puede decirse que son sistemas similares porque ambos son de carácter directo y subjetivo, pero eso no implica que sean idénticas. A grandes rasgos, el art. 1903 CC establece una responsabilidad directa por dos motivos. En primer lugar, y en el que coincide con la LRCSCVM, el responsable directo es aquel que tiene una relación de dependencia con el conductor, por lo que se puede ejercer la acción frente a él. En adición a ello, la responsabilidad directa está fundamentada en la culpa del responsable por no ser diligente en la vigilancia o elección de las personas por la que responde<sup>33</sup>. Por tanto, cuando alguien responde por los hechos de un tercero por alguna de las relaciones tasadas en la ley, suele imputarse su responsabilidad en base a los criterios de la culpa *in eligendo* o *in vigilando*. Este segundo criterio puede diferir de lo recogido en la responsabilidad del propietario no conductor.

Entiende REGLERO CAMPOS que en el ámbito de la responsabilidad civil del propietario no conductor no es correcto acudir a la culpa *in eligendo* o *in vigilando*, indicando este que el criterio correcto se basa en que “el propietario o el detentador del vehículo responden por el mero hecho de ejercer un control sobre él”, ya que, aunque se preste o se ceda el vehículo, no desaparece el control sobre este. Sin embargo, nuestro ordenamiento no ampara una responsabilidad “por el hecho de la cosa”, por lo que es inevitable la aplicación del art. 1903 CC<sup>34</sup>. Pese a ello, la jurisprudencia no ha dejado de utilizar esos criterios para imputar responsabilidad al propietario no conductor<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J.L., *Derecho de daños*, 1ª edición, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1997, pág. 121.

<sup>34</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 212.

<sup>35</sup>La SAP de Barcelona (Sección 14ª) de 22 de mayo de 2001 dice lo siguiente: “el Tribunal Supremo ha venido manteniendo el criterio de apreciar la responsabilidad en el propietario a través de la

Ya en la primera resolución del Tribunal Supremo relativa a la responsabilidad civil del propietario no conductor, la STS de 23 de febrero de 1976, dejó entrever el Alto Tribunal la limitación del ordenamiento jurídico a la hora de imponer este tipo de responsabilidad. Esta sentencia, la conocida como “sentencia de los novios”, imputó responsabilidad a la propietaria del vehículo conducido por su pareja el cual fue parte de un siniestro. El tribunal imputó a la propietaria el deber de resarcir los daños basando su argumentación en el art. 1903 CC, en una interpretación analógica del mismo para incluir relaciones no recogidas en el precepto. Pese a ello, se apoya también el Tribunal Supremo en la aplicación del art. 1902 CC apreciando negligencia en la propietaria: “no se cuidó de elegir una persona que tuviera la necesaria prudencia para conducir”, es decir, culpa *in eligendo*<sup>36</sup>.

Podría concluirse, por tanto, que, si bien la jurisprudencia tiene claro que el propietario no conductor debe poder ser responsable de los daños causados, no tan claro está el argumento jurídico en el que basarse para afirmar lo anterior<sup>37</sup>.

Así las cosas, debiéndose aplicar el art. 1903 CC, debe traerse a colación la imputación de la responsabilidad en base a esa idea de subordinación. Se entendería que el propietario tiene obligación de responder por el hecho del tercero basándose en una mera relación de subordinación entre conductor y propietario<sup>38</sup>, siempre quedando la opción de probar el empleo de toda la diligencia debida.

Realmente el propietario responde por su posición de control sobre el vehículo, la cual sigue existiendo, aunque él mismo no se encuentre en su poder al haber sido cedido a un tercero<sup>39</sup>. Se responde por el hecho de la propiedad de la cosa (el vehículo) generadora de riesgo, como ocurre (sin ser aplicable el mismo sistema de responsabilidad) con la responsabilidad derivada de la posesión de animales que se regula en el art. 1905 CC<sup>40</sup>. Idéntica argumentación fue pretendida por la víctima de un atropello en la STS de 1914 mencionada en el apartado II.1, la cual fue rechazada por el Alto Tribunal.

---

institución de la culpa “*in eligendo*” o “*in vigilando*” exigiendo dicha responsabilidad al propietario por los hechos realizados por aquella persona a la que le cedió el uso del vehículo, cuando la misma no reunía las condiciones óptimas para dirigirlo”.

<sup>36</sup> CORRAL GARCÍA, E., “La responsabilidad extracontractual indirecta del propietario de un vehículo por los daños causados por un conductor autorizado”, en *Revista General del Derecho*, núm. 612, 1995, págs. 9576 y 9677.

<sup>37</sup> CORRAL GARCÍA, E., ob. cit., pág. 9581.

<sup>38</sup> BADILLO ARIAS, J.A., *Tesis Doctoral...* cit., pág. 151.

<sup>39</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 263.

<sup>40</sup> BADILLO ARIAS, J.A. (Dir.), *GPS: Derecho...* cit., pág. 95.

Tal argumentación se sustenta no únicamente en la condición de control del vehículo, sino en que se tiene el control de un bien que genera un riesgo. Esto es algo que de base se aplica en el sistema de responsabilidad de los vehículos a motor, ya que estamos ante elementos potencialmente peligrosos que, por su mera utilización, son objetos que pueden causar graves daños.

Este principio de responsabilidad por riesgo está reflejado en la jurisprudencia, como por ejemplo en la STS (Sala 1ª) 1326/1985 de 1 de octubre de 1985 la cual estima que la responsabilidad del poseedor del vehículo es “derivada del simple hecho de aquella posesión, prescindiéndose de la culpa de las personas que lo manejan por estimarse que el uso del automóvil, ya de por sí implica un riesgo”. Esta responsabilidad “deriva para el poseedor de un vehículo de motor por los daños que el mismo cause mientras es utilizado y máxime siendo su conductor”. Esta frase es relevante, ya que la última parte de la resolución es la que determina que la responsabilidad es por riesgo aun no conduciendo el vehículo, y que manejándolo se incrementa.

Puede verse que el Tribunal Supremo, en ocasiones, no habla de propietario no conductor, sino de “poseedor”. Habría que matizar tal concepción, puesto que realmente aquel que posee directamente el vehículo es el conductor, que es quien lo maneja. Por eso, entiende CORRAL GARCÍA que realmente el propietario no conductor es un poseedor mediato y el conductor es un poseedor inmediato<sup>41</sup>.

También ha introducido el Tribunal Constitucional el criterio del riesgo respecto al propietario no conductor, como ocurre en la STC 154/1994, de 23 de mayo, aunque en este caso apoyándose también en la culpa *in eligendo* o *in vigilando* (como ya se ha dicho, la jurisprudencia no termina de desligarse de tales criterios de imputación), indicando tal resolución que se puede trasladar la responsabilidad al propietario “al concurrir una culpa por falta de cuidado o vigilancia imputable al propietario del vehículo debido a su potencial peligrosidad”, siendo esta peligrosidad la base de la responsabilidad por riesgo.

Por tanto, si se funda la responsabilidad del propietario no conductor en la teoría de la responsabilidad por riesgo, paradójicamente puede llegarse a la conclusión de que entonces no se responde por el hecho de otro, sino por el riesgo del bien sobre él que se tiene el control. Es decir, estamos aplicando una norma, el art. 1.3 LRCSCVM, que se remite al art. 1903 CC, núcleo de la responsabilidad por hecho ajeno, para utilizar un

---

<sup>41</sup> CORRAL GARCÍA, E., ob. cit., pág. 9583.

criterio de imputación ajeno al pretendido. Esto, aunque no lo parezca, tiene lógica, y se fundamenta en la aplicación jurisprudencial de tal art. 1903 CC.

Los tribunales, en ausencia de regulación específica, debían basar sus resoluciones en las que se reclamaban daños a los propietarios en base al art. 1903 Código Civil, el cual tiene una lista tasada de supuestos. Por tanto, era legítimo cuestionarse si estamos ante un listado cerrado o podría hacerse una interpretación extensiva del mismo.

En el segundo de los sentidos se pronuncia la ya mencionada STS de 23 de febrero de 1976 (RJ 1976, 880)<sup>42</sup> la cual establece que la lista del art. 1903 CC es abierta en virtud de la finalidad del sistema “global” de responsabilidad civil extracontractual y en concordancia con los arts. 1902 y 1908.1 CC. Esto permite una interpretación analógica del mismo: “se pueden entender incluidos en el art. 1903 otros supuestos en los que exista o se genere alguna relación jurídica distinta de las que el precepto contempla “*ad exemplum*””.

Esta postura está consolidada en la práctica jurisprudencial, como se puede observar en resoluciones más recientes. Véase la STS 38/2016, de 8 de febrero, la cual dice lo siguiente: “Dado que la responsabilidad contemplada en el artículo 1903 del Código Civil no responde a la contemplada en una norma penal, ni de ámbito temporal y tampoco tiene carácter excepcional (pues no excepciona lo dispuesto en el artículo 1902 CC, sino que al igual que este, consagra una responsabilidad por culpa), se admite la aplicación extensiva por analogía respecto de los supuestos previstos en la norma, que no tienen el carácter de taxativos o de lista cerrada”. Esta fundamentación es acogida por jurisprudencia reciente, como la SAP de Melilla (Sección 7) 9/2020, de 5 de marzo, que transcribe de forma literal lo dicho por el TS.

En cuanto a que el propietario responda por una “relación de dependencia”, entiende la doctrina que no es la mejor teoría aplicable a la responsabilidad civil del propietario no conductor. Autores como BERCOVITZ entienden que “existen regímenes de responsabilidad por hecho ajeno fuera del art. 1903 CC en los que es indiferente que el vínculo de dependencia permita o no la realización de una labor de dirección o supervisión de la actuación del dependiente”<sup>43</sup>, entendiendo “fuera” como supuestos no

---

<sup>42</sup> GÓMEZ CALLE, E. “Capítulo VI: Los sujetos de la responsabilidad civil. La responsabilidad civil por hecho ajeno” en REGLERO CAMPOS, L.F. y BUSTO LAGO, J.F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª Edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. RB-6.18 (formato online).

<sup>43</sup> BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., *Comentarios al Código Civil. Tomo IX*, 1ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 13005.

recogidos de forma taxativa en el precepto. También era criticado el concepto de “dependencia” por YZQUIERDO TOLSADA, que lo calificaba de “elástico” y “ortopédico”<sup>44</sup>.

Similar consideración respecto al término de dependencia tiene CORRAL GARCÍA, puesto que entiende que, conceptuando dependencia como “acuerdo de voluntades de dos personas, adquiriendo una de ellas facultades de impartir órdenes e instrucciones a la otra”, no es tal lo que ocurre en los supuestos fácticos de cesión del vehículo por parte del propietario a un tercero conductor. Cuando el propietario presta su vehículo no implica ello la impartición de directrices respecto al uso del mismo<sup>45</sup>.

Por tanto, descartada la teoría de responsabilidad por culpa *in eligendo* o *in vigilando*, y entendiendo la doctrina que no puede responderse únicamente por la relación de dependencia en una interpretación extensiva del art. 1903 CC, la misma considera que la mejor teoría en la que fundamentar la imputación de la responsabilidad civil al propietario no conductor es aquella que se funda en el riesgo que conlleva tener el control de un vehículo en propiedad.

Esta es la posición idónea porque con ella se asegura que el propietario del vehículo responda por los daños causados por este, haya o no relación entre él y el conductor. De hecho, para REGLERO CAMPOS nos encontramos ante una responsabilidad civil con claros tintes objetivos<sup>46</sup>, lo cual confronta también con la subjetividad que caracteriza al art. 1903 CC.

Con ello no se quiere decir que, porque el propietario responda en base al riesgo que conlleva tener en propiedad un vehículo, lo vaya a hacer de forma objetiva. En la SAP de Vizcaya (Sección 5) 284/2021, de 12 de noviembre se determina<sup>47</sup> que la teoría del riesgo no es aplicable en la generalidad de los accidentes de tráfico en los que resulte de aplicación el art. 1903 CC, ya que el riesgo no es la única “fuente de responsabilidad”.

Cuando el vehículo del que es propietario el pretendido responsable se maneje contra su voluntad o sin que este haya autorizado su uso, se entiende que el control por el

---

<sup>44</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*, 1ª edición, Dykinson, Madrid, 2001, pág. 294.

<sup>45</sup> CORRAL GARCÍA, E., ob. cit., pág. 9579.

<sup>46</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil extracontractual... cit., págs. 858.

<sup>47</sup> Textualmente dice así la sentencia: “La doctrina del riesgo no resulta aplicable, sin más, en todo siniestro, La teoría de la responsabilidad por riesgo o “cuasiobjetiva”, como parece entenderse. El riesgo por sí solo, al margen de cualquier otro factor, no es fuente única de la responsabilidad establecida en los artículos 1902 y 1903 del Código Civil”.

que responde ha desaparecido. Es decir, en contextos como el robo del vehículo, sentido alguno tiene que responda el propietario. Todo ello no excluye que se le pueda imputar la responsabilidad cuando el uso ilegítimo del vehículo tenga causa en su propia negligencia<sup>48</sup>.

Lo anteriormente expuesto puede verse matizado, ya que hay supuestos en los que, aunque no haya autorización expresa del propietario para el uso del vehículo, puede ser igualmente responsable. Esto ocurre en aquellos supuestos en los que, de forma razonable, aunque el conductor no tenga autorización, se presume que la habría obtenido, no siendo necesaria tampoco en este supuesto una relación de dependencia<sup>49</sup>. El caso típico de este supuesto puede ser aquel hijo, con carné de conducir y con plenas facultades de conducción que, sin una autorización expresa, utiliza el coche de sus progenitores sin dar ningún tipo de aviso a los mismos. Si bien no hay una cesión autorizada, puede entenderse que, en el caso de requerirla el conductor, le iba a ser concedida la misma.

Como posteriormente será tratado en este trabajo, el actual régimen del art. 1903 CC, en relación con el art. 1.3 LRCSCVM, da pie a gran variedad de posibles casos de responsabilidad del propietario más allá de los citados en aquel precepto.

En cuanto a la situación procesal del propietario no conductor, plena legitimación pasiva tiene este en los supuestos del art. 1.3, no existiendo ningún tipo de litisconsorcio pasivo necesario en relación con el conductor causante del accidente. Así se pronuncia la SAP de Las Palmas de Gran Canaria (Sección 5) 547/2021, de 6 de octubre, la cual confirma tal legitimación pasiva respecto de la demanda presentada frente al propietario. Del mismo modo, afirma que se responde de forma “directa y solidariamente frente al perjudicado del siniestro”, por lo que habiendo solidaridad no hay carácter necesario en el litisconsorcio.

## **2.2. Artículo 120.5 CP**

Trasladando el estudio al Código Penal, el art. 120.5 CP al que se remite la LRCSCVM indica lo siguiente:

“Son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente:

---

<sup>48</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil extracontractual... cit., págs. 859.

<sup>49</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 214.

5.º Las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas”.

Esta norma, que se encuentra en un texto penal, realmente tiene contenido puramente civil<sup>50</sup>.

A diferencia del art. 1903 CC, precepto que se viene aplicando desde antaño, no se puede decir lo mismo del art. 120.5 CP, ya que la remisión al Código Penal por parte de la LRCSCVM cambió con la aprobación del nuevo Código Penal de 1995, pasándose de aplicar el art. 22 del Código Penal derogado al actual, variando también su contenido. Regula el nuevo texto relativo al ilícito criminal una responsabilidad automovilística *ex delicto* concreta, que no se recogía en el antiguo Código Penal<sup>51</sup>.

Anteriormente, estando aún vigente el antiguo y predecesor art. 22 CP, para declarar la responsabilidad *ex delicto* del propietario no conductor la jurisprudencia exigía una relación de empleo o dependencia y la verificación del accidente con ocasión del desempeño de obligaciones y servicios. Es decir, en un ámbito de vida cotidiana, en el que un propietario prestaba su vehículo, por ejemplo, a un amigo, no se estimaba responsabilidad por hecho ajeno si no existía tal tasada relación de dependencia. No se respondía por la mera propiedad<sup>52</sup>.

Esta doctrina exigía los siguientes requisitos para que respondiera el propietario: “que la circulación del vehículo se debiera a una actividad empresarial, y singularmente, que se realizara por cuenta de la persona o empresa que lo explota; que exista una relación de dependencia, directa o indirecta, entre principal y servidor; y que el dependiente actúe dentro de la esfera de su cometido o servicio”<sup>53</sup>.

Sin embargo, hay que indicar que la propia jurisprudencia, en defensa de la víctima perjudicada en los accidentes de circulación (y de que responda la aseguradora en *ultima ratio*), fue ampliando la concepción de dependencia recogida en el antiguo art. 22 CP, hasta llegar al punto de que, además de la ya reconocida responsabilidad de los

---

<sup>50</sup> Dice REGLERO CAMPOS que al ser un precepto de naturaleza estrictamente civil este se aplicará a la totalidad de los supuestos independientemente de la jurisdicción en la que se tramite el asunto en cuestión, ya que el art. 1.1 LRCSCVM se refiere a “alguna de las relaciones”, no explicitando que una de las relaciones sea de aplicación únicamente al orden civil y la otra al orden penal.

<sup>51</sup> REGLERO CAMPOS, L. F: “Capítulo X: Responsabilidad... cit., pág. RB-10.32 (formato online).

<sup>52</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 217.

<sup>53</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 215.

casos de dependencia entre dueño y conductor en los que había una jerarquía, se amplía la estimación de la responsabilidad civil a los casos de una mera cesión gratuita sin necesidad de dependencia entre los sujetos<sup>54</sup>.

En el supuesto de los empresarios se aplicaba una doctrina próxima a la responsabilidad por riesgo, si bien es cierto que en el supuesto de propietarios cuyo vehículo no estaba dentro de una actividad lucrativa no se ha llegado a declarar la responsabilidad por la mera propiedad<sup>55</sup>.

El Tribunal Supremo ha adoptado, al igual que se ha explicado con la responsabilidad por ilícito civil, la teoría del riesgo como criterio de imputación de la responsabilidad del propietario no conductor por daños derivados del delito, si bien es cierto que en el ámbito penal el Alto Tribunal hace diferentes valoraciones según si el propietario tiene un vehículo con fines lucrativos o no<sup>56</sup>.

Podría decirse que la teoría del riesgo es aplicable también a la responsabilidad derivada del delito del propietario no conductor en cuanto éste, en el momento de la cesión del vehículo a un tercero asume de manera voluntaria el riesgo que implica el uso de un bien peligroso en sí mismo<sup>57</sup>.

Este criterio objetivador de la jurisprudencia se ve reflejado en el contenido que el legislador decide incluir en el art. 120.5 CP. En primer lugar, se refleja la traslación de la interpretación “elástica” de la dependencia al texto recogiendo de forma literal un concepto más amplio, consagrando la responsabilidad subsidiaria de los titulares tanto por sus dependientes o representantes como por los delitos “que cometan cualesquiera personas autorizadas”, ya no siendo necesario ampliar artificialmente por la jurisprudencia el concepto de dependencia<sup>58</sup>.

Podría criticarse la inclusión en este apartado quinto del artículo 120 CP de la figura de los “dependientes o representantes” respecto del propietario persona jurídica<sup>59</sup>. En primer lugar, cabe crítica porque idéntica referencia se recoge en el art. 120.4 CP, por lo que cabe entender que al recoger tal precepto una responsabilidad “por los delitos que

---

<sup>54</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., “Artículo 1.3” ... cit., pág. 69.

<sup>55</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 217.

<sup>56</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 215.

<sup>57</sup> CORRAL GARCÍA, E., ob. cit., pág. 9581.

<sup>58</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Aspectos Civiles...* cit., pág. 290.

<sup>59</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., “La responsabilidad del propietario no conductor del vehículo en el nuevo Código Penal”, en *Revista de Derecho Privado*, mes 7-8, 1998, pág. 516.

hayan cometido”, entran aquellos realizados al mando de un vehículo propiedad del tercero que debe responder.

Además de la repetición de conceptos en el mismo artículo, la redacción del apartado quinto es errónea porque podría llegarse a interpretar que el titular deberá responder de forma subsidiaria por cualquier conducta realizada por el conductor dependiente o representante, mientras que en el apartado cuarto del mismo precepto solamente se responde en el desempeño de obligaciones o servicios. Entiende YZQUIERDO TOLSADA que bastaría con que el legislador hiciese referencia a los daños producidos por “personas autorizadas”, y que en caso de daños en el ámbito empresarial se aplicara el art. 120.4 CP<sup>60</sup>.

Más allá de esta redundancia, resulta cuanto menos debatible que, conforme al régimen del art. 120.5 CP, responda el propietario por absolutamente todas las conductas que realice el dependiente o responsable. Pone YZQUIERDO TOLSADA el ejemplo de que, siguiendo lo establecido por la norma, deberá el empresario responder de los daños causados a un pasajero ocupante del vehículo invitado por el conductor dependiente en un ámbito ajeno a sus obligaciones profesionales.

Más adelante en el presente trabajo se entrará a analizar supuestos concretos de relación de dependencia como el que tiene un empresario con su dependiente o los casos de arrendamiento de vehículos sin conductor. Sin embargo, el caso realmente problemático para la jurisprudencia fue el de la simple autorización típica que puede ocurrir de un padre a un hijo o de un amigo a otro. Como ya se ha dicho, previamente a la presente regulación la jurisprudencia se valía de la interpretación extensiva de la relación de dependencia para condenar al pago de la responsabilidad en estos supuestos, que pueden ser cesiones mediante una relación jurídica como un comodato o un préstamo gratuito o sin ella, como en el ejemplo que ofrece YZQUIERDO TOLSADA de aquel conductor que, habiendo bebido alcohol (y, por tanto, siendo diligente) le cede la conducción del vehículo a un ocupante que no lo ha hecho<sup>61</sup>. Ese mismo ejemplo, con la regulación actual, ya se ve integrado en las “personas autorizadas”, por lo que la jurisprudencia debe limitarse a aplicar la normativa y no hacer interpretaciones distorsionadas del ordenamiento.

---

<sup>60</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Aspectos Civiles...* cit., pág. 290.

<sup>61</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Aspectos Civiles...* cit., pág. 294.

Por tanto, también debió el Tribunal Supremo desligarse de la concepción de relación de dependencia para la imputación de la responsabilidad civil *ex delicto* del propietario no conductor. Concretamente en la STS de 28 de diciembre de 1990 establece que “no es necesario que la relación entre el responsable penal y el civil tenga un carácter jurídico concreto, ni menos aún que se responda con una determinada categoría negocial, pudiendo tratarse de un vínculo de hecho (de tal manera que se encuentre bajo la dependencia, onerosa o gratuita, duradera y permanente o puramente circunstancial y esporádica de un principal) o, al menos, que la actividad cuente con el beneplácito, anuencia o aquiescencia del supuesto responsable civil subsidiario”<sup>62</sup>.

La crítica al nuevo precepto penal no cesa ahí, sino que también es discutible que este hable de “titular”, aspecto ya tratado en profundidad en el apartado II.2, tanto en el ámbito de responsabilidad aquiliana como de la derivada del delito. Eso no es óbice para indicar que cuando se habla de titular, debería hablarse de detentador, puesto que el titular solamente lo es a efectos formales, pudiendo estar el control del riesgo desplazado al verdadero poseedor del automóvil, como puede ser el usufructuario (entre otros)<sup>63</sup>.

Por tanto, el alcance de esta responsabilidad civil, como se deduce del propio texto, es muy extenso, ya que puede ser una persona tanto física como jurídica, y en cuanto al tercero que comete el delito y del que se va a responder se recoge de forma amplia, ya que puede tratarse de cualquier persona autorizada para utilizar el vehículo.

Si bien la intención del legislador era aquella, la realidad fáctica es que la jurisprudencia interpreta, al igual que en el art. 1903 CC, de forma muy dilatada y extensiva las relaciones de las que el propietario responde en base al art. 120.5 CP.

En este sentido se pronuncia la SAP de Madrid (Sección 11) 211/2012, de 31 de julio: “La remisión del artículo 1.1 LRCSCVM al Código Penal, permite una interpretación muy amplia en lo concerniente a las relaciones de dependencia, representación o autorización”. A más abundamiento, hay que decir que el concepto de “*autorización*” cabe en su forma tácita, como viene admitiendo el Tribunal Supremo de forma consolidada, como por ejemplo en la STS (Sala 2ª, Sección 1ª) de 27 de enero de 1990, en el caso del depósito de un vehículo en un taller, indicando que “salvo en los casos en que se prohíba expresamente la utilización del vehículo fuera del recinto o local

---

<sup>62</sup> GONZÁLEZ CASSO, J., ob. cit., pág. 1626.

<sup>63</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Aspectos Civiles...* cit., pág. 297.

del taller, la entrega para su reparación, acompañada de las llaves, implica una autorización, explícita o implícita para conducir el vehículo por las vías públicas”. No quiere decir esto que la autorización tácita sea la norma general o que se aplique de forma recurrente, sino que cabe su apreciación.

Volviendo a la LRCSCVM, dicha norma en su art. 1.3 permite la exoneración de la responsabilidad del propietario cuando haya actuado con “toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”. Es decir, sobre el papel, no hay objetividad.

Frente a ello, a la hora de la determinación de la responsabilidad civil derivada del art. 120.5 CP este no establece necesidad alguna de que exista culpa o negligencia del propietario del vehículo<sup>64</sup>. Esto da pie, según el tenor literal de la norma, a una responsabilidad de carácter objetivo. Así lo entiende MEDINA CRESPO, quien dice que el precepto tratado “parece objetivar en extremo la regulación de la responsabilidad civil subsidiaria”. Y esto se debe a que el art. 120.5 CP no recoge cláusula alguna que ampare al propietario a probar, como sí hace la LRCSCVM, que actuó con la debida diligencia que le exonere de responder<sup>65</sup>. Claramente tiene el precepto “tintes objetivos”<sup>66</sup>.

Respecto a esta objetividad no hay discrepancias jurisprudenciales.

Continuando con la naturaleza de esta responsabilidad, hay que indicar que es una responsabilidad civil subsidiaria, como indica el texto: “Son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente”. Esto colisiona con la responsabilidad directa y subjetiva que pretende establecer la LRCSCVM, ya que el propietario “responderá”, sin matices; y la responsabilidad “cesará” cuando se pueda probar que se ha actuado de forma diligente. Por tanto, hay que determinar cómo conciliar esta confrontación normativa, o lo que es lo mismo determinar qué criterio es el que prevalece, y cuándo lo hace.

Llegando a este punto en el que son manifiestas las contradicciones entre la responsabilidad automovilística de la LRCSCVM y la del Código Penal, debe plantearse cómo interpretar la confluencia de ambas normas y cuál es el régimen a aplicar en última instancia.

---

<sup>64</sup> GÓMEZ CALLE, E., “Capítulo VI... cit., pág. RB-6.18 (formato online)

<sup>65</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil...* cit., págs. 204.

<sup>66</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 215.

En este contexto cabe la interpretación que determina que, en función del origen de la responsabilidad civil -si es un acto constitutivo de delito o no- se aplicarán los criterios del art. 120.5 CP para los hechos delictivos y el art. 1.3 LRCSCVM para los que no lo sean<sup>67</sup>. Si bien resultaría extraño establecer una dualidad de regímenes, no es algo que sea nuevo en nuestro ordenamiento jurídico, por lo que es legalmente aceptable.

La siguiente interpretación, que a su vez se divide en dos, es aquella que entiende que una norma desplaza a la otra. Por un lado, podría entenderse que el Código Penal, en su condición de ley posterior, deroga lo establecido en la LRCSCVM; o por otro, aplicando la lógica a la inversa, que la LRCSCVM en su condición de ley especial desplaza lo recogido en el Código Penal<sup>68</sup>. Realmente, la primera de las anomalías se resolvió con la aprobación de la actual LRCSCVM en 2004, que además de ley especial fue también ley posterior, pero en el momento de la aprobación del nuevo Código Penal la ley especial era anterior.

Para GÓMEZ CALLE<sup>69</sup> la postura óptima es la de la prevalencia del art. 1.3 LRCSCVM, aunque admite que podría interpretarse que la ley especial al referirse al art. 120.5 CP lo hiciese solo para los supuestos de autorización de uso del vehículo al conductor por parte de su propietario, ya que esta no se recoge en el art. 1903 CC.

En el mismo sentido se pronuncia REGLERO CAMPOS, quien entiende que del mismo modo que en la responsabilidad aquiliana la LRCSCVM se remite al art. 1903 CC a efectos de vinculación entre conductor y propietario, igual lo hace en términos de responsabilidad *ex delicto*. Sin embargo, aunque se tomase como posición la de concurrencia de normas en la que una desplaza lo recogido por la otra, seguiría considerándose que la LRCSCVM hace la remisión para regular únicamente las relaciones por las que se responde, en aras del principio *lex posterior generalis non derogat lex anteriori specialis*<sup>70</sup>.

Así las cosas, se puede determinar que el régimen de responsabilidad civil del propietario no conductor, cuando la responsabilidad derive de un delito, seguirá siendo una responsabilidad directa y subjetiva, siendo la norma principal para aplicar la LRCSCVM.

---

<sup>67</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 223.

<sup>68</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., “Artículo 1.3” ... cit., pág. 70.

<sup>69</sup> GÓMEZ CALLE, E., “Capítulo VI...” cit., pág. RB-6.18 (formato online).

<sup>70</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 223 y 224.

Resulta interesante traer a colación el atrevido y concreto planteamiento procesal propuesto por GONZÁLEZ COSSO, el cual entiende que el propietario no conductor, en los casos de responsabilidad civil *ex delicto*, puede ser también perjudicado del delito cometido por el conductor de su propio vehículo cuando haya perjuicios en el automóvil. En virtud de semejante casuística, sería el propietario no conductor de forma simultánea responsable civil de los daños sufridos por la víctima y perjudicado de los perjuicios sufridos en su propio vehículo<sup>71</sup>.

Hecha tal apreciación, finalmente hay que indicar que en estos supuestos la legitimación pasiva reside de forma conjunta en el conductor y en el propietario no conductor. No existe en este caso litisconsorcio pasivo necesario, ya que dice la doctrina del Tribunal Supremo que se trata de la denominada solidaridad impropia, por lo que la actora puede demandar a un sujeto o a ambos<sup>72</sup>.

Por tanto, analizada la relación que tiene la LRCSCVM con el art. 1903 CC y art. 120.5 CP a los que se remite el art. 1.3, pueden obtenerse las siguientes conclusiones. Visto el tratamiento que le dan la doctrina y la jurisprudencia a esta responsabilidad civil, puede afirmarse que la remisión realizada al art. 1903 CC y 120.5 CP es pura y simplemente a efecto de las relaciones por las que responde el propietario no conductor, debiéndose seguir el sistema de responsabilidad del propio art. 1.3. Es no es óbice pare que, de forma supletoria, se apliquen tales preceptos, lo que de hecho permite ampliar el espectro de supuestos en los que responderá el propietario no conductor a otros distintos a los tasados en los citados artículos.

### **III. SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMÓVIL**

#### **1. Obligación de suscripción del propietario**

Algo inherente a la responsabilidad civil automovilística es el Seguro Obligatorio de Accidentes. Si bien el SOA es un ámbito concreto de todo el sistema de responsabilidad civil automovilística el cual puede ser extensamente desarrollado, cabe hacer ciertas apreciaciones en la órbita del propietario no conductor.

Y proceden tales comentarios porque es la propia LRCSCVM, en su art. 2.1, la que determina que es tal propietario quien está obligado a suscribir el seguro: “Todo

---

<sup>71</sup> GONZÁLEZ COSSO, J., ob. cit., pág. 1629.

<sup>72</sup> FERNÁNDEZ ARÉVALO, A., “Régimen de la obligación de indemnizar los daños derivados de delitos dolosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor. Doctrina del Tribunal Supremo y la denominada Jurisprudencia Menor”, en *Revista de Derecho patrimonial*, núm. 19, 2007, pág. 19.

propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor el contrato por cada vehículo de que sea titular.”

En cuanto a la consideración de propietario, conviene recordar el art. 4 RD 1507/2008, regulador del Reglamento del SOA, el cual presume a efectos de aseguramiento como propietario del vehículo a la persona que figure como tal en el registro público pertinente. Como ya se ha dicho, es una presunción *iuris tantum*, que, si bien puede coincidir con la realidad, en los supuestos que no sea así el propietario, y, por tanto, el obligado, será el propietario civil del automóvil.

En primer lugar, hay que determinar si esta obligación impuesta es de cumplimiento inexcusable por parte del propietario o se admite el cumplimiento por otro sujeto. Así pues, la exigencia impuesta por la LRCSCVM realmente se trata de un “deber legal”<sup>73</sup>. De hecho, el propio artículo incluye la posibilidad de que la obligación sea cumplida por otra persona: “el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento”.

En la práctica general, será el propietario quien suscriba el SOA, pero resulta relevante analizar quién puede tener “interés” en tal aseguramiento. En este sentido vuelven a traerse a colación aquellos supuestos en los que la posesión del vehículo deja de estar en la esfera de su titular y se desplaza a un tercero, ya que los principales interesados en suscribir el seguro serán figuras como la del depositario, arrendatario, usufructuario o adquirente con pacto de reserva de dominio<sup>74</sup>.

Resulta relevante indicar que tal deber de aseguramiento tiene carácter absoluto, es decir, debe cumplirse independientemente de que el vehículo se utilice o no. Así lo ha determinado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la STJUE de 4 de septiembre de 2018 (asunto C-80/17). Entiende el TJUE que la obligación de aseguramiento debe ser independiente de que el vehículo se encuentre en una situación de estacionamiento permanente, debiendo establecer los estados tal obligación en sus ordenamientos<sup>75</sup>. Cuestión diferente sería el supuesto de que la propietaria del vehículo hubiese realizado algún tipo de acción dirigida a la administración a efectos de manifestar su intención de

---

<sup>73</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 490.

<sup>74</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 490.

<sup>75</sup> BADILLO ARIAS, J.A., “La obligación del propietario de un vehículo de suscribir el seguro obligatorio”, en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 9, 2018, pág. 3.

no conducir el vehículo (como, por ejemplo, iniciar los trámites para dar de baja el vehículo), lo cual podría entenderse como el fin de la obligación de asegurar<sup>76</sup>.

Respecto a la cobertura del SOA para aquellos casos en los que deba responder el propietario no conductor, ya dice el art. 2 LRCSCVM que se cubre, dentro de los límites, “la responsabilidad a que se refiere el artículo 1”, por lo que la responsabilidad del propietario no conductor queda cubierta. Esto en textos anteriores al de 1995 no era así, por lo que tal norma supuso un avance en aras tanto de una efectiva indemnización a la víctima como de la protección del patrimonio del propietario.

Entiende REGLERO CAMPOS<sup>77</sup> que deberá cubrirse la responsabilidad del propietario no conductor cuando este haya cedido el vehículo a un tercero siempre que este conductor cumpla con los requisitos mínimos para conducir, es decir, permiso de conducir y capacidades físicas para ello. No cabrá acción de repetición frente al propietario, a no ser que se den los supuestos del art. 10 LRCSCVM.

Cabe hacer también un breve análisis respecto a si el propietario que adquiere un vehículo asegurado por el antiguo titular ve cumplida su obligación durante la vigencia del contrato de seguro, o por el contrario debe suscribir otro SOA.

Realmente la normativa especial no recoge nada más allá del art. 24.5 RSORCCVM<sup>78</sup>, por lo que resulta aplicable la Ley de Contrato de Seguro. Así pues, al tratarse de un seguro de suscripción obligatoria se da una subrogación automática, que actúa en interés de todas las partes. Esta subrogación se dará siempre que la transmisión del vehículo asegurado sea un negocio translativo de dominio, y es una subrogación frente a la que cabe pacto en contrario entre adquirente y transmitente. Basta con que en el documento que formalice el traspaso del vehículo se indique una fórmula como puede ser “el coche se transfiere sin seguro” para que el nuevo propietario deba suscribir otro SOA. Tal frase se incluye en el negocio estudiado por la SAP de Málaga (Sección 5) 597/2020, de 30 de noviembre, la cual resuelve la controversia de quién debe hacerse responsable de los daños causados por un vehículo conducido por un conductor diferente al propietario

---

<sup>76</sup> LAFUENTE SÁNCHEZ, R., “Responsabilidad por los daños causados por un vehículo no asegurado estacionado en una propiedad privada y derecho de repetición del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo (A propósito de la Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018, asunto C-80/17, *Juliana*), en *Bitácora Millennium*, núm. 9, enero-junio 2019, pág. 9.

<sup>77</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., págs. 492 y 493.

<sup>78</sup> “En el caso de transmisión del vehículo asegurado, sólo podrá ser comunicada la baja del vehículo previa extinción del contrato de seguro, de conformidad con lo establecido en la Ley de Contrato de Seguro”.

y que había sido objeto de transmisión. Al incluirse la citada fórmula, el vehículo pasó a estar sin asegurar una vez transmitido, y al no volver a asegurarse por parte del adquirente, este fue propietario no conductor responsable del posterior siniestro ocurrido.

Lo que sí debe cumplirse por parte del transmitente (teniendo el adquirente también la facultad de hacerlo por su propia voluntad), es la comunicación de la transmisión al asegurador, quien tendrá la facultad de rescindir el contrato. En cualquier caso, si se incumple tal comunicación, el propietario adquirente y el asegurador quedarán liberados de indemnizar a la víctima, debiendo hacerlo el transmitente<sup>79</sup>.

En último término, lo realmente relevante de este apartado es determinar si, en caso de responsabilidad imputable al propietario no conductor, el asegurador se hace cargo de tal indemnización. La doctrina da una respuesta afirmativa.

No tendría sentido alguno la complejidad del actual sistema de responsabilidad civil del propietario no conductor (incluyéndose la obligación de asegurar) si, a la hora de resarcir un daño, no hace frente al mismo el seguro contratado.

Dentro de los límites cubiertos por el SOA, responderá siempre el asegurador. Dice la Dirección General de Seguros que el asegurador indemnizará los daños a resarcir “se le impongan al asegurado (es decir, el propietario) o al conductor autorizado y legalmente habilitado, a consecuencia de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los daños causados a terceros con motivos de la circulación con el vehículo especificado en las condiciones particulares”. Sin embargo, si la indemnización excede de tales límites, deberá el propietario responder con su propio patrimonio<sup>80</sup>.

## **2. Responsabilidad del propietario respecto del vehículo no asegurado**

Dentro del ámbito del SOA relacionado con el propietario no conductor, la LRCSCVM recoge aquel supuesto en el que se produce un accidente por un vehículo no asegurado conducido por un tercero, y cómo debe responderse ante tal situación.

Es el art. 1.3 párrafo segundo de la citada norma el que lo regula, y dice así: “El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído”.

---

<sup>79</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., págs. 498 a 503.

<sup>80</sup> CORRAL GARCÍA, E., ob. cit., pág. 9591 y 9592.

La casuística de esta responsabilidad es muy concreta, siendo un siniestro causado por un vehículo conducido por alguien que no es el propietario y circulando sin seguro en vigencia. La norma es clara, estableciendo una responsabilidad solidaria entre propietario no conductor y conductor (“propietario no conductor (...) responderá civilmente con el conductor”), y una responsabilidad que roza la objetividad, puesto que la única causa de exoneración es la sustracción del vehículo.

Hay que resaltar un matiz de esta responsabilidad respecto a la tratada en el apartado II de este trabajo, puesto que en este caso no parece exigir la LRCSCVM ninguna relación para que el propietario no conductor sea responsable. Por tanto, cualquier daño ocasionado por el vehículo no asegurado será imputable al titular del vehículo. Este aspecto es especialmente relevante puesto que, como se verá en el apartado IV del trabajo, en supuestos en los que la responsabilidad del propietario no conductor puede verse trasladada en ciertos casos (como el depósito del vehículo en un taller de reparación), no será así cuando el vehículo no esté asegurado. Tal casuística se resuelve en el AAP de Baleares (Sección 3) 82/2021 de 10 de mayo, resolución en la que la Audiencia, reproduciendo la jurisprudencia de una resolución del Tribunal Supremo fecha 27 de febrero de 1990, reconoce la facultad de repetición del Consorcio de Compensación de Seguros frente al propietario no conductor de un vehículo no asegurado en el supuesto de “la entrega del vehículo a un taller de reparaciones”, al ser esto “una forma o modalidad más del uso normal de un automóvil”.

Esta responsabilidad fue introducida<sup>81</sup> en el ordenamiento español vía Ley 21/2007, de 11 de julio, mediante la cual se traspone la Quinta Directiva CE. Eso no quiere decir que anteriormente a la norma no se condenase al propietario no conductor en estos casos, sino que, como ha venido siendo frecuente en este ámbito, la jurisprudencia tenía que recurrir a otros criterios de imputación, concretamente la culpa *in vigilando e in eligendo*, como se refleja en las SSTs 5871/1991, de 30 de octubre y 7577/1998, de 14 de diciembre<sup>82</sup>.

La obligación de responder, como es obvio, es imputable al propietario sea persona física o sea persona jurídica: véase la SAP de Sevilla (Sección 6ª) 78/2019, de 27

---

<sup>81</sup> Realmente, como se dice en el apartado dedicado a la evolución histórica, el texto que introduce la Ley 21/2007 ya formó parte de nuestro ordenamiento con el Real Decreto 7/2001, pero posteriormente ese contenido en concreto fue declarado nulo.

<sup>82</sup> FERNÁNDEZ GALLEGO, M.M., *Responsabilidad Civil y entidades aseguradoras. El derecho de repetición en el seguro del automóvil*, 1ª edición, Bosch Editor, 2016, pág. 25.

de febrero, en la cual se confirma la responsabilidad de una sociedad anónima: “acreditado que el vehículo estaba cedido por la propietaria del mismo de forma voluntaria y que el mismo carecía de seguro, la propietaria del mismo habrá de responder”.

En este contexto, cabe plantearse cuál sería la situación procesal del propietario no conductor. No parece suscitar dudas que tanto propietario como conductor son posibles demandados ya que, a tenor del art. 1.3 LRCSCVM, ambos responden de los daños producidos. Lo que no especifica el precepto es si se debe demandar a ambos sujetos, o se puede optar por actuar frente a uno de ellos. O lo que es lo mismo, si en el supuesto de que se demandase únicamente al conductor se pudiese plantear la excepción de litisconsorcio pasivo necesario respecto a la no demanda frente al propietario no conductor, y viceversa.

Dentro de la responsabilidad civil automovilística en términos generales, la jurisprudencia<sup>83</sup> viene señalando que no existe tal litisconsorcio pasivo necesario en los supuestos de pluralidad de responsables, al estar estos ligados por solidaridad. Esto se dará en el supuesto de varios agentes y una única causa.<sup>84</sup>

En el estudio realizado por HURTADO YELO respecto a la situación procesal del propietario no conductor, una de las resoluciones analizadas dice lo siguiente: “la responsabilidad no será solidaria en aquellos casos en los que los distintos implicados tienen un grado de responsabilidad distinto y evaluable, de forma que incluso el juzgador puede llegar a atribuir un porcentaje de participación a cada uno de ellos”. Realmente, más que de “porcentajes”, lo que es determinante a la hora de estimar la responsabilidad es que la responsabilidad del propietario no conductor es conjunta o diferente a la del conductor. Solo en el segundo caso existirá litisconsorcio pasivo necesario<sup>85</sup>.

Así las cosas, al ser la responsabilidad del propietario no conductor en supuestos de vehículo sin asegurar una responsabilidad conjunta y por ende solidaria, debe entenderse que no existe litisconsorcio pasivo necesario. Esto se ve reflejado en resoluciones como la dictada por la Audiencia Provincial de Barcelona en su SAP (Sección 17) 337/2013, de 10 de julio, en la cual se desestima una excepción de

---

<sup>83</sup> STS (Sala 1ª, Sección 1ª), 368/1995, de 22 de abril en HURTADO YELO, J.J., “Situación procesal del propietario no conductor de vehículo sin seguro por accidente de circulación”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 239, 2019, pág. 4.

<sup>84</sup> Ídem.

<sup>85</sup> HURTADO YELO, J.J., “Situación procesal... cit., pág. 5.

litisconsorcio pasivo necesario alegada por no haberse demandado al conductor del vehículo. Dice el órgano que la “relación jurídica ente el propietario del turismo y quien lo conducía con su consentimiento (...) hace que tengan legitimación pasiva para soportar la acción de dicha entidad, en forma solidaria y sin que tengan a su alcance la excepción de litisconsorcio pasivo necesario”.

Realmente, en la práctica, es habitual que la víctima ejerza la acción de forma directa frente al Consorcio de Compensación de Seguros, en virtud del art. 11.3 LRCSCVM: “Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio: el perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados en este artículo, y este podrá repetir en los supuestos definidos en el artículo 10 de esta Ley, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de un vehículo no asegurado”.

Tras esta acción frente al Consorcio de Compensación de Seguros, nos volvemos a situar en el contexto anteriormente explicado, en el que dicha entidad podrá repetir frente al propietario no conductor, frente al conductor, o frente a ambos. Esto es algo más que tratado y confirmado por la jurisprudencia, siendo una de las resoluciones bastante reciente al respecto la SAP (Sección 21) de Madrid 39/2022, de 23 de febrero, que dice así: “Y con base a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 11 de la LRCSCVM ejercita la acción de repetición que, en este precepto, se le reconoce (al Consorcio de Compensación) para el caso de daños causados por vehículo de motor no asegurado, contra el propietario del vehículo de motor no asegurado y el responsable del accidente”.

Aunque quizá la manera más efectiva para la víctima de percibir su indemnización sea actuar frente al Consorcio de Compensación de Seguros, también hay casos en la jurisprudencia en los que se acciona directamente frente al propietario no conductor del vehículo. Entre otras, la SAP de Tarragona (Sección 3) 511/2021, de 4 de noviembre reconoce la plena legitimación pasiva de la propietaria no conductora, en este caso una mercantil, como demandada directa para resarcir los daños.

Entiende la jurisprudencia que tal responsabilidad es imputable a ambos sujetos puesto que, si bien es cierto que la obligación de asegurar corresponde al propietario, el conductor responde por el riesgo de la conducción. Esa argumentación es la acogida por la SAP de Málaga (Sección 4) 526/2015, de 15 de octubre, diciendo esta lo siguiente: “en

modo alguno puede exonerarse de responsabilidad (el conductor) por el hecho de que la carencia del seguro sea imputable al propietario del vehículo, puesto que su responsabilidad se sustenta en el riesgo creado por la circulación y no en que el vehículo esté o no asegurado, de manera que sólo la culpa exclusiva o concurrente de la víctima le exonera de responsabilidad o se traduce en la moderación de la indemnización, por lo que expresamente se establece que ambos, conductor y propietario que no ha asegurado su vehículo, responden de los daños causados a las personas y bienes”.

En pro de tal solidaridad se pronuncia la SAP de Salamanca (Sección 1) 828/2021, de 28 de diciembre: “Nos encontramos ante obligaciones solidarias, siendo de aplicación lo dispuesto en el art. 1974 del Código Civil”. Entiende la Audiencia Provincial, por tanto, que en el caso de propietario no conductor de vehículo sin asegurar se responde en condición de solidaridad propia, ya que de ser impropia no sería de aplicación el art. 1974 CC. En el mismo sentido se pronuncian otras resoluciones, como la SAP de Gran Canaria (Sección 5) 122/2015, de 12 de marzo, que también en un supuesto de vehículo sin asegurar dispone lo siguiente: “por mor del art. 1974 CC el plazo de prescripción también quedó interrumpido respecto al mismo dado el vínculo de solidaridad existente entre ambos demandados en cuanto por disposición legal en principio del propietario no conductor del vehículo no asegurado, y el conductor del mismo causante del accidente de tráfico responderían del evento dañoso de forma solidaria”. Realmente, esta consideración de la solidaridad entre propietario no conductor y conductor en supuestos de vehículos sin asegurar como propia o impropia radica en la interpretación que se haga del segundo párrafo del art. 1.3 LRCSCVM, ya que al responder “con” puede entenderse que la ley convierte al propietario en codeudor solidario, y por tanto se trataría de una solidaridad legal, a la que le resulta de aplicación el art. 1974 CC.

Como conclusión al presente apartado, cabe tratar aquellos supuestos en los que, aun estando el vehículo causante del siniestro sin asegurar, cabe la exoneración del propietario al haber sufrido una sustracción de su automóvil.

El principal aspecto controversial de esta exoneración es determinar en qué circunstancias se puede entender que el vehículo ha sido sustraído.

No cualquier situación de “uso desautorizado” del vehículo puede considerarse a estos efectos una sustracción del vehículo. Sirva de ejemplo el AAP de Donostia (Sección 2) 44/2022, de 21 de febrero en el que el propietario no conductor repetido por el

Consortio de Compensación de Seguros alega sustracción del vehículo por uso desautorizado del mismo, en el sentido de que “el incumplimiento del compromiso verbal entre tío y sobrino referido a la no utilización de la motocicleta es una conducta reprobable por parte del sobrino y supone la vulneración de una obligación de orden moral. Sin embargo, (...) el tío no adoptó ninguna medida o cautela específica para evitar que las llaves pasaran a manos de su sobrino, y, de hecho, el sobrino accedió a las llaves”. De esta resolución se puede deducir que la sustracción debe constatarse cuando esta salga totalmente de la esfera del propietario no conductor, no pudiendo realizar esta ninguna conducta para evitarla.

Si bien pueden darse una infinidad de supuestos de sustracción de vehículos, lo idóneo es que el propietario del vehículo sustraído tome una posición activa en la reversión de esta situación, como por ejemplo una denuncia ante las autoridades. También resultará determinante a la hora de evaluar si una sustracción es verídica o no que el vehículo tenga daños en el mecanismo, o que este haya sido arrancado con las propias llaves que el propietario tiene de su automóvil<sup>86</sup>.

De hecho, gran valor probatorio se le dio a una denuncia presentada ante la Guardia Civil en la SAP de Valencia (Sección 6) 459/2016, de 23 de noviembre a la hora de constatar la sustracción del vehículo. El juez de primera instancia determinó “que es prueba suficiente la denuncia formulada por el propietario al día siguiente de ocurrir los hechos”, y aun reconociendo la Audiencia Provincial que solamente consta tal prueba acreditativa de la sustracción en los autos, al no concurrir ninguna otra prueba que esclarezca quién es el conductor del vehículo<sup>87</sup>, se confirma la sustracción y no se puede imputar responsabilidad alguna al propietario no conductor.

#### **IV. ALGUNOS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO NO CONDUCTOR**

Como se ha mencionado anteriormente, los tribunales hacen una interpretación bastante extensiva de las relaciones subsumibles en esta responsabilidad por hecho ajeno. Así pues, cabe analizar diferentes sujetos que pueden resultar responsables de la utilización del vehículo del que son titulares.

---

<sup>86</sup> AAP de Cádiz (Sección 2) 256/2017, de 29 de septiembre

<sup>87</sup> “Inexistencia de prueba que acredite que el vehículo accidentado fuera conducido por el demandado o por alguien a quien él se lo prestara” en la citada SAP.

## 1. Padres y figuras análogas

Como es lógico, algo que nace del propio sistema establecido y al igual que en el sistema anteriormente analizado, cada una de las particularidades en las que puede incurrir el propietario no conductor y la responsabilidad por hecho ajeno de la que debe responder puede nacer de un hecho considerado civil o de un ilícito penal. En el caso de los padres y tutores, esto quizá puede tener mayor complejidad, puesto que, en el caso de responsabilidad por hijos, cabe la posibilidad de que estos sean menores de edad, y concretamente en el ámbito de la responsabilidad civil *ex delicto*, como posteriormente veremos, la edad de 14 años marca unos efectos u otros en función de que el menor supere o no tal edad.

En términos civiles, la responsabilidad de alguno de los progenitores no conductores se recoge de la siguiente manera en la norma: “Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda”. La relación del art. 1903 CC entre padres e hijos menores de edad quizá es una de las más claras y asentadas por la jurisprudencia, en el sentido de que es una relación de dependencia, basada en el vínculo paterno-filial y la guarda ejercida por los progenitores. En ese sentido se pronuncia la SAP de Santa Cruz de Tenerife 171/2002 (Sección 4), de 13 de mayo, la cual dice que “para predicar la responsabilidad el titular del vehículo ha debido afirmar la existencia de una relación de dependencia, amparándola en la relación de parentesco entre padre propietario del vehículo e hijo conductor”, remitiéndose a la jurisprudencia del Tribunal Supremo que confirma lo expuesto. Esta afirmación sigue vigente en la actualidad, como refleja, por ejemplo, la ya citada SAP del mismo órgano 416/2021, de 2 de diciembre.

Lo mismo se aplicaría a los curadores y tutores, incluidos en el art. 1903 CC: “Los tutores lo son de los perjuicios causados por los menores que están bajo su autoridad y habitan en su compañía.

Los curadores con facultades de representación plena lo son de los perjuicios causados por la persona a quien presen apoyo, siempre que convivan con ella”.

Siguiendo dentro del ámbito de la responsabilidad aquiliana, atendiendo al contenido literal de la LRCSCVM, este pretende que la remisión al art. 1903 CC (realmente también es aplicable para la remisión al art. 120.5 CP) es exclusivamente a efectos de recoger en base a qué relaciones entre propietario y conductor responde el

primero de ellos. Es decir, según lo expuesto, el propietario no conductor responderá cuando nos encontremos ante alguna de las relaciones del art. 1903 CC. El art. 1.3 LRCSCVM habla únicamente de la responsabilidad del propietario no conductor, y al no aplicarse la responsabilidad civil recogida en el art. 1903 CC, ya que este solo funciona en este ámbito como “lista” de supuestos de responsabilidad, podría entenderse que los progenitores del menor conductor sólo responderán cuando, además de padres, sean también propietarios del vehículo, y no cuando esa condición no se dé<sup>88</sup>. Realmente, gracias a la aplicación supletoria de las normas generales los progenitores responden por tal condición además de por la de propietarios, pero esto refleja tanto la complejidad propia de la responsabilidad del propietario no conductor como la deficiente técnica legislativa de la ley especial.

En términos de responsabilidad derivada del ilícito civil, no parece presentar la responsabilidad del propietario (y progenitor) no conductor mayor complicación, puesto que el régimen es claro: estamos ante una responsabilidad directa y subjetiva, como ya se ha explicado anteriormente. Sin embargo, hay voces en la jurisprudencia que, si bien coinciden respecto al carácter directo de la responsabilidad, no lo hacen en cuanto a la subjetividad<sup>89</sup>. Por ejemplo, DE ÁNGEL YÁGÜEZ matiza que, en los supuestos de responsabilidad aquiliana del menor imputable, la responsabilidad de los padres será subjetiva, es decir, por culpa, y solidaria con el menor; pero en el supuesto de menores inimputables civilmente hablando, será directa y objetiva<sup>90</sup>. Por otro lado, dice YZQUIERDO que la diferencia entre el Código Civil y el Código Penal a la hora de imputar la responsabilidad a los progenitores es nula en la práctica, ya que resulta de gran dificultad desmontar la prueba de la culpa de estos, por lo que argumenta la objetividad de la responsabilidad *ex delicto*<sup>91</sup>.

---

<sup>88</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil...* cit., págs. 203-204.

<sup>89</sup> SAP de Barcelona (Sección 1) 266/2022, de 15 de mayo: “Han de ser civilmente responsables sus progenitores conforme a la regla general contenida en el párrafo segundo del artículo 1903 del Código Civil, según el cual “los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda”, precepto que hace una concreta aplicación de lo señalado en el primer párrafo de la misma norma al referir la obligación de responder establecida en el artículo 1902 antes citado, no solo por los actos u omisiones propios, sino también por los de aquellas personas de quienes se debe responder.

La obligación de los padres de responder por actos dañosos causados por sus hijos se concibe hoy en día, tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, con carácter objetivo dando por superada la antigua concepción que asentaba esta responsabilidad sobre la base de la culpa *in eligendo, in vigilando o in educando*”.

<sup>90</sup> DE ANGEL YÁGÜEZ, R., “Artículo 1903 CC”, en PAZ-ARES RODRÍGUEZ, C., DÍEZ-PICAZO PONCE, L., BERCOVITZ R. y SALVADOR CORDERCH, P. (Directores), *Comentario del Código Civil*, 2ª edición, Ministerio de Justicia, Madrid, 1993, pág. 2013

<sup>91</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 258.

Desde el punto de vista de la responsabilidad civil *ex delicto*, en el caso de que quien haya cometido el hecho sea un menor de 14 años, la Ley Orgánica de Responsabilidad Penal de los Menores en su art. 3 es clara, diciendo que, a estos, cuando el delito cometido implique un resarcimiento civil, se les juzgará conforme a lo recogido en el Código Civil, por lo que hay que remitirse a lo anteriormente expuesto.

Superando esa edad, cabe hacer una segunda distinción, entre los hijos menores que tengan entre 14 y 18 años y los hijos mayores de edad.

Respecto de los hijos que no alcanzan la mayoría de edad y cometen un delito en el presente ámbito, se parte del art. 61.3 LORPM: “Cuando el responsable de los hechos cometidos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden. Cuando éstos no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el Juez según los casos”.

Puede interpretarse que la LORPM regula, *a priori*, una responsabilidad subjetiva al poder moderarse la responsabilidad de, en este caso, los progenitores. Sin embargo, de acuerdo con la interpretación que ha hecho la jurisprudencia de tal responsabilidad, el alcance de tal moderación de la responsabilidad en ningún caso será tal que suponga la exoneración de sufragar los daños causados por el menor<sup>92</sup>. En ese sentido se pronuncia la reciente jurisprudencia de varias Audiencias Provinciales. Parte la SAP de Sevilla (Sección 3) 255/2022, de 17 de junio diciendo que la LORPM establece “un sistema de responsabilidad civil cuasiobjetiva de los padres por los daños y perjuicios causados por los hechos delictivos cometidos por sus hijos menores de edad”. Más allá va la SAP de La Rioja (Sección 1) 186/2022, de 7 de noviembre, la cual entiende que el presente régimen de responsabilidad “se caracteriza, en términos sustantivos, por su marcada naturaleza objetiva”. Pueden verse diferentes posturas en la jurisprudencia, que además contrastan con la subjetividad que podría entenderse que regula la LORPM, respecto a la objetividad de la responsabilidad de los padres alegada por las audiencias en estos supuestos.

---

<sup>92</sup> SURROCA COSTA, A., *Tesis Doctoral: La responsabilidad civil por hecho ajeno derivada de delito o falta*, Universitat de Girona, Girona, 2012.

En cuanto a la doctrina, esta parece decantarse por el carácter objetivo de la responsabilidad de los progenitores regulada por la LORPM. Para GÓMEZ CALLE, la responsabilidad del art. 61.3 LORPM es objetiva, “pues en absoluto aparece supeditada a la existencia de culpa por su parte”<sup>93</sup>. Más allá va ATIENZA NAVARRO, quien generaliza y dice que considerar esta responsabilidad como objetiva es algo “común en la doctrina”, y fundamenta tal objetividad en la inexistencia de una cláusula “exoneratoria”<sup>94</sup>. Por tanto, no hay posibilidad para los padres o tutores del menor de excusarse en el empleo de la máxima diligencia debida<sup>95</sup>.

Parece ser que la única matización que admite la norma es la de “moderar” la responsabilidad, pero nunca absolverá. Viene diciendo la jurisprudencia menor de las Audiencias Provinciales que, primero, la indemnización puede verse reducida, pero no exonerada; y segundo, que tal moderación es una “facultad” del juez, no una obligación<sup>96</sup>. Además, en caso de que modere la responsabilidad, esta no sigue criterios de imputación propios de una responsabilidad subjetiva, sino que reducirá (que no eliminará) el *quantum* a indemnizar independientemente de que exista culpa o no<sup>97</sup>.

Entiende YZQUIERO TOLSADA que en el ámbito de la responsabilidad civil *ex delicto* podría haberse establecido una presunción de culpabilidad, algo a lo que es reticente el legislador, quizá por la relación que tiene esta responsabilidad con el ámbito penal, a pesar de ser un campo puramente civil<sup>98</sup>. A pesar de ello, los tribunales en la práctica trasladan la carga de la prueba de haber actuado con la debida diligencia sobre los progenitores, y eso en el ámbito de la responsabilidad civil en muchos casos presenta una alta dificultad.

Por otro lado, se trata de una responsabilidad directa y solidaria. Así opina también la jurisprudencia. La SAP de Alicante (Sección 10) 474/2021, de 20 de diciembre dice en tal sentido que “deben ocurrir circunstancias excepcionales para que pueda moderarse la

---

<sup>93</sup> GÓMEZ CALLE, E. “Capítulo XXI: Responsabilidad de padres y centros docentes” en REGLERO CAMPOS, L.F. y BUSTO LAGO, J.F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª Edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. RB-21.5 (formato online).

<sup>94</sup> ATIENZA NAVARRO, M.L., “La responsabilidad civil de los padres, de los tutores y de los curadores con facultades de representación plena”, en CLEMENTE MEORO, M.E. y COMAS COBIELLA, M.E. (Directores), *Derecho de Daños*, 1ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021 (Tirant lo Blanch Biblioteca Virtual), págs. 620 y 621.

<sup>95</sup> PANISELLO MARTÍNEZ, J. “La responsabilidad civil de padres, tutores y curadores”, en *Revista Boliviana de Derecho*, núm. 34, 2022, pág. 319.

<sup>96</sup> GÓMEZ CALLE, E. “Capítulo XXI... cit., pág. RB-21.3 (formato online).

<sup>97</sup> ATIENZA NAVARRO, M.L., ob. cit., pág. 622.

<sup>98</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad... cit.*, pág. 258.

responsabilidad de los padres de naturaleza próxima a la objetiva por los hechos cometidos por los menores”. Y en ese caso, se refiere la Audiencia a moderar, en ningún caso a extinguir o exonerar la responsabilidad. A efectos prácticos realmente se traslada la culpabilidad a los progenitores, que son quienes responden en última ratio.

En cuanto a tal moderación, simplemente hay que decir que será el juez el que, en cada caso observe si concurren las causas para tal moderación, y en qué grado o alcance se hará la misma.

Si el hijo es mayor edad, aparece de nuevo en el ordenamiento una confluencia de normas dentro de la legislación penal. Al art. 120.5 CP ya tratado se suma el art. 120.1 CP, el cual establece que los curadores con facultades de representación plena que convivan con la persona a quien prestan apoyo, e incurran en culpa o negligencia, serán también responsables. Es colacionable este precepto puesto que puede darse el caso de que el hijo mayor de edad sea la persona con apoyo, y sus progenitores sean los curadores. Si bien el art. 120.1 es aplicable a la generalidad de los ilícitos penales, en nuestro ámbito, podría entenderse que en virtud de la *lex specialis* va a seguir aplicándose la relación recogida en el art. 120.5 CP. Sin embargo, esto no es algo absoluto, ya que el art. 120.1 CP también tiene notas de ley especial.

## **2. Empresarios**

El art. 1903 CC dice lo siguiente respecto de la responsabilidad por hecho ajeno de la que responden las personas empresarias: “Lo son igualmente (responsables) los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en los que tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones”. En términos de teoría general de la responsabilidad civil, la responsabilidad del empresario exige una responsabilidad o bien *in eligendo*, ya que este no ha optado por los dependientes óptimos para realizar las labores propias de la actividad lucrativa; o bien *in vigilando*, por no haber observado e impedido la conducta que da lugar al deber de responder<sup>99</sup>. Lo que no es colacionable a la responsabilidad aquiliana del empresario es la culpa *in operando* del dependiente, en cuanto que lo que se regula en el art. 1903 CC es una responsabilidad por culpa presunta y no una responsabilidad vicaria<sup>100</sup>.

---

<sup>99</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J.L., ob. cit., pág. 128.

<sup>100</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 267.

Los tres requisitos para poder apreciar esta responsabilidad son los siguientes: la conducta del causante directo del daño, la existencia de relación de dependencia con entre el causante y la persona empresaria, y un daño producido en el ejercicio o con ocasión de las funciones del trabajador. En cuanto al primero de los requisitos, dice la jurisprudencia del Tribunal Supremo que es una culpa *in operando*<sup>101</sup>. Sin embargo, cabe plantearse la duda de si, en el caso de no existir culpa alguna imputable al dependiente, debe seguir respondiendo el empresario por el daño producido al tercero, entendiendo que la responsabilidad de aquel no se funda en el hecho del dependiente, sino en sus propios actos. En el ámbito de la responsabilidad civil *ex delicto*, por el propio hecho de tener el daño su origen en una conducta penal, la culpa *in operando* es requisito esencial para que el empleador pueda responder por él, así lo entiende el Tribunal Supremo<sup>102</sup>.

Obviamente, esto hay que trasladarlo del paradigma general al ámbito de los accidentes de circulación.

Unanimidad hay, sin embargo, respecto a que la relación de dependencia es inexcusable para hacer responder al empresario por el art. 1903 CC. Mayor discrepancia puede haber en cuanto a la concepción de “relación de dependencia”, pero esa discusión no es objeto del presente estudio. A modo ilustrativo, hay que indicar que el Tribunal Supremo, menciona una “relación jerárquica”<sup>103</sup>, siendo conveniente ilustrar qué se entiende por tal relación. Para que exista la vinculación entre empleador y dependiente a efectos de responsabilidad civil, no se requiere un control directo o dirección técnica del primero sobre el segundo, sino que la relación jerárquica se ubique dentro de la denominada “organización económica” de la empresa<sup>104</sup>. Esto se traduce en que, estando el trabajador dentro del organigrama de la sociedad, y dándose todos los requisitos exigidos, el empresario responderá por su condición de titular.

Quizá el último de los requisitos es el más relevante respecto de la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación, ya que en el momento en el que un dependiente utiliza un vehículo de empresa las 24 horas del día, los 7 días de la semana, la distinción entre uso en el ejercicio o con ocasión del trabajo y uso personal puede resultar complicada, ya que existen infinidad de casuísticas: dependiente que sufre un

---

<sup>101</sup> SURROCA COSTA, A., ob. cit., pág. 144.

<sup>102</sup> Sentencias de 23 de febrero de 1966, R.A.J. 1297, y 25 de octubre de 1980, R.A.J. 3628 en YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 267.

<sup>103</sup> STS (Sala 1ª, Sección 1) 328/2005, de 13 de mayo.

<sup>104</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 268.

accidente y causa un daño en jornada laboral y realizando sus funciones, dependiente que tiene asignado un vehículo de empresa a tiempo completo pero sufre el accidente fuera de la jornada laboral en un uso personal del mismo, dependiente que no está utilizando un vehículo titularidad de la empresa pero la actividad profesional de la misma conlleva la utilización de vehículos de terceros (talleres, concesionarios o incluso una empresa que alquila otro vehículo para un momento puntual concreto) y se produce un accidente con tal vehículo, etc.

En esta infinidad de supuestos, lo que determina la exoneración o no del empresario es la “extralimitación del dependiente”<sup>105</sup>, lo cual lleva el estudio de la responsabilidad al análisis de infinidad de variables que pueden darse en cada caso.

En sentido amplio, la jurisprudencia del Tribunal Supremo utiliza como delimitador entre la imputación o no de la responsabilidad al empresario que el vehículo de su titularidad esté siendo utilizado con motivo de la actividad profesional.

Cuando la conducción es ajena al trabajo desempeñado en la empresa, será determinante el control que tenga el propietario sobre el vehículo. Cuando el propietario, por el motivo que fuere (probablemente imputable al conductor) no pueda ejercer un control efectivo sobre el dependiente, no podrá imputársele responsabilidad civil alguna. Así lo entiende el Alto Tribunal en la STS (Sala 1ª, Sección 1) 1212/1992, de 30 de diciembre de 1992 la cual dice que “toda responsabilidad, subsidiaria o defectiva ha de conectarse con el ámbito del servicio asignado al autor directo y la jurisprudencia ha venido matizando dos áreas: la comprensiva de tal responsabilidad en los casos de simples demasías o extralimitaciones del agente, y excluyendo de la misma los supuestos en los que los comportamientos o conductas del agente se sitúan de manera totalmente ajena, al margen de la relación que lo liga con el principal”. Se podría decir que desaparece el nexo causal en el cual basar la responsabilidad civil por hecho ajeno imputable al empresario, ya que el daño se ha producido en un ámbito totalmente ajeno al profesional en un uso privativo del vehículo.

Lo anteriormente expuesto se aplica principalmente en los casos en los que las empresas adquieren un vehículo con el único fin de cederlo al empleado, el cual le puede dar al mismo un uso exclusivamente profesional o un uso mixto. En la segunda de las opciones, en las que se combina uso personal con uso profesional, es cuando se

---

<sup>105</sup> SURROCA COSTA, A., ob. cit., pág. 144.

responderá si el accidente se produce en el ámbito de sus funciones dentro de la empresa<sup>106</sup>.

De vuelta al ilícito penal, como ya se ha dicho, se trata de una responsabilidad subsidiaria y objetiva, no cabiendo por parte de la empresa prueba que permita graduar su implicación en la responsabilidad civil.

Respecto a ello, resulta interesante indicar que para autores como YZQUIERDO TOLSADA esta responsabilidad creada en 1995 es vicaria ya que “es indiferente que haya o no culpa: se responde por el hecho de tener unos subordinados que actúan por y para el llamado a responder”.

### **2.2.1. Profesores de autoescuela**

Este particular supuesto está enfocado en aquel caso en el que el conductor es aquel alumno que está realizando una clase de conducción previa (y necesaria) antes de realizar el pertinente examen para obtener el permiso de conducir.

En términos técnicos, el RDLeg 6/2015, que regula el TR de la Ley de Tráfico, en su Anexo I Apartado 1 determina que, en los casos de la autoescuela, “tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”.

No es abundante la jurisprudencia sobre este tipo de casos. Sin embargo, la SAP de Las Palmas (Sección 5) 376/2006, de 25 de julio nos arroja cierta luz al respecto. Para la Audiencia, en los accidentes de vehículos de autoescuela debe tenerse la siguiente consideración: “En el caso de un vehículo de autoescuela que circula en el tráfico ordinario conducido por un alumno acompañado por el profesor a cuyo cargo se encuentran los mandos adicionales del vehículo, la corrección de las maniobras del vehículo y la adecuación de su circulación a las normas de tráfico, y a las circunstancias del momento, únicamente pueden exigirse al profesor de la autoescuela”.

Por tanto, frente a daños a terceros se responderá o bien por el art. 1902 CC<sup>107</sup> en los casos de que el profesor sea el propietario de la empresa o autónomo o que el profesor empleado de la autoescuela haya sido negligente; o bien responderá la autoescuela por la responsabilidad de sus dependientes en base al art. 1903 CC.

---

<sup>106</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 220.

<sup>107</sup> ZORNOZA SOMOLINOS, A. *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio de derecho comparado.*, 1ª edición, Dykinson, Madrid, 2021, pág. 136.

Por otra parte, a modo ilustrativo, es relevante mencionar la posibilidad de que la persona que sufra los daños del accidente sea el alumno de la clase práctica de conducción. En ese supuesto, el causante de tales perjuicios es el profesor conductor. Si ese profesor trabaja por cuenta propia, será él el propio responsable civil de lo reclamado, mientras que si este trabaja por cuenta ajena nos encontramos ante una responsabilidad del propietario no conductor empresario en colación con la responsabilidad por hecho propio del profesor. No es incompatible que responda también el trabajador.

Así lo determina la SAP de León (Sección 1) 97/2017, de 24 de febrero, “La responsabilidad que se imputa es por su condición de dueño de la autoescuela y, además, por su condición de profesor en el momento en el que se produjo el accidente. No estamos, por tanto, ante una responsabilidad por la circulación de vehículos de motor sino ante una responsabilidad del profesor de una autoescuela, por lo que no es de aplicación lo dispuesto en el art. 1.1 del TRLRCSCVM”.

Finalmente, cabe hacer una mención al tratamiento del seguro en los supuestos de la autoescuela, en los que, al ser el vehículo susceptible de ser manejado por cualquier profesor o alumno que forme parte de la autoescuela, no es determinante a la hora de que el SOA responda que no aparezca el nombre concreto del asegurado. Así lo entiende la SAP de Badajoz (Sección 2) 190/2015, de 29 de julio.

### **2.2.2. Encargados de talleres mecánicos**

En el ámbito de la responsabilidad de los encargados de un taller mecánico debería decirse que estamos ante una clase especial de responsabilidad del empresario, que responderá, bien vía art. 1903 CC o bien vía art. 120 CP de aquel empleado que cause perjuicios durante sus labores profesionales.

La complejidad de este tipo de casos radica en que los accidentes se producen con vehículos cuya propiedad reside en los clientes del taller, ni siquiera son vehículos propiedad de la empresa manejados por los trabajadores.

Aquí surgen las siguientes preguntas en el caso de accidente con daños a terceros:  
¿responde el propietario del vehículo? ¿Responde el encargado/propietario del taller?  
¿Responde el empleado conductor del vehículo?

Como se aprecia, es una situación compleja en la que participan diversos sujetos.

En la jurisprudencia del último cuarto del siglo XX, concretamente la STS de 18 de marzo de 1986, resolvió el tribunal estimando la responsabilidad del dueño de la empresa explotadora del taller, pero en virtud del art. 120.4 CP, al no haber tampoco extralimitación en sus funciones por parte del dependiente. Sin embargo, no hay mención respecto a la responsabilidad del propietario no conductor en tal supuesto<sup>108</sup>.

Continuando con el propietario del vehículo, su responsabilidad civil se ve exonerada cuando se limite a depositar en el taller su vehículo para que este sea reparado o se le dé el tratamiento pertinente, en términos generales y sin realizar autorización concreta alguna respecto al uso del vehículo. En tal caso, se traslada el control del vehículo al propietario de dicho establecimiento. En cuanto a las citadas “autorizaciones”, es ilustrativa la SAP de Pontevedra (Sección 5) 228/2010, de 23 de agosto, en la que se exonera al propietario de responder de los daños producidos por un accidente causado con su vehículo por el taller ya que no quedó demostrado que tal propietario autorizase a la empresa a circular con su vehículo por la vía pública. De aquí se puede deducir que, cuando el propietario autorice expresamente a, como ocurre en este caso, utilizar el vehículo en la vía pública para comprobar la adecuación de las reparaciones, será también responsable.

En parecido sentido, pero en relación no con el uso del vehículo fuera del taller sino en relación con la persona concreta que debía manipular el vehículo, se pronuncia el Alto Tribunal. La STS (Sala 1ª, Sección 1) 640/2014, de 4 de noviembre dice que “aunque se entendiera que la propietaria del vehículo, al dejarlo en el taller para su reparación, había autorizado a que la eficacia de esta se comprobara circulando por una vía pública, en ningún caso podría afirmarse que había autorizado a que lo hiciera una persona determinada, de forma que esta adquiriera la condición de asegurada o quedara amparada por el seguro obligatorio del vehículo”. En el caso tratado en los autos de la referida sentencia, quien sufragó en primer término los daños causados fue la aseguradora de la propietaria del vehículo, negándosele la acción de repetición frente al taller en instancias anteriores. Lo que determina el Tribunal Supremo es que sí corresponde tal acción de repetición frente al taller en su condición de “tercero responsable”<sup>109</sup>.

---

<sup>108</sup> GONZÁLEZ COSSO, J., ob. cit., pág. 1627.

<sup>109</sup> MAGRO SERVET, V., “La responsabilidad civil de los encargados de taller de reparación de vehículos por accidente causado cuando estaba siendo probado”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 197, 2015, págs. 6 y 7.

Visto el criterio que tiene el Alto Tribunal respecto a la responsabilidad del taller, hay que indicar que no era una corriente unánime seguida por las Audiencias Provinciales de forma previa a la resolución. Estas fundaban su argumento en que, al depositar el vehículo en el taller, de forma explícita o implícita se está autorizando a su conducción, y por tanto, a responder en su condición de propietario no conductor respecto de los daños que se pudiesen causar. Únicamente apreciaban la condición de tercero responsable a la empresa en el caso de que el propietario pudiese probar que de ningún modo se había autorizado el uso del vehículo, solamente la reparación<sup>110</sup>.

Dicho esto, la jurisprudencia menor más actual, al igual que el Tribunal Supremo, imputa la responsabilidad al taller, bien a su titular persona física o a la mercantil que lo explota. Por tal posición opta la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 11) en sus sentencias 154/2020, de 17 de junio y 292/2020, de 21 de septiembre, argumentando que en la casuística de daños causados por un empleado del taller con un vehículo depositado por un cliente responderá dicho taller “ex artículo 1903 regulador de la responsabilidad civil contractual, al ser responsable el taller como ente jurídico administrado por su titular... del hecho ajeno de su empleado” y existiendo sobre tal mercantil la obligación de “conservar el coche con la diligencia de un buen padre de familia”.

También se condena al taller a sufragar la responsabilidad civil causada por el vehículo depositado en la SAP de Navarra (Sección 3) 16/2020, de 21 de enero. Sin embargo, este caso presenta la particularidad de que los daños causados por el taller con el vehículo del propietario no conductor tienen lugar dentro de las propias instalaciones de la empresa, concretamente un concesionario. Si bien no tiene relación directa con la materia aquí tratada, hay que aclarar que se discutió en tal pleito si lo ocurrido se trataba de un hecho de la circulación, con clara intención de eximirse la aseguradora de resarcir la responsabilidad, dictando la Audiencia Provincial que efectivamente lo era. Continuando con la imputación de la responsabilidad, la resolución es clara y concisa: “La vinculación con el conductor que contempla este precepto (Art. 1.3 LRCSCVM) por remisión al art. 1903 CC no existe en este caso, puesto que el propietario se limitó a depositar el vehículo en las dependencias del concesionario a fin de que se le realizara una reparación”. Por lo cual, se desplaza al taller la responsabilidad, que en este caso

---

<sup>110</sup> MAGRO SERVET, V., ob. cit., pág. 3.

realmente fue sufragada por la aseguradora del mismo, que era la demandada en el procedimiento.

Por tanto, se traslada la responsabilidad civil al encargado/propietario del taller, que responderá en su condición de empresario conforme a lo expuesto en el apartado 1.3.2.

A todo ello resulta interesante añadir un caso muy concreto que también puede ocurrir en los talleres de reparación de vehículos, y es aquel supuesto en el que empleado utiliza un coche depositado en el negocio para fines particulares, siendo tal vehículo propiedad del cliente, y cause unos daños. Entiende la jurisprudencia que el taller como empresa (bien una persona física o bien una sociedad) responderá solo en aquel caso en el que el empleado haya sido autorizado para tal conducción, aunque posteriormente lo utilice para fines propios<sup>111</sup>.

Hay que traer a colación una última posibilidad que puede darse, y esta es que el vehículo depositado por el propietario no conductor en el taller sea sustraído del mismo. Este particular supuesto lo resuelve la SAP de A Coruña (Sección 6) 286/2016, de 30 de septiembre, y en la misma se concluye que, si bien es cierto que el taller puede responder frente al propietario en virtud de la no adopción de aquellas medidas necesarias para garantizar la custodia del vehículo, no implica eso una derivación de la responsabilidad civil causada por el vehículo a la figura de tal taller, del mismo modo que tampoco es imputable al propio propietario no conductor del vehículo. Así pues, en tal caso, en virtud del art. 1.3 LRCSCVM ambas partes se verán exoneradas de sufragar la responsabilidad civil causada por el conductor del vehículo sustraído.

### **2.2.3. Arrendadores**

En cuanto al caso de arrendamiento de vehículos, de nuevo aparece una figura que da pie a varias situaciones: arrendamiento básico, arrendamiento financiero, etc. De la teoría general de la responsabilidad civil se deduce que, en el momento en el que el arrendador deja de tener el control sobre el vehículo al cederlo al arrendatario, ya no se le podría exigir responsabilidad.

Sin embargo, esto colisiona con la regulación del art. 1.3 LRCSCVM en virtud del cual, apriorísticamente, responde el propietario del vehículo en los casos tasados. Esa

---

<sup>111</sup> Sentencia de 18 de marzo de 1986 (R.A.J. 1651) en YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 296.

figura de propietario trasladada al presente caso radica en el arrendador del vehículo. Queda claro que este caso en concreto presenta ciertas particularidades.

Ilustradora es la SAP de Ourense (Sección 2) Nº Recurso 6/2005 (Roj: SAP OU 190/2005), de 21 de marzo, la cual concluye que, en los supuestos de arrendamiento de vehículos, no existe vínculo entre las partes en virtud del cual el arrendador deba responder por culpa *in operando* o *in vigilando*, ya que por la naturaleza del negocio jurídico el vehículo deja de estar dentro de su ámbito de control. Esta antigua jurisprudencia está confirmada por resoluciones más actuales como la SAP de Madrid (Sección 8) 290/2022, de 29 de junio, que reproduce el tenor literal de la sentencia anteriormente citada<sup>112</sup>.

Lo anteriormente expuesto debe aplicarse a formas de arrendamiento como el *leasing* o el *renting*<sup>113</sup>. En cualquiera de los dos casos expuestos, el automóvil deja de estar dentro del ámbito de control de la empresa arrendadora, aunque sigan siendo los propietarios formales. Además, estos tipos de arrendamiento tienen vocación de mantenerse por un periodo de tiempo prolongado, pudiéndose dar la posibilidad incluso, en el caso del *leasing*, de adquirir al final del arrendamiento la propiedad del vehículo. De hecho, dentro del propio *leasing*, aun incluso en caso de existir reserva de dominio, quien realiza todas las actuaciones derivadas de la posesión del vehículo es el arrendatario financiero, y no aquel titular que conserva las facultades dominicales<sup>114</sup>.

Por ello, si bien los arrendadores siguen manteniendo la propiedad puramente formal del vehículo, en absoluto responderán como propietarios no conductores<sup>115</sup>. Esto está consolidado por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, que entiende que en las

---

<sup>112</sup> Dice la sentencia: “La respuesta ha de ser negativa por cuanto aun reconociendo que el art. 1903 CC es objeto de una interpretación extensiva por nuestra jurisprudencia en cuanto admite que para declarar la responsabilidad del propietario del vehículo es innecesaria una preexistencia laboral o contractual entre aquél y el conductor, pudiendo pronunciarse tal responsabilidad en los supuestos de transmisión o cesión de uso, de forma duradera o transitoria, remunerada o gratuita, expresa o tácita, respondiendo esta Doctrina al riesgo que debe asumir quien de alguna manera y a través de tercero se sirve o aporta al tráfico un elemento patrimonial sobre el que conserva unas potenciales facultades de disposición o control, también es lo cierto que en todos los supuestos se requiere una especial vinculación o dependencia entre el propietario y el conductor, dependencia en la que residenciar la responsabilidad del primero, bien por una elección desafortunada, bien por la ausencia en la que residenciar la vigilancia, “*culpa in eligendo o vigilando*” que no concurre en el presente caso, visto que ninguna vinculación media entre arrendador y conductor, vinculación sólo predicable respecto a la arrendataria, para la cual el conductor prestaba sus servicios”.

<sup>113</sup> BADILLO ARIAS, J.A. (Dir.), *GPS: Derecho...* cit., pág. 98.

<sup>114</sup> GONZÁLEZ CASSO, J., ob. cit., pág. 1627.

<sup>115</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 222.

cesiones sin limitación temporal (o en este caso, con una duración prolongada) quedan al margen de la responsabilidad del propietario<sup>116</sup>.

Existe una excepción a lo indicado anteriormente, puesto que las empresas de *renting* y *leasing* responderán cuando estas asuman el mantenimiento de los vehículos y el accidente sea imputable a un defecto en el estado del mismo<sup>117</sup>.

Ahora bien, diferente tratamiento tiene la responsabilidad de aquella empresa que se dedica al arrendamiento de vehículos sin vocación de que tal arrendamiento perdure en el tiempo, sino que son arrendamientos de corta duración. Típico ejemplo de estas empresas son aquellas habituales en aeropuertos y estaciones de tren que ofrecen a los pasajeros, normalmente turistas, el arrendamiento de un vehículo para que puedan desplazarse durante su estancia.

En cuanto a la responsabilidad de esta segunda tipología de empresas, la jurisprudencia ha venido entendiendo de forma continuada que, al perder estas el control directo del vehículo, cuando este sea objeto de un uso “normal”, tampoco son responsables de los daños causados por el conductor<sup>118</sup>. Así lo determina la ya citada SAP de Ourense (Sección 2) N° recurso 6/2005, de 21 de marzo, la cual considera que, si bien es cierto que está aceptada la interpretación amplia del art. 1903 CC a efectos de la vinculación entre propietario y no conductor, no puede extenderse a la infinidad de las casuísticas. La Audiencia esgrime el argumento de que si bien el propietario hace frente “al riesgo que debe asumir quien de alguna manera y a través de tercero se sirve o aporta al tráfico un elemento patrimonial sobre el que conserva unas potenciales facultades de disposición o control”, debe existir una “especial vinculación o dependencia entre el propietario y el conductor”.

Diferente es que el daño a resarcir nazca de una mala conducta por parte del conductor. No se podrá traer a colación en estos casos el clausulado suscrito entre arrendador y arrendatario, entendiendo la jurisprudencia civil que en forma alguna son oponibles frente a la víctima aquellas cláusulas que prohíben un uso determinado del

---

<sup>116</sup> STS de 16 de mayo de 1998 en REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 219.

<sup>117</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* cit., pág. 222.

<sup>118</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 296.

automóvil a efectos de exonerar su responsabilidad. Por ende, en estos supuestos deberá responder la empresa arrendadora no conductora<sup>119</sup>.

Pasando a la responsabilidad civil *ex delicto*, han venido también aplicando los tribunales de forma estable el criterio de imputación propio de que responderá por riesgo aquel que tiene como actividad lucrativa el arrendamiento de vehículos.

Vino aplicando la Sala 2ª del Tribunal Supremo el antiguo art. 22 CP para imputar los daños al arrendador en base al riesgo mencionado en el párrafo anterior, siempre que los perjuicios fuesen los derivados de una conducción “normal” por parte del arrendatario, mientras que aquella conducción ajena a la normalidad permitía la exoneración de la arrendadora. Esto contrasta con lo que resolvía la Sala 1ª, que no permitía tal exoneración, lo cual ocurría por la “dependencia” recogida en el antiguo precepto penal<sup>120</sup>.

Esta contradicción de criterios entre jurisdicciones se ve resuelta con la aprobación del art. 120.5 del actual Código Penal, que prescinde de tal relación de dependencia.

## V. CONCLUSIONES

Como cierre al presente trabajo, en el cual se estudian diversos aspectos relacionados con la responsabilidad civil del propietario no conductor, pueden deducirse las siguientes conclusiones.

En primer lugar, el ordenamiento jurídico, al recoger la figura del propietario no conductor como un responsable más en los daños causados, establece un sistema enfocado en la protección de la víctima, brindándole la garantía de que va a tener el mayor número de medios posibles para que sus daños se vean resarcidos. Esto es así puesto que la persona que ha sufrido los daños del accidente puede actuar frente al propietario no conductor y frente al conductor del vehículo, y del mismo modo puede actuar frente a la aseguradora o, en el caso de que el vehículo no esté asegurado, frente al Consorcio de Compensación de Seguros. Concurren como mínimo (salvo que se den circunstancias de exoneración) tres patrimonios que pueden hacer frente a los perjuicios.

---

<sup>119</sup> Entiende la Sala 1ª del Tribunal Supremo que esas cláusulas pueden tener efectos, una vez producidos los daños, a nivel interno en la relación de arrendamiento, pero no externamente respecto de la víctima, en YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 294.

<sup>120</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad...* cit., pág. 297.

Por otro lado, hay que realizar una serie de valoraciones respecto al entramado legal que regula la responsabilidad civil del propietario no conductor. Si bien es un punto positivo que la responsabilidad civil de este sujeto esté regulada en la normativa (conviene recordar que no es hasta 1995 cuando se recoge en la ley especial de vehículos a motor), no lo es tanto que no se haga de forma orgánica.

Y no se hace de forma orgánica puesto que se produce una concurrencia de diferentes normas que puede dar lugar a dudas de cuál de ellas es la que resulta de aplicación. Todo el sistema parte del art. 1.3 LRCSCVM, que recoge en primer término la responsabilidad civil del propietario no conductor. Sin embargo, tal precepto, para determinar en qué supuestos se deberá responder, no hace otra cosa que remitirse al art. 1903 CC y el art. 120.5 CP. Todo ello no hace más que enrevesar la aplicación de la LRCSCVM, ya que no es claro a qué efectos es la remisión. Si bien es cierto que ha quedado consolidado tanto en la doctrina como en la jurisprudencia que tal referencia al Código Civil y al Código Penal es únicamente a efectos de relaciones, no deja de suscitar algunas dudas, como si lo dispuesto en aquellos artículos es de carácter abierto o cerrado o si cabe o no la aplicación supletoria de tales normas.

En cualquier caso, además de con dos normas “troncales” como el Código Civil y el Código Penal, también concurre el art. 1.3 LRCSCVM con otro tipo de normas como la LOPRM o la propia Ley del Contrato de Seguro una vez llegado el momento de hacer frente a las indemnizaciones condenadas, por lo que justificada es la crítica hacia la estructuración del sistema de responsabilidad civil del propietario no conductor.

Hay que destacar que, como se ha indicado, durante un gran periodo de tiempo en el ordenamiento jurídico no se había recogido de forma positiva la responsabilidad del propietario no conductor. Sin embargo, durante ese periodo seguían ocurriendo accidentes de circulación por vehículos no conducidos por sus dueños, así que los tribunales, vía aplicación extensiva (incluso forzada para algunos autores) del Código Civil hizo frente a tal vacío legal. Toda esa jurisprudencia posteriormente se vio reflejada en el soporte legal actual.

Por último, en cuanto a la realidad fáctica de este ámbito de la responsabilidad civil automovilística, hay que resaltar la alta complejidad que puede llegar a darse en supuestos con pluralidad de sujetos. Como se ha tratado durante el trabajo, puede haber infinidad de relaciones entre propietario no conductor y conductor: padre e hijo,

empresario y dependiente, propietario y empresa, empresa y particular, etc. Por ello, a la hora de hacer frente a una situación de tal calibre, es imprescindible conocer hasta dónde llega la responsabilidad del propietario no conductor, y en qué situaciones no es él quien tiene que responder, ya que se puede seguir siendo propietario no conductor, pero no tener que hacer frente a los daños producidos por el vehículo al no tener control mediato sobre el mismo.

Así las cosas, se puede decir que el sistema de responsabilidad civil del propietario no conductor se ha ido perfeccionando y desarrollando primero por la vía jurisprudencial, y normativamente después, hasta llegar al paradigma legal actual.

## VI. BIBLIOGRAFIA

ATIENZA NAVARRO, M. L., “La responsabilidad civil de los padres, de los tutores y de los curadores con facultades de representación plena”, en CLEMENTE MEORO, M. E. y COBAS COBIELLA, M. E. (Directores), *Derecho de Daños*, 1ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021 (Tirant lo Blanch Biblioteca Virtual).

BADILLO ARIAS, J.A. (Dir.), *GPS: Derecho de la Circulación*, 5ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021 (Tirant lo Blanch Biblioteca Virtual).

BADILLO ARIAS, J.A., “La obligación del propietario de un vehículo de suscribir el seguro obligatorio”, en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 9, 2018, pág. 3.

BADILLO ARIAS, J.A., *Tesis Doctoral: la conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*, Universidad Carlos III de Madrid, Madrid, 2015 (Repositorio Online Universidad Carlos III de Madrid).

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., *Comentarios al Código Civil. Tomo IX*, 1ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013 (Tirant lo Blanch Biblioteca Virtual).

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J.L., *Derecho de daños*, 1ª edición, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1997.

CORRAL GARCÍA, E., “La responsabilidad extracontractual indirecta del propietario de un vehículo por los daños causados por un conductor autorizado”, en *Revista General del Derecho*, núm. 612, 1995, págs. 9573 a 9592.

DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R., “Artículo 1903 CC”, en PAZ-ARES RODRÍGUEZ, C., DÍEZ-PICAZO PONCE, L., BERCOVITZ R. y SALVADOR CORDERCH, P. (Directores), *Comentario del Código Civil*, 2ª edición, Ministerio de Justicia, Madrid, 1993.

DÍEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*, 1ª edición, Civitas Ediciones, Madrid, 1999.

FERNÁNDEZ ARÉVALO, A., “Régimen de la obligación de indemnizar los daños derivados de delitos dolosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor. Doctrina del Tribunal Supremo y la denominada Jurisprudencia Menor”, en *Revista de Derecho Patrimonial*, núm. 19, 2007 (Base de datos Aranzadi).

FERNÁNDEZ GALLEGO, M.M., *Responsabilidad Civil y entidades aseguradoras. El derecho de repetición en el seguro del automóvil*, 1ª edición, Bosch Editor, 2016.

GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E., *Tesis doctoral: la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: especial consideración al daño y su reparación*, Universidad de Alicante, Alicante, 2015 (Repositorio Online Universidad de Alicante).

GÓMEZ CALLE, E. “Capítulo VI: Los sujetos de la responsabilidad civil. La responsabilidad por hecho ajeno”, en REGLERO CAMPOS, L. F. Y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014 (Biblioteca Digital Thomson Reuters Aranzadi).

GÓMEZ CALLE, E. “Capítulo XXI: Responsabilidad de padres y centros docentes”, en REGLERO CAMPOS, L. F. Y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014 (Biblioteca Digital Thomson Reuters Aranzadi).

GONZÁLEZ CASSO, J., “La responsabilidad civil subsidiaria del propietario de un vehículo”, en *La Ley*, tomo 4, 1999, págs. 1625 a 1629.

HURTADO YELO, J.J., “La responsabilidad del propietario del vehículo en el accidente de circulación”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 222, 2017 (Laleydigital).

HURTADO YELO, J.J., “Situación procesal del propietario no conductor de vehículo sin seguro por accidente de circulación”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 239, 2019 (Laleydigital).

LAFUENTE SÁNCHEZ, R., “Responsabilidad por los daños causados por un vehículo no asegurado estacionado en una propiedad privada y derecho de repetición del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo (A propósito de la Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018, asunto C-80/17, *Juliana*)”, en *Bitácora Millennium*, núm. 9, enero-junio 2019 (Web Millenium Derecho Internacional Privado).

MAGRO SERVET, V., “La responsabilidad civil de los encargados de taller de reparación de vehículos por accidente causado cuando estaba siendo probado”, en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 197, 2015.

MEDINA CRESPO M., “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, en *Revista de Responsabilidad Civil*, Circulación y Seguro, núm. 6, año 46, marzo de 2010, págs. 20-30.

MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad Civil Automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, 1ª edición, Editorial Colmares, Granada, 1996.

PANISELLO MARTÍNEZ, J. “La responsabilidad civil de padres, tutores y curadores”, en *Revista Boliviana de Derecho*, núm. 34, 2022, págs. 302 a 329.

REGLERO CAMPOS, L. F: “Capítulo X: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor”, en REGLERO CAMPOS, L. F. Y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014 (Biblioteca Digital Thomson Reuters Aranzadi).

REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil extracontractual. Accidente de circulación. Responsabilidad del propietario del vehículo. Relación de causalidad.”, en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 18, 1988, págs. 845-862.

REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, 1ª edición, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2004.

SURROCA COSTA, A., *Tesis Doctoral: La responsabilidad civil por hecho ajeno derivada de delito o falta*, Universitat de Girona, Girona, 2012 (Repositorio Online Universitat de Girona).

UGENA MUÑOZ, S., “La cobertura de los daños ocasionados por vehículos desconocidos, sin seguro o robados”, en *Revista Lex Mercatoria*, núm. 5, 2017, págs. 117-119 (Web Revista Lex Mercatoria).

YZQUIERDO TOLSADA, M. *Aspectos Civiles del Nuevo Código Penal*, 1ª edición, Dykinson, Madrid, 1997.

YZQUIERDO TOLSADA, M., “Artículo 1.3”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L. Y CAMCAHO DE LOS RIOS, J. (Directores), *Comentario al reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, 1ª edición, Atelier, Barcelona, 2001.

YZQUIERDO TOLSADA, M., “La responsabilidad del propietario no conductor del vehículo en el nuevo Código Penal”, en *Revista de Derecho Privado*, mes 7-8, 1998, págs. 515-540.

YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*, 1ª edición, Dykinson, Madrid, 2001.

ZORNOZA SOMOLINOS, A. *Vehículos automatizados y Seguro obligatorio de automóviles. Estudio de derecho comparado*, 1ª edición, Dykinson, Madrid, 2021 (Base de datos Vlex).

## **VII. JURISPRUDENCIA CITADA**

### **Tribunal Constitucional**

STC (Sala 2) 154/1994, de 23 de mayo (Web Tribunal Constitucional; BOE núm. 151, de 25 de junio de 1994).

### **Tribunal Supremo**

STS (Sala 1ª, Sección 1) 640/2014, de 4 de noviembre (CENDOJ ECLI:ES:TS:2014:4843)

STS (Sala 1ª, Sección 1) 328/2005, de 13 de mayo (CENDOJ ECLI:ES:TS:2005:3075)

STS (Sala 1ª, Sección 1) 1152/1998, de 14 de diciembre (CENDOJ ECLI:ES:TS:1998:7577)

STS (Sala 1ª, Sección 1) 1212/1992, de 30 de diciembre de 1992 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1992:9412)

STS (Sala 2ª, Sección 1) de 27 de enero de 1990 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1990:13650)

STS (Sala 1ª, Sección 1ª) 1326/1985 de 1 de octubre de 1985 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1985:1326)

STS de 23 de febrero de 1976

STS 147/1943, de 10 de julio (CENDOJ ECLI:ES:TS:1943:147)

STS de 18 de septiembre de 1937

STS (Sala 1ª, Sección 1ª) 846/1932 de 12 de enero de 1932 (ECLI:ES:TS:1932:846)

STS (Sala 1ª, Sección 1ª), de 2 de enero de 1914 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1914:19)

### **Audiencia Provincial**

SAP de La Rioja (Sección 1) 186/2022, de 7 de noviembre (CENDOJ ECLI:ES:APLO:2022:471)

SAP de Madrid (Sección 8) 290/2022, de 29 de junio (CENDOJ ECLI:ES:APM:2022:11093)

SAP de Sevilla (Sección 3) 255/2022, de 17 de junio (CENDOJ ECLI:ES:APSE:2022:1800)

SAP de Barcelona (Sección 1) 266/2022, de 15 de mayo (CENDOJ ECLI:ES:APB:2022:5126)

SAP de Málaga (Sección 5) 199/2022, de 12 de mayo (CENDOJ ECLI:ES:APMA:2022:1358)

SAP de Madrid (Sección 21) 39/2022, de 23 de febrero (CENDOJ ECLI:ES:APM:2022:2319)

SAP de Salamanca (Sección 1) 828/2021, de 28 de diciembre (CENDOJ ECLI:ES:APSA:2021:1022)

SAP de Alicante (Sección 10) 474/2021, de 20 de diciembre (CENDOJ ECLI:ES:APA:2021:3218)

SAP de Santa Cruz de Tenerife (Sección 3) 416/2021, de 2 de diciembre (CENDOJ ECLI:ES:APTF:2021:2802)

SAP de Vizcaya (Sección 5) 284/2021, de 12 de noviembre (CENDOJ ECLI:ES:APBI:2021:3157)

SAP de Tarragona (Sección 3) 511/2021, de 4 de noviembre (CENDOJ ECLI:ES:APT:2021:1710)

AAP de Baleares (Sección 3) 82/2021 de 10 de mayo (CENDOJ ECLI:ES:APIB:2021:119A)

SAP de Málaga (Sección 5) 597/2020, de 30 de noviembre (CENDOJ ECLI:ES:APMA:2020:2818)

SAP de Barcelona (Sección 11) 292/2020, de 21 de septiembre (CENDOJ ECLI:ES:APB:2020:8519)

SAP de Barcelona (Sección 11) 154/2020, de 17 de junio (CENDOJ ECLI:ES:APB:2020:5179)

SAP de Melilla (Sección 7) 9/2020, de 5 de marzo (CENDOJ ECLI:ES:APML:2020:28)

SAP de Navarra (Sección 3) 16/2020, de 21 de enero (CENDOJ ECLI:ES:APNA:2020:14)

SAP de Sevilla (Sección 6ª) 78/2019, de 27 de febrero (CENDOJ ECLI:ES:APSE:2019:104)

AAP de Cádiz (Sección 2) 256/2017, de 29 de septiembre (CENDOJ ECLI:ES:APCA:2017:908A)

SAP de León (Sección 1) 97/2017, de 24 de febrero (CENDOJ ECLI:ES:APLE:2017:275)

SAP de A Coruña (Sección 6) 286/2016, de 30 de septiembre (CENDOJ ECLI:ES:APC:2016:2361).

SAP de Málaga (Sección 4) 526/2015, de 15 de octubre (CENDOJ ECLI:ES:APMA:2015:2829).

SAP de Badajoz (Sección 2) 190/2015, de 29 de julio (CENDOJ ECLI:ES:APBA:2015:756)

SAP de Barcelona (Sección 17) 337/2013, de 10 de julio (CENDOJ ECLI:ES:APB:2013:9297)

SAP de Madrid (Sección 11) 211/2012, de 31 de julio (CENDOJ ECLI:ES:APM:2013:12514)

SAP de Pontevedra (Sección 5) 228/2010, de 23 de agosto (CENDOJ ECLI:ES:APPO:2010:2057)

SAP de Las Palmas (Sección 5) 376/2006, de 25 de julio (CENDOJ ECLI:ES:APGC:2006:2078)

SAP de Ourense (Sección 2) Nº Recurso 6/2005 (Roj: SAP OU 190/2005), de 21 de marzo (CENDOJ ECLI:ES:APOU:2005:190)

SAP de Santa Cruz de Tenerife 171/2002 (Sección 4), de 13 de mayo (CENDOJ ECLI:ES:APTF:2002:1233)

SAP de Barcelona (Sección 14) de 22 de mayo de 2001