



2020

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DE CHILE

Sentencia

Rol 6242-2019

[30 de enero de 2020]

REQUERIMIENTO DE INAPLICABILIDAD RESPECTO DEL
ARTÍCULO 169, INCISO FINAL, DE LA LEY N° 18.290.

JUAN ARNALDO VIDAL CASTAGNOLI Y LORETO FABIOLA PÉREZ
MONTECINOS.

EN AUTOS CARATULADOS "ARENAS CON TRANSPORTES MELÉNDEZ Y
CÍA.", SEGUIDOS ANTE EL CUARTO JUZGADO DE LETRAS EN LO CIVIL DE
SANTIAGO, BAJO ROL N° C-6321-2018.

VISTOS:

Con fecha 11 de marzo de 2019, Juan Arnaldo Vidal Castagnoli y Loreto Fabiola Pérez Montecinos han presentado un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto del artículo 169, inciso final, de la Ley N° 18.290, en los autos caratulados "Arenas con Transportes Meléndez y Cía.", sobre indemnización de perjuicios, seguidos ante el Cuarto Juzgado de Letras en lo Civil de Santiago, bajo el Rol C-6321-2018.

Preceptos legales cuya aplicación se impugna

El texto impugnado dispone:

"Ley N° 18.290

(...)

"Artículo 169.- De las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo.

El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son



solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente.

De igual manera, si se otorgare una licencia de conductor con infracción a las normas de esta ley, el o los funcionarios responsables de ello, sean o no municipales, serán solidariamente responsables de los daños y perjuicios que se ocasionen por culpa del conductor a quien se le hubiere otorgado dicha licencia, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

El concesionario de un establecimiento a que se refiere el artículo 4º de la ley Nº 18.696, será civil y solidariamente responsable de los daños y perjuicios originados por un accidente de tránsito, causado por desperfectos de un vehículo respecto del cual se hubiese expedido un certificado falso, ya sea por no haberse practicado realmente la revisión o por contener afirmaciones de hechos contrarios a la verdad.

La Municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización. En este último caso, la demanda civil deberá interponerse ante el Juez de Letras en lo civil correspondiente y se tramitará de acuerdo a las normas del juicio sumario.

La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.

(...)

Síntesis de la gestión pendiente

Los requirentes comentan ser familiares de víctimas de un accidente acaecido en febrero de 2018, en el cual participantes de la escuela de fútbol "Colo Colo Lo Boza" de Quilicura realizaban una gira internacional trasladados por tierra.

El bus en el cual se dirigían era conducido por un chofer dependiente de la empresa transportista Sociedad de Transportes Meléndez Limitada, de nombre Leonel Quiroga Morales, quien a exceso de velocidad, en una zona con fuertes pendientes y curvas en el sector denominado Las Cuevas, cercano al paso fronterizo de Uspallata, en el límite con la República Argentina, desbarrancó luego de hacer una maniobra de adelantamiento de manera imprudente, provocando una colisión con otro vehículo que circulaba en sentido contrario.

Producto de lo anterior, resultaron varios de los menores que viajaban en bus gravemente lesionados, perdiendo tres de ellos la vida a consecuencias de los golpes causados por el choque y volcamiento.

Comentan haber interpuesto demanda civil ante los tribunales chilenos en contra de la empresa de transporte indicada, denominada también Meltur, sustanciada ante el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, en la cual reclama el pago de indemnizaciones, encontrándose el proceso en etapa probatoria, actualmente suspendido. No obstante, sostienen que no podrán hacer efectivo el cobro de las indemnizaciones que en



definitiva se determinen, pues el valor de los bienes conocidos y determinados que tiene la empresa, que se encuentran sujetos a medidas precautorias, no será suficiente para responder de las indemnizaciones que en definitiva se manden pagar, puesto que su valor estimado no supera los montos pecuniarios que persigue a través de su demanda.

En razón de que Meltur es mero tenedor del bus en cuestión, demandó seguidamente al Banco Scotiabank Chile S.A., propietario del mismo, quien había arrendado tal vehículo con opción de compra.

Tal banco ha planteado sus defensas alegando que, si bien es dueño del vehículo causante del accidente, éste fue entregado a Meltur en virtud de un contrato de arrendamiento con opción de compra irrevocable, inscrito en el registro de vehículos motorizados, quedando librado de responsabilidad de conformidad al artículo 169, inciso final, de la Ley N° 18.290, actualmente impugnado.

Conflicto constitucional sometido al conocimiento y resolución del Tribunal

Sostiene que la norma contiene una disposición que carece de justificación, eximiendo de responsabilidad civil a los propietarios de vehículos motorizados sin que haya causa o motivo alguno para liberarlos de la responsabilidad solidaria que todo dueño tiene respecto de los daños provocados en accidentes de tránsito por los vehículos de su dominio, constituyendo una distinción arbitraria.

Señala que el motivo por el cual el dueño debe responder por los daños causados por el vehículo de su propiedad obedece a que ha contribuido a la creación de riesgos, no pudiendo sin más quedar liberado de su obligación objetiva de responder de los daños causados con el bien de su dominio. Así, por las mismas razones que la voluntad concurrente del propietario le hace responsable de los daños causados por el uso del vehículo en conformidad a la ley, es que las empresas de leasing deben ser responsables del mismo modo que aquellos, porque no hay razones para establecer diferencias, pues no solo son propietarias del vehículo, sino que además han intervenido precisamente para ponerlo en circulación.

Añade al respecto que la modificación que se introdujo a la Ley N° 18.290 mediante la agregación de un nuevo inciso final se fundó en el mal estado en que se habrían encontrado las empresas de leasing y la necesidad de incentivar la actividad, no subsistiendo actualmente tales razones, tanto porque no existen las mencionadas dificultades, como porque en este caso el propietario no es una empresa de leasing, sino que una entidad bancaria.

Se arguye igualmente infracciones a los artículos 19 N° 1 y 69 de la Carta Fundamental.

Para ello argumenta que la disposición cuestionada fue incorporada en virtud de la Ley N° 20.068 con el objeto de introducir diversas modificaciones tendientes a mejorar las condiciones de seguridad del tránsito. Así, la idea matriz del proyecto de ley era mejorar tales condiciones, pero se incluyó esta reforma desvinculada con la referida idea matriz, vulnerándose de este modo el artículo 69 de la Constitución Política de la República.





El artículo 19 N° 1 de la Constitución es vulnerado igualmente, en cuanto se afecta ante la imposibilidad de resarcimiento del daño moral acaecido, cuestión que sucederá en autos toda vez que no existe patrimonio para las indemnizaciones solicitadas.

Admisión a trámite, admisibilidad y observaciones de fondo al requerimiento

El requerimiento se acogió a trámite a través de resolución de la Segunda Sala de este Tribunal Constitucional, de fecha 2 de abril de 2019, a fojas 27. Posteriormente, fue declarado admisible el día 17 de mayo del mismo año, resolución rolante a fojas 93.

Conferidos los traslados sobre el fondo a los órganos constitucionales interesados, así como a las partes de la gestión pendiente, Banco Scotiabank Chile S.A. evacuó traslado a fojas 102, abogando por el rechazo del libelo.

Observaciones de Banco Scotiabank Chile S.A.

Señala que el requerimiento producirá efectos inútiles para la resolución de la gestión pendiente, puesto que, el régimen general de responsabilidad extracontractual sólo produce efectos en caso de accidentes cometidos dentro del territorio nacional. En autos el accidente ocurrió en la República de Argentina, por lo que las normas sobre responsabilidad extracontractual civil no le serán aplicables a los involucrados, exculpándose a los demandados.

Respecto de la infracción denunciada al artículo 19 N°1 de la Constitución Política, niega la existencia de aquella, en cuanto el requirente ha podido demandar y exigir el pago de una indemnización de perjuicio a la empresa transportista válidamente, conociendo de su acción un Tribunal ordinario de justicia. El hecho de que, eventualmente, aquel demandado no sea solvente, no significa que se ha provocado un efecto inconstitucional, sino que, solamente, ha ocurrido una circunstancia práctica que obligará el uso de otro tipo de herramientas compulsivas de aquellas que ofrecerá el ordenamiento jurídico.

Respecto de la denuncia de infracción al artículo 69 de la Constitución Política, sostiene que aquella es imposible, puesto que su carácter de norma procedimental impide su relación con una normativa sobre responsabilidad extracontractual, pensando en el efecto de esta en un caso concreto. De esta manera, no existe conflicto alguno entre la Ley de Tránsito y su regulación sobre los efectos y alcances del contrato de leasing, y una regla sobre el procedimiento legislativo, el que, además, posee vías de control especial tales como el control preventivo de constitucionalidad.

Vista de la causa y acuerdo

Con fecha 26 de septiembre de 2019 se verificó la vista de la causa, oyéndose la relación pública, alegatos de la parte requirente, del abogado Luis Mencarini Neumann, y del banco Scotiabank S.A., del abogado Gaspar Jenkins Peña y Lillo, ambos por 15



minutos. Fue pospuesto acuerdo, adoptándose finalmente con fecha 7 de noviembre de 2019, conforme certificó el relator de la causa.

Y CONSIDERANDO

I. EL CONFLICTO DE CONSTITUCIONALIDAD SOMETIDO ANTE ESTA MAGISTRATURA

PRIMERO: Para la resolución acertada y conforme a Derecho el presente asunto, es indispensable atender cuáles son las preguntas esenciales que dicen relación con el requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad sometido a conocimiento de este Tribunal. Primeramente, si la excepción a la regla general en materia de responsabilidad establecida en el Artículo 169 inciso final de la Ley 18.290, Ley del Tránsito, vulneraría o no la Constitución Política. Luego, si el caso concreto contiene elementos que justifiquen no aplicar lo dispuesto por el legislador como excepción a la citada regla en materia de responsabilidad civil extracontractual del propietario de un vehículo motorizado.

SEGUNDO: Que, constituye un criterio de este Tribunal reconocer que, *“respecto de los tipos de responsabilidad civil – aunque hay autores que reconocen una sola, cuya fuente es la ley-, se distingue entre la contractual y la extracontractual. Aquélla supone un vínculo jurídico previo entre el autor y la víctima, el incumplimiento de un contrato, y se traduce en indemnizar los perjuicios resultantes; ésta, a su vez, deriva de la ejecución de un hecho doloso o culpable, sin vínculo previo entre autor y víctima, circunstancia ilícita y dañosa que genera la obligación.”* en Rol 1499, c. 3°.

II. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD DE LA NORMA LEGAL

TERCERO: En consideración a la primera de las interrogantes, es evidente que el tipo de responsabilidad que contempla la Ley del Tránsito, es -parcialmente- de tipo objetiva, donde el propietario o tenedor del vehículo es solidariamente responsable de los daños que produzca el conductor. Su fundamento pareciera indicar que trabaja bajo el supuesto de que el dueño puede ejercer, efectivamente, las facultades del dominio, esto es, disposición, uso y goce.

Por dicha razón, la regla tiene su fundamento en que ha existido negligencia, descuido o culpa por parte del propietario, aun cuando éste no haya tenido participación en los hechos (razón por la cual la responsabilidad objetiva -donde no es necesario acreditar dolo o culpa- se denomina *“strict liability”* en el Derecho anglosajón).





Con todo, si se observa con detención, ésta forma de responsabilidad -la objetiva- es en realidad una excepción a otra regla más general, contemplada en el artículo 2316 inciso primero del Código Civil -contenida en el Título XXXV denominado "DE LOS DELITOS Y CUASIDELITOS"- donde *"Es obligado a la indemnización el que hizo el daño, y sus herederos."* Su carácter general está manifestado en términos explícitos en el artículo 2329, inciso primero, al señalar expresamente que *"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta."* En definitiva, la regla principal y general en materia de responsabilidad civil es, el sistema de responsabilidad extra contractual subjetiva, recogida en la norma recientemente invocada.

CUARTO: Sin perjuicio de la citada regla general de responsabilidad extracontractual, el legislador entiende que en ciertos casos deben contemplarse excepciones para casos específicos donde se establezca un tipo responsabilidad objetiva, de manera de armonizar el principio general responsabilidad subjetiva, con el de responsabilidad por el hecho ajeno.

Estas excepciones, como tales, son precisas, tales como las enumeradas en el mismo Título XXXV del Código Civil, donde luego de señalar que *"el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro es obligado a la indemnización"* en el artículo 2314, establece a continuación, excepciones conteniendo responsabilidad objetiva, como en el caso de la denominada responsabilidad por el hecho ajeno del artículo 2320 donde *"Toda persona es responsable no solo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado"*; o bien en la responsabilidad por el hecho de las cosas, como la del artículo 2323 respecto de la responsabilidad del dueño de un edificio o; la responsabilidad del dueño de un animal del artículo 2326, todos el Código Civil.

QUINTO: Así, el elemento central y subyacente en la responsabilidad objetiva, no es la calidad de dueño, en cuanto titular de la disposición, uso y goce de la cosa, sino, más bien, de la calidad de quien tiene -o debiese tener- algo a su cuidado, para eventualmente responder objetivamente de este tipo de responsabilidad. Se trata indudablemente de casos que deben ser taxativamente individualizados por el legislador, debiendo asimismo, ser interpretados restrictivamente, por no tratarse de la regla general en materia de responsabilidad.

SEXTO: Que, si bien el artículo 169 de la Ley del Tránsito considera igualmente la regla general en materia de responsabilidad, esto es, la responsabilidad subjetiva del conductor, contempla excepciones a esta regla, incorporando situaciones de responsabilidad objetiva. En efecto, al afirmar que *"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título (...) son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso"* recoge, en primer lugar, la regla general de responsabilidad subjetiva (el conductor) y luego la regla excepcional de responsabilidad objetiva (el propietario y el tenedor).



Mas, dicha norma establece dos contra excepciones, es decir, dos situaciones -o contra excepciones- cuya existencia gatilla una vuelta a la regla general de responsabilidad subjetiva, esto es, que quien produjo el daño -el conductor- debe responder civilmente, y no el propietario o tenedor del vehículo.

Dichas contra excepciones son: i) cuando el propietario y tenedor del vehículo puedan acreditar que el vehículo fue usado contra su voluntad y; ii) cuando se trate de un vehículo objeto de un contrato de arrendamiento sea con opción de compra (leasing) e irrevocable, y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente, sin perjuicio que el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.

SÉPTIMO: Lo anterior pone en evidencia que, en realidad, la norma "general" en materia de responsabilidad extracontractual en accidentes de vehículos motorizados contemplada en la Ley del Tránsito, son en realidad una excepción respecto de la auténtica regla general en materia de responsabilidad del Código Civil, esto es, la responsabilidad subjetiva. Por ello, que la norma "general" del 169 -responsabilidad objetiva- constituye una forma equivalente a la de los artículos 2320 y 2323 del citado código, en cuanto a que se trata de una situación donde el dueño o tenedor debió mantener "su cuidado", pero que, en igual razonamiento, su interpretación debe ser restringida.

OCTAVO: Consecuencial y forzosamente, las dos situaciones contempladas en el artículo 169 incisos segundo y final son, verdaderamente, contra excepciones respecto de la excepción de responsabilidad objetiva de la Ley de Tránsito, toda vez que constituye una vuelta a la regla general de responsabilidad subjetiva. Por lo tanto, la interpretación de estas dos contra excepciones no puede ser restringida, toda vez que -precisamente- deja de existir responsabilidad estricta del propietario o dueño, y se vuelve a la regla general de responsabilidad subjetiva donde el autor debe responder de los perjuicios causados.

NOVENO: El tenor literal de la primera de las contra excepciones de la Ley del Tránsito pone al descubierto que, lo esencial para hacer gatillar nuevamente la responsabilidad subjetiva, es la pérdida del cuidado del vehículo (en los términos del Código Civil, ya citado) o, mejor dicho, cuando dicho vehículo excede el rango de protección o tuición razonable que puede darle su dueño. Dos elementos refuerzan este carácter: en primer lugar, la contra excepción del artículo 169 inciso segundo habla indistintamente del "propietario" o bien, del "tenedor" poniendo énfasis así en que, lo relevante no es la "calidad de dueño" o quién aparezca nominalmente inscrito el vehículo a su favor, sino la capacidad de mantener dicho vehículo dentro de su esfera de cuidado y; segundo, que la contra excepción recae en la capacidad de probar que fue usado "contra su voluntad" es decir, que no tuvo manera de contener o ejercer el cuidado debido.





DÉCIMO: Que, la segunda contra excepción contemplada por el legislador -materia del requerimiento de autos- sigue exactamente la misma *ratio iuris* que la anterior: se vuelve a la regla general de responsabilidad extracontractual subjetiva, porque, en los contratos de leasing, el propietario nominal del vehículo no puede ejercer el cuidado del mismo (no existiendo, por lo tanto, lo exigido por el artículo 2320 del Código Civil).

UNDÉCIMO: Cabe ahora en consecuencia, determinar la compatibilidad entre este régimen de responsabilidad extracontractual (regla general: responsabilidad subjetiva; excepción: responsabilidad objetiva y; contra excepción: responsabilidad subjetiva) respecto de la segunda causal de contra excepción contenida en el Artículo 169 inciso final y cuestión principal del requerimiento de inaplicabilidad- y la Constitución Política.

DUODÉCIMO: Que, la historia de la ley resulta particularmente ilustrativa respecto de las razones y fundamentos para establecer dicha contra excepción, adelantando que ellas no constituyen en caso alguno una trasgresión constitucional, tanto respecto del derecho a la integridad psíquica, contemplada en el artículo 19 N° 1 de la Carta Fundamental, cuanto de la igualdad ante la ley, consagrada en el artículo 19 N°2 de la Constitución.

DÉCIMO TERCERO: Que, en efecto, en el Primer informe de la Comisión de Obras Públicas de fecha 11 de noviembre de 1994, se señaló que el ejecutivo agregó la indicación que contempla la norma objeto de análisis. En lo que importa, el H. diputado Bertín Jones, señaló que *“La modificación propuesta está relacionada directamente con el “leasing”. Explicó que, en lo referente a la seguridad del tránsito, interesa que las infracciones y las responsabilidades civiles recaigan sobre quien opera el vehículo.”* siendo la norma en cuestión aprobada unánimemente.

Luego, en el segundo informe de la Comisión de Obras Públicas, el H. diputado señor Bertín explica el modo en que operaría la exclusión de responsabilidad de las empresas de Leasing: *“El señor Bertín explicó que la indicación se refiere al “leasing” y tiene como objetivo que este tipo de contratos se anoten al margen de la inscripción de dominio en el Registro de Vehículos Motorizados, para hacer efectiva la responsabilidad del arrendatario en caso de accidente y no hacer responsable al dueño. La compañía de “leasing” no tiene control sobre los vehículos arrendados, por lo que no puede tomar las providencias necesarias para evitar que se cometan infracciones o delitos.”* (Historia de la Ley 20.068. Primer Trámite Constitucional. Cámara de Diputados. Primer Informe de la Comisión de Obras Públicas, p. 60).

Posteriormente, en la discusión en sala del proyecto, con fecha 3 de agosto de 1999, resulta particularmente esclarecedora la intervención del H. diputado señor García, al explicar que *“Este inciso se redactó pensando en el caso en que una persona compraba un vehículo por medio del leasing y ocurría un accidente. Entonces, todo el mundo recurre al vendedor, en circunstancias que el arrendatario ha adquirido un compromiso. Por eso se habla de que la responsabilidad será de cargo del arrendatario del vehículo. Reitero que el caso está*



referido específicamente al leasing. Es bueno aclarar este aspecto porque la gente arremetía contra la empresa que arrendaba el vehículo con compromiso de venta, dejando libre de responsabilidad al arrendatario. Entonces, cuando existe un contrato mediante el cual una persona se compromete a adquirir el vehículo, ésta pasa a ser la responsable, aunque lo esté pagando en cuotas."

DÉCIMO CUARTO: De lo anterior se refleja de modo meridianamente claro que la norma fue establecida, de manera fundada, para hacer cumplir la regla general de responsabilidad subjetiva, ya que en el contrato de leasing no concurren los presupuestos para establecer una excepción de responsabilidad objetiva. Ello, dada la inexistencia de un "propietario o tenedor" que pueda ejercer actos de cuidado (en los estándares exigidos del Código Civil para que concurra la excepción de responsabilidad objetiva) al tenor de la naturaleza y modalidades de dicho contrato, ya que como lo señalan uniformemente los civilistas, en el leasing "se cede en forma permanente la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por la utilización del mismo" (Hernán Corral Talciani, 2003, "Lecciones de responsabilidad civil extracontractual". Editorial Jurídica de Chile, Santiago, p. 260).



DÉCIMO QUINTO: Que, la Constitución no fija normas expresas que le señalen al legislador cómo establecer de manera única la responsabilidad civil, más allá de los límites formales y materiales que impone al órgano legislativo, y el respeto a los derechos y libertades reconocidos en ella. Así, el Congreso no solo tiene la facultad que establecer diferentes tipos de responsabilidades, sino que -en este caso particular- lo ha hecho bajo tres resguardos: el primero, de carácter racional y legal, siguiendo los estándares y lógica del Código Civil que condensa toda la tradición jurídica occidental en materia de responsabilidad extracontractual; segundo, un resguardo de carácter técnico y probatorio, ya que exige que dicho contrato deba ser de carácter irrevocable y que, copulativamente, deba ser inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados y; finalmente, un tercer resguardo de carácter constitucional, ya que no hace otra cosa que respetar el derecho fundamental de la libertad contractual, contenido en los artículos 19 N° 21 y 24°, como asimismo ejercer la facultad de regular de una actividad económica, a la par de establecer el modo de usar, gozar y disponer de la propiedad y sus limitaciones, respetando la esencia de los derechos, sin imponer condiciones o requisitos que impidan su libre ejercicio.

DÉCIMO SEXTO: Que, a mayor abundamiento, ésta Magistratura Constitucional ha señalado precedentemente que el principio de responsabilidad -la obligación de responder por los perjuicios causados por la infracción de un deber jurídico- no queda restringido al ámbito puramente legal, pues está incorporado al ordenamiento constitucional, el que no sólo otorga rango constitucional a la responsabilidad civil y penal, sino que consagra estatutos concretos de responsabilidad, o bien se lo ha encomendado al legislador, según lo expresado en Roles 943, c.13°; 2747, c. 5° y; 2801, c.5°.



En virtud de lo anterior, la respuesta a la primera de las interrogantes necesarias para la resolución del presente caso, esto es, si la excepción a la regla general en materia de responsabilidad establecida en el Artículo 169 inciso final de la Ley 18.290, Ley del Tránsito, transgrede la Carta Fundamental, debemos contestar negativamente, ya que no existe, al tenor de lo expuesto, ninguna disposición de la Constitución Política vulnerada *prima facie* por dicha norma legal.

III. APLICACIÓN DE LA NORMA EN EL CASO CONCRETO

DÉCIMO SEPTIMO: Ahora bien, en cuanto a la segunda de las interrogantes, esto es, si el caso concreto contiene elementos que justifiquen no aplicar lo dispuesto por el legislador como excepción a la citada regla general en materia de responsabilidad civil del propietario de un vehículo motorizado, nada en autos allegados al este Tribunal permiten arribar a dicha conclusión.

DECIMO OCTAVO: En efecto, los requirentes estiman que la responsabilidad extracontractual tuvo como causa la imprudencia de su conductor, afirmando que, con fecha 20 de noviembre de 2018 la Justicia Argentina condenó al chofer del vehículo a 14 años de cárcel. A su turno, el Banco a cuyo nombre se encuentra inscrito el vehículo, dedujo excepción negando su responsabilidad de conformidad a lo previsto en el artículo 169 inciso final de la Ley del Tránsito, donde se encuentra acreditado que de manera previa al accidente las partes respectivas (el Banco y la empresa de transporte) convinieron libre y voluntariamente un contrato de leasing. Dicho contrato fue objeto de inscripción en el registro de vehículos motorizados, según consta fidedignamente de los antecedentes acompañados, y que es, precisamente, la hipótesis a que hace referencia el legislador, para establecer la regla de responsabilidad antedicha.

DÉCIMO NOVENO: Asimismo, de los documentos allegados a este Tribunal no aparece indicio alguno que acredite una vulneración al derecho a la integridad psíquica por parte de la norma ya objeto de análisis, puesto que el no obtener una indemnización de perjuicios por daño moral, no podría en el parecer de esta Magistratura constituir causa única y suficiente para materializar de manera automática y forzosa una trasgresión al derecho a la integridad psíquica en los términos del artículo 19 N° 1 de la Constitución. Otro tanto sucede con la supuesta contradicción del artículo 169 inciso final respecto de la igualdad ante la ley consagrada en el artículo 19 N°2 de la Carta Fundamental, en cuanto a que, tal como se dio cuenta en los considerandos DÉCIMO TERCERO y DÉCIMO CUARTO, el precepto legal se encuentra indubitablemente justificado racional y jurídicamente en la estructura contractual del leasing, no existiendo en autos antecedentes que desvirtúen o hagan inaplicar por inconstitucional la norma en cuestión, por lo que termina siendo la pretensión de la requirente un reproche en abstracto, el cual no es

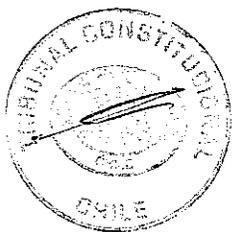


posible formular por medio de un requerimiento de inaplicabilidad, aun cuando no existen disposiciones constitucionales afectadas.

VIGÉSIMO: Finalmente, correspondiendo al juez del fondo determinar la procedencia de las indemnizaciones, debiendo establecer además el obligado a aquellas, corresponderá a esa instancia judicial determinar igualmente el sentido y alcance de la frase *"En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado"* contenida en la parte final del artículo 169 inciso final, con el objeto de resguardar los derechos que le asisten al afectado, de manera que no le provoque una falta de tutela judicial efectiva de los derechos que le corresponda.

Y TENIENDO PRESENTE lo preceptuado en el artículo 93, incisos primero, N° 6°, y decimoprimer, y en las demás disposiciones citadas y pertinentes de la Constitución Política de la República y de la Ley N° 17.997, Orgánica Constitucional del Tribunal Constitucional,

SE RESUELVE:



- I. **QUE SE RECHAZA EL REQUERIMIENTO DEDUCIDO A LO PRINCIPAL DE FOJAS 1. OFÍCIESE.**
- II. **ÁLCESE LA SUSPENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DECRETADA EN AUTOS. OFÍCIESE.**
- III. **QUE NO SE CONDENA EN COSTAS A LA PARTE REQUIRENTE POR ESTIMARSE QUE TUVO MOTIVO PLAUSIBLE PARA LITIGAR.**

DISIDENCIA

Acordada con el voto en contra del Ministro señor CRISTIÁN LETELIER AGUILAR y del Suplente de Ministro ARMANDO JARAMILLO LIRA, quienes estuvieron por acoger la impugnación de fojas 1, por las siguientes razones:

1°. Que, el artículo 169 de la Ley N°18.290, que da inicio al título "De las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo" fija un menú de conductas susceptibles de responsabilidad infraccional imputables no solamente al eponimo del respectivo acápite, sino que, en la misma disposición, a terceros que pudieren quedar involucrados, entidades de la administración del Estado como son las municipalidades o, plantas de revisión técnica. La referida norma concluye con el injerto del inciso final que consigna la gran excepción a todo principio general de nuestra legislación cuanto al espíritu del propio precepto que lo soporta;



2.º Que, la norma jurídica impugnada se estima vulnera el artículo 19 Nº2 constitucional, teniendo especialmente presente que “En Chile no hay personas ni grupos privilegiados”, y que “Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias”.

Esta Magistratura ha establecido en varias oportunidades que “en el marco protector de la garantía normativa de la igualdad se garantiza la protección constitucional de la igualdad “en la ley”, prohibiendo que el legislador, en uso de sus potestades normativas, o cualquier otro órgano del Estado, establezca diferencias arbitrarias entre las personas y respecto de situaciones o finalidades que tengan una motivación, utilicen medios o bien produzcan un resultado de carácter arbitrario, pues el constituyente no prohibió toda desigualdad ante la ley, sino que, optando por una fórmula de otro tipo, se inclinó por establecer como límite a la arbitrariedad, prohibiendo toda discriminación arbitraria” (STC Rol N°986 considerando 30º).

También ha tenido la oportunidad de precisar, en reiteradas sentencias, que una discriminación arbitraria es aquella que carece de razonabilidad en términos de introducir una diferencia de trato entre quienes se encuentran en la misma situación, sin que ello obedezca a parámetros objetivos y ajustados a la razón. Concretamente, y siguiendo a la doctrina en la materia, ha indicado que *“la igualdad ante la ley consiste en que las normas jurídicas deben ser iguales para todas las personas que se encuentren en las mismas circunstancias y, consecuentemente, diversas para aquellas que se encuentren en situaciones diferentes. No se trata, por consiguiente, de una igualdad absoluta sino que ha de aplicarse la ley en cada caso conforme a las diferencias constitutivas del mismo. La igualdad supone, por lo tanto, la distinción razonable entre quienes no se encuentren en la misma condición”*. Así, *“la razonabilidad es el cartabón o standard de acuerdo con el cual debe apreciarse la medida de igualdad o la desigualdad”*. (STC Roles N° s 28, 53, 219, 784, entre otras);

3º. Que, es insoslayable la marcada preferencia legislativa que se previene en virtud del impugnado inciso en pos de quienes ejercen una determinada actividad económica, en este caso, los bancos y las instituciones financieras que ofertan financiamiento para la adquisición o uso de vehículos motorizados, maquinarias y/o bienes raíces vía el arrendamiento con opción de compra, conocido como el contrato de leasing; según se advierte, un giro lícito como cualquier otro al que, sin embargo, se le asigna un singular amparo de exención de responsabilidad legal;

4º. Que, la discriminación arbitraria que estos disidentes estiman se configura, está fundada en que la norma impugnada contempla una eximente de responsabilidad civil a favor del propietario del vehículo - léase ente financiero proveedor de los recursos y titular de la renta de arrendamiento- como una excepción del mismo artículo que indica más arriba las responsabilidades del referido propietario. La distinción procede si se cumplen dos requisitos: el primero que exista un contrato de arrendamiento con opción de compra e irrevocable y el segundo que la inscripción de éste en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al



accidente. En dicho caso, la responsabilidad civil es del arrendatario del vehículo en los términos recién señalados.

Descrita la situación, la norma impugnada presenta una doble faz. Por un lado, una discriminación arbitraria en contra del arrendatario del vehículo que participa en el accidente, el que es responsable civilmente por el hecho de haber celebrado un tipo de contrato. Y el otro, un privilegio en favor del propietario que ocasiona un resultado de carácter arbitrario.

Considerando íntegramente el artículo 169 referido, la situación común de la norma es que la responsabilidad radica en los entes o personas que de alguna forma participan indirectamente en el accidente y en sus consecuencias. Ejemplo de lo anterior, está dado por los distintos incisos de la disposición impugnada, en que establece ciertos responsables, como: la Municipalidad por mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización; los funcionarios municipales, que hubieren otorgado una licencia de conducir con infracción a las normas de la ley; el concesionario de un establecimiento de revisión técnica cuando el accidente de tránsito haya sido causado por un desperfecto de un vehículo respecto del cual hubiese expedido un certificado apócrifo y, serán responsables el conductor, propietario y tenedor por los daños o perjuicios que se ocasionen a raíz del uso del vehículo.

En el caso del arrendatario del vehículo, la responsabilidad queda determinada por la existencia de una clase de contrato de arrendamiento y la consecuente inscripción registral; empero, ninguno de estos requisitos son determinantes para la ocurrencia del accidente ocasionando una diferencia con los demás responsables y, por ende, careciendo la norma de razonabilidad;

5°. Que, no resulta tampoco atendible una granjería legal de esta estirpe, es decir, como la que contempla el artículo 169 referido, si nuestro ordenamiento jurídico provee una gama de cautelas para el acreedor en resguardo de la inversión que realiza, entre las que se cuentan las garantías reales no sin estimar el amplio espectro del régimen de los seguros contra toda clase de riesgos. Empero, la exención de responsabilidad civil al dueño de la cosa no tiene cabida dentro del ordenamiento jurídico, con mayor razón pugna con la garantía contemplada en el artículo 19 N° 2 constitucional, resultando, por consiguiente, inaplicable por inconstitucional el inciso final, del artículo 169 de la Ley N° 18.290;

6°. Que, por último, el inciso normativo impugnado es portador, a la vez, de una contradicción insalvable que linda y redundante en la burla de los intereses del afectado. Así, en la oración final, después del punto seguido, se consigna una contra excepción, en el siguiente sentido: *"En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado"*. Esta regla que pareciera mitigar alguna aspiración patrimonial del afectado, simplemente hace imposible su concreción toda vez que, de buenas a primera, encontrándose "el vehículo arrendado" inscrito en el respectivo Registro de





Vehículos Motorizados a nombre del propietario exento de responsabilidad civil, nunca podrán esos derechos ejercerse válidamente por la exención de que goza éste. De manera que, además, el inciso impugnado, ni aún a pretexto mitigatorios, podría producir algún efecto;

7°. Que, atendido lo anterior, la norma jurídica impugnada genera un privilegio del cual se beneficia el requerido, y una discriminación a todas luces arbitraria para el arrendatario del vehículo, lo que hace que exista constitucionalmente una situación incompatible con la igualdad ante la ley, particularmente con el enunciado que ya se anotara y que se vuelve a reiterar: "En Chile no hay personas ni grupos privilegiados" y "Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias".

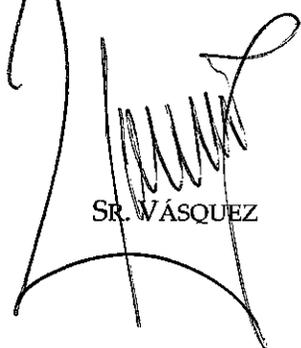
Redactó la sentencia el Suplente de Ministro señor RODRIGO DELAVEAU SWETT y la disidencia, el Suplente de Ministro señor ARMANDO JARAMILLO LIRA.

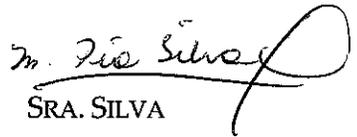
Comuníquese, notifíquese, regístrese y archívese.

Rol N° 6242-19-INA


 SRA. BRAHM

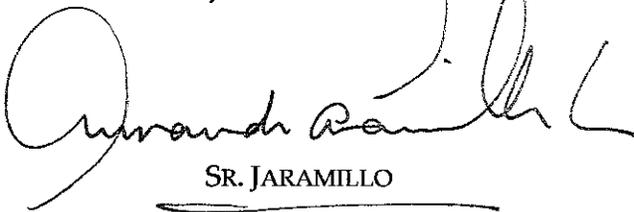

 SR. LETELIER


 SR. WÁSQUEZ


 SRA. SILVA


 SR. DELAVEAU


 SR. FERNÁNDEZ


 SR. JARAMILLO



Pronunciada por el Excmo. Tribunal Constitucional, integrado por su Presidenta, Ministra señora MARÍA LUISA BRAHM BARRIL, y sus Ministros señores CRISTIÁN LETELIER AGUILAR, NELSON POZO SILVA, JOSÉ IGNACIO VÁSQUEZ MÁRQUEZ, señora MARÍA PÍA SILVA GALLINATO, MIGUEL ÁNGEL FERNÁNDEZ GONZÁLEZ y los Suplentes de Ministro, señores RODRIGO DELAVEAU SWETT y ARMANDO JARAMILLO LIRA.

Se certifica que el Ministro señor NELSON POZO SILVA concurre al acuerdo, pero no suscribe por encontrarse haciendo uso de feriado legal.

Autoriza la Secretaria del Tribunal Constitucional, señora María Angélica Barriga Meza.

