



2020

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DE CHILE

Sentencia

Rol 8005-19-INA

[28 de abril de 2020]

REQUERIMIENTO DE INAPLICABILIDAD RESPECTO DEL ARTÍCULO
169, INCISO SEXTO, DE LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO

RUBÉN ALFONSO BRAÑAS VARELA

EN LA CAUSA SOBRE DEMANDA DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS
CARATULADA “BRAÑAS CON MOLINA MORALES LIMITADA Y OTROS”, ROL C-
1205-2019, SEGUIDA ANTE EL SEGUNDO JUZGADO DE LETRAS EN LO CIVIL DE
TALCAHUANO

VISTOS:

Introducción

A fojas 1, con fecha 17 de diciembre de 2019, Rubén Alfonso Brañas Varela deduce requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto del artículo 169, inciso sexto, de la Ley N° 18.290, de Tránsito, para que produzca efectos en la causa sobre demanda de indemnización de perjuicios caratulada “Brañas con Molina Morales Limitada y otros”, Rol C-1205-2019, seguida ante el Segundo Juzgado de Letras en lo Civil de Talcahuano.

Precepto legal cuya aplicación se impugna

El precepto legal cuestionado dispone que:

“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”.

Antecedentes y síntesis de la gestión pendiente

Explica la parte requirente que esta preceptiva no es aplicable a ninguna otra clase de leasing o arriendo con opción de compra suscrita con entidades Bancarias o Financieras, como privilegio para estas últimas, y vulnerando el derecho del requirente a la igualdad ante la ley, garantizada por el artículo 19 N° 2 constitucional, así como infringiendo su derecho de propiedad, asegurado en el artículo 19 N° 24.

Luego, manifiesta que el precepto es decisivo y generará los efectos inconstitucionales denunciados en la gestión sublite, donde el requirente señor Rubén Brañas con motivo de un accidente sufrido el año 2015, al ser chocado y atropellado mientras conducía su motocicleta por un camión que no respetó el semáforo en rojo, demandó de indemnización de perjuicios por daño moral ante el Segundo Juzgado Civil de Talcahuano, al conductor del camión y, solidariamente a la Empresa Molina Morales Ltda, arrendataria del camión, y al Banco Santander, dueño del mismo. Este último en su defensa precisamente invoca el cuestionado artículo 169 inciso sexto, argumentando que el camión que produjo el accidente fue entregado en arrendamiento con opción irrevocable de compra por el Banco a la empresa Molina Morales, pretendiendo así eximirse de su responsabilidad pecuniaria, no obstante ser el Banco el dueño del vehículo, lo que es abiertamente inconstitucional.

Conflicto constitucional sometido al conocimiento y resolución del Tribunal

Expone la actora que el inciso segundo del mismo artículo 169 contempla la regla general, de que el propietario y tenedor del vehículo son solidariamente responsables ante el daño, y ahora el inciso sexto impugnado quebranta el principio de igualdad ante la ley y la igual protección de la ley en el ejercicio de los derechos, al conferir un privilegio al Banco, que no resiste justificación razonable.

Asimismo, se vulnera el derecho de propiedad de la requirente, derecho que en la especie no es limitado por razones autorizadas por la Carta Fundamental, sino de modo injustificado y en infracción al estatuto del dominio y los deberes consecuentes a su función social, como lo es responder por el daño causado. Así, de aplicarse la norma, en la tesis sostenida por el Banco, resulta que si el Banco da un vehículo en leasing y este resulta dañado, el Banco como dueño sería el único titular de la acción indemnizatoria, y será indemnizado como dueño del vehículo; pero al contrario, si es el Banco quien produce el daño a un tercero, no podrá ser sujeto pasivo de acción indemnizatoria y se eximirá de toda



responsabilidad en el resarcimiento del daño, lo que aparece nítidamente como inconstitucional.

Admisión a trámite, admisibilidad y observaciones de fondo al requerimiento

La causa fue admitida a trámite y declarada admisible por la Primera Sala de esta Magistratura (fojas 126 y 165).

Conferidos los traslados de fondo a los órganos constitucionales y a las demás partes, formuló oportunamente sus observaciones Banco Santander Chile S.A., solicitando el rechazo del requerimiento en todas sus partes.

Observaciones del Banco Santander Chile S.A.

En su presentación de fojas 175 y siguientes, el Banco Santander expone que el artículo 169, inciso sexto, de la ley de tránsito establece una regla especial respecto de la responsabilidad civil extracontractual aplicable a los contratos de leasing financiero. Explica la naturaleza del leasing, como forma de financiamiento para adquirir bienes, y que en ello el Banco opera como mero intermediario financiero.

Luego, manifiesta que el régimen de responsabilidad civil extracontractual está entregado al legislador, coexistiendo diversos regímenes de responsabilidad. En la especie la norma impugnada replica la regla general de responsabilidad civil subjetiva, haciendo al arrendatario civilmente responsable del hecho ajeno, del dueño, todo en el marco de la legalidad.

A continuación, manifiesta que, en todo caso, no se vulneran los numerales 2 y 24 del artículo 19 de la Constitución.

En primer lugar, porque la Constitución autoriza que la ley determine diferentes sistemas de responsabilidad civil, y ello es lo pertinente en el caso del leasing de vehículos donde el dueño no puede ejercer el deber de cuidado, y se retorna al régimen de responsabilidad subjetiva, haciendo responsable al arrendatario y tenedor del vehículo. La misma fundamentación se desprende de la historia de la ley.

Así, queda de manifiesto que el precepto impugnado no importa un arbitrio injustificado, sino que respeta el principio de igualdad ante la ley; ni tampoco atenta contra el derecho de propiedad, desde que el requirente se verá indemnizado por el arrendatario, en vez del propietario, gozando siempre de su derecho a ser resarcido en el daño.



Vista de la causa y acuerdo

Traídos los autos en relación, en audiencia de Pleno del día 25 de marzo de 2020, se verificó la vista de la causa, oyéndose la relación pública y los alegatos certificados por el Relator. Con la misma fecha se adoptó el acuerdo, quedando la causa en estado de sentencia (certificado a fojas 209).

Y CONSIDERANDO:

I.- PRECEPTO IMPUGNADO Y CONFLICTO DE CONSTITUCIONALIDAD

PRIMERO: En este proceso constitucional, se requiere la declaración de inaplicabilidad del inciso final del artículo 169, de la Ley N° 18.290, que contiene la Ley del Tránsito. La norma cuestionada dispone, a la letra, lo siguiente:

“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”.

Para comprender su alcance, es necesario considerar lo que disponen los incisos primero y segundo del artículo 169, que a la sazón, prescriben lo siguiente:

“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”.

SEGUNDO: El requirente, quien ha ejercido una acción civil de indemnización de perjuicios, sostiene que el inciso final del artículo 169, infringe dos garantías constitucionales. Por una parte, la de igualdad ante la ley y, por la otra, el derecho de propiedad. Es decir, las de los números 2 y 24 del artículo 19 Constitucional.

Sostiene que lo dispuesto por la norma constituye “un evidente privilegio otorgado en favor de las empresas que se dedican al Leasing Financiero, lo cual, vulnera los derechos de



igualdad (art. 19 N° 2 de la Constitución Política) y de propiedad (art. 19 N° 24 de la constitución política, en especial, sus incisos 1° y 2°)".

TERCERO: En cuanto a la primera de las transgresiones constitucionales, sostiene que "Se vulnera la igual protección que la Ley debe dispensar en el ejercicio y goce de los derechos". Se pregunta sobre "¿Qué justifica desde una perspectiva constitucional, que todo dueño de un vehículo motorizado que cause daño a un tercero deba responder civilmente, pero que el dueño de un vehículo motorizado que lo ha dado en arriendo con opción de compra irrevocable a un tercero, no deba hacerlo, y quede liberado de toda responsabilidad civil? ¿Es razonable establecer este privilegio en favor de las empresas que se dedican al leasing, que son aquellas que celebran los contratos de arriendo con opción de compra irrevocable sobre vehículos motorizados?".

Añade que "La diferencia enunciada carece de fundamento, atenta contra el derecho de igualdad constitucional. Debe tenerse presente, que el propietario de un vehículo motorizado, que ha sido dado en arriendo con opción de compra irrevocable, está gozando del vehículo (percibiendo las rentas que le paga el arrendatario del vehículo), lo puede enajenar, gravar con distintos derechos reales, lo puede usar; en caso que el vehículo sea dañado por un tercero, él es el titular la acción indemnizatoria, él percibirá la indemnización, pero sin embargo, si el vehículo causa un daño a un tercero, no será sujeto pasivo de la acción, no puede ser demandado, no pagará indemnización alguna, goza de un privilegio, he inmunidad legal. Que justificación racional existe para ello, ninguna".

CUARTO: En cuanto a la infracción de la garantía del derecho de propiedad, del N° 24 del artículo 19 constitucional, el requirente sostiene que "Al eliminar esta obligación (que forma parte intrínseca del derecho de propiedad), en el caso que el dominio recaiga sobre un vehículo motorizado dado en arriendo con opción de compra irrevocable; se está atentando contra el derecho de propiedad, pues se está eliminando, sin razón y justificación alguna, esta obligación que es consustancial al derecho de propiedad, y forma parte consustancial de la función social de la propiedad, no dañar, con ella, a otro".

QUINTO: Entonces, en resumen, lo que ha de resolver esta Magistratura es si la aplicación del precepto reprochado – artículo 169, inciso final, de la Ley del Tránsito – resulta conciliable con las garantías de igualdad ante la ley y del derecho de propiedad, en el contexto de la gestión pendiente, a la que se hará referencia en los dos considerandos que siguen.



II.- LOS ANTECEDENTES DE LA GESTIÓN PENDIENTE

SEXTO: El requirente, don Rubén Brañas, mientras conducía su motocicleta, fue impactado por un camión, el cual que habría obstruido su pista de circulación.

La víctima - actual requirente en estos autos - demandó civilmente al conductor del camión, a la sociedad Molina Morales Limitada (arrendataria del camión) y Banco Santander (arrendador del camión) a fin que todos y cada uno de ellos sean condenados solidariamente, a pagar la suma de \$200.000.000, a título de indemnización de perjuicios.

En la demanda, la requirente construye la responsabilidad de Banco Santander, en los siguientes términos: “Don Juan Antonio Cifuentes Gatica, Chofer del Camión (...), 2) El Banco Santander – Chile, dueño del mismo camión..., y 3) La Empresa Molina Morales Limitada, tenedor a título de arrendatario del mismo, son solidariamente responsables, en conformidad a lo dispuesto en el 174 de la Ley 18.290 de los daños que me han sido causados”.

Agregando que “Por no ser el contrato de arrendamiento celebrado entre el propietario (Banco Santander Chile) y el arrendatario (MOLINA MORALES LIMITADA) un contrato de arrendamiento con opción de compra IRREVOCABLE, si no, por el contrario, se trata de un contrato de arriendo en que el arrendatario, al término del contrato tiene dos opciones, puede A) devolver los bienes arrendados a la arrendadora, o B) celebrar un nuevo contrato de arrendamiento sobre los bienes, no se aplica al Banco Santander Chile, la cláusula de exclusión de responsabilidad civil, contemplada en el art. 174 inc. 6 de la Ley 18.290 (Ley del Tránsito), por no tratarse, el contrato de marras, de un contrato de arriendo cuya opción de compra sea irrevocable (ni siquiera tiene la obligatoriedad de EJERCER la opción de compra), sino que por el contrario, no existe tal cláusula de irrevocabilidad ni obligatoriedad de ejercicio de opción de compra, y el Banco Santander de Chile, es, por tanto, plenamente responsable de los daños civiles, que me han sido causados” (fojas 45 y 46).

Por su parte, el Banco demandado, al contestar la demanda, sostiene que fruto del artículo impugnado, no es posible que sea responsable, pues el contrato suscrito es uno de leasing o de aquellos con opción irrevocable de compra y se encuentra inscrito ante el Registro de Vehículos Motorizados. En síntesis, plantea que el artículo 174 en su inciso sexto, vigente a la fecha del accidente, dispone que “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”. Precisa que el Banco Santander-Chile, mediante contrato celebrado por escritura privada de fecha 28.08.2014, modificada por escritura privada de 17.10.2014, ambas protocolizadas en la Notaría de Santiago de don Juan



Ricardo San Martín Urrejola, “el banco dio en arrendamiento con opción irrevocable de compra el camión antes singularizado a la sociedad MOLINA MORALES LIMITADA (Cláusula décimo segunda, número cinco”. Agregando que “Dicho contrato se inscribió en el Registro de Vehículos Motorizados del Registro Civil el 17 de septiembre de 2014, es decir, con anterioridad al accidente” (fojas 63).

La gestión pendiente está en la fase de prueba, ante el 2° Juzgado de Letras en lo Civil de Talcahuano. Debiendo destacarse que en la interlocutoria de prueba, se fijó, entre otros, los siguientes puntos sobre los que aquella ha de recaer: “6°. Efectividad de existir responsabilidad solidaria entre las demandadas. Hechos en se fundamenta tal afirmación; 8°. Efectividad que entre las demandadas Banco Santander Chile y Molina Morales limitada exista un contrato de arrendamiento con opción de compra; 9°. Efectividad que el contrato de arrendamiento con opción de compra celebrado entre las demandadas Banco Santander Chile y Molina Morales Limitada se encontraba inscrito en el registro de Vehículos Motorizados con anterioridad al accidente objeto de estos autos”.

SÉPTIMO: Entonces, por una parte, ha de apuntarse que la requirente dedujo una demanda por responsabilidad extracontractual, derivada de un accidente de tránsito del cual resultó dañado. La demanda es dirigida en contra del conductor del vehículo y de dos empresas, las que conforme a la tesis de la requirente, deberían responder solidariamente de los perjuicios causados. Una de las demandas, el Banco Santander, alegó que en virtud de la legislación vigente, específicamente la norma reprochada, no ha de responder de tal forma, en tanto el contrato que lo liga con la empresa que operaba el vehículo motorizado era un contrato de arrendamiento con opción irrevocable de compra, inscrito en el registro de vehículos motorizados con anterioridad al accidente del cual se derivarían los perjuicios.

Como se aprecia, hay una controversia en el proceso pendiente que se vincula con la aplicación de la norma impugnada. De allí que el pronunciamiento de esta Magistratura tendrá efectos en aquella, toda vez que si se declara inaplicable, el Tribunal tendrá que fallar la demanda sin considerar lo prescrito por la norma impugnada. En el caso contrario, podrá zanjar la causa, al menos en lo que se refiere a la procedencia de la demanda en contra de uno de los tres demandados – Banco Santander – considerando aquella, si se dan los presupuestos para su aplicación, cuestión que, obviamente, no corresponde a esta Magistratura decidir.



III.- RESPONSABILIDAD CIVIL Y ACCIDENTES DEL TRÁNSITO. ALGUNAS PRECISIONES SOBRE LA NORMA IMPUGNADA.

ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES

OCTAVO: Como apunta la doctrina, “Es notorio el riesgo de daños que para las personas y las cosas en la vida actual entraña el uso y circulación de vehículos de motor y el constante aumento de los accidentes de todo tipo que de ello derivan” (Diez-Picazo y Ponce de León, Luis. Derecho de Daños (1999). Madrid: Civitas Ediciones S.A, p. 127).

Se advierte en igual sentido, en nuestro medio, que “El uso de vehículos motorizados se ha masificado y ha dado lugar a un ámbito de actividad especialmente riesgoso, tanto por la probabilidad de sufrir accidentes, como por la intensidad de los daños que éstos amenazan producir. En razón de ambos factores, la circulación de vehículos motorizados y el tránsito en vías públicas (como peatones, pasajeros o conductores) es la actividad más riesgosa que emprendemos cotidianamente. Sin embargo, la reducción de los costos del transporte y los beneficios sociales asociados al uso de vehículos motorizados son tan significativos, que justifican la aceptación generalizada de esa actividad riesgosa.”

Añadiéndose que por lo anterior, “la responsabilidad por accidentes del tránsito es sintomática de cómo el derecho está dispuesto a asumir riesgos proporcionalmente mayores cuando una actividad es en particular valiosa y tiene como contrapartida un aumento generalizado de la riqueza y el bienestar” (Barros Bourie, Enrique (2007). Tratado de Responsabilidad Extracontractual. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, p. 716).

NOVENO: En el ámbito de la especificidad propia de las normas que rigen a esta materia, tanto en nuestro país como en el extranjero, se aprecia un apartamiento de las reglas comunes o generales que rigen la responsabilidad extracontractual, propias de los respectivos Códigos Civiles, que se construyen sobre la noción de culpa.

En España, por ejemplo, se afirma que “Un criterio de favorecimiento de las indemnizaciones y un sistema general de prevención de los daños aconsejan algún tipo de desviación respecto de las reglas tradicionales de la responsabilidad por culpa, aproximando el tratamiento de estos daños a los criterios de responsabilidad por riesgo o a los de una responsabilidad objetivada, con causas tasadas de exoneración” (Diez-Picazo y Ponce de León (1999) pp. 127-128). Ello es materia de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor.



En nuestro medio se ha puntualizado que no obstante la aceptación generalizada de la actividad riesgosa – uso de vehículos motorizados – dados los beneficios sociales significativos que reporta, la regulación de esta actividad persigue el establecimiento de límites, dados “por las reglas que rigen la conducta de los agentes de riesgo, estableciendo un régimen de prevención basado en sanciones penales e infraccionales y un estatuto de responsabilidad civil que cumple funciones preventivas y de justicia correctiva.” (Barros Bourie (2007) p. 716).

En nuestro medio, existen reglas especiales sobre la materia, en la Ley N° 18.290, alguna de las cuales analizaremos en las consideraciones siguientes.

PRECISIONES SOBRE LA NORMA IMPUGNADA

DÉCIMO: El precepto impugnado corresponde al inciso sexto del artículo 169 de la Ley del Tránsito.

En las consideraciones siguientes analizaremos tal precepto, para lo cual es preciso, en primer lugar, hacer referencia a las reglas establecidas en los incisos que le anteceden y, luego, en relación a su inciso sexto, daremos cuenta de su alcance y de los motivos sustentan aquella disposición, lo anterior, con auxilio de la doctrina y de su historia legislativa.

DÉCIMO PRIMERO: Para comprender cabalmente el artículo 169, inciso sexto, impugnado en autos, es preciso referirse, en primer lugar, a los dos incisos que lo preceden. Aquellos disponen:

“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”.

DÉCIMO SEGUNDO: Como se aprecia, el inciso primero del artículo 169 establece una regla vinculada a la responsabilidad infraccional respecto de los preceptos del tránsito, radicando aquella, en el conductor del vehículo. Lo anterior resulta lógico, pues es el conductor del vehículo quien se encuentra en la posición de obedecer o desobedecer las prescripciones del tránsito, mediante la conducta que desarrolla.



El inciso segundo, por su parte, dice relación con la responsabilidad por “daños o perjuicios” que se ocasionen con el uso del vehículo. Aquella disposición, como es natural, establece que ha de responder de ellos, el conductor, añadiendo además, a dos sujetos que no han conducido el vehículo: el propietario del vehículo y el tenedor del mismo, a cualquier título. Conforme a la disposición, el conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, *“son solidariamente responsables”*.

Respecto del propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, la disposición les permite exonerarse de la responsabilidad que legalmente se les atribuye ab initio, acreditando que *“el vehículo fue usado contra su voluntad”*.

DÉCIMO TERCERO: Como explica Enrique Barros, en principio, la responsabilidad del propietario o tenedor puede ser estructurada de tres maneras. “Ante todo, de acuerdo con las reglas generales de la responsabilidad civil por el hecho ajeno, en cuyo caso se tratará de una responsabilidad por culpa presumida, si el conductor es calificado de dependiente, o por la culpa probada en la decisión de entregar el vehículo a un tercero que no se encuentra en esa relación de dependencia. Un segundo camino consiste en establecer la responsabilidad vicaria del propietario y tenedor, en cuyo caso éstos responden por los hechos culpables del conductor, sin que sea necesario imputarles culpa alguna a ellos mismos; en consecuencia, la responsabilidad participa de los caracteres del régimen general, porque requiere de culpa del agente, pero agregando un régimen de garantía que soportan el propietario y el tenedor, cuya responsabilidad es establecida con prescindencia de todo juicio personal de culpa (probada o presumida). Finalmente, se puede establecer un régimen de responsabilidad estricta en sentido propio, en cuya virtud el propietario o el tenedor son responsables, sin que medie juicio alguno acerca de la culpa del conductor, ni de los civilmente responsables.” (Barros Bourie (2007) p. 732)

DÉCIMO CUARTO: En el caso de la Ley Chilena, hay acuerdo en que las reglas de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, en cuanto a la atribución de responsabilidad al conductor y tenedor del vehículo a cualquier título, constituyen un apartamiento de la regla general en materia de responsabilidad civil extracontractual, contenida en el Código Civil, es decir, responsabilidad subjetiva por culpa probada.

Así, se ha afirmado, por ejemplo, que “La Ley del Tránsito N° 18.290, de 1984, se ha preocupado de establecer una *norma especial de responsabilidad civil* por los daños que pueden ocasionar los vehículos motorizados, e *imputa objetivamente esa responsabilidad al titular del dominio del vehículo*”. “Se dispone que el propietario de un vehículo motorizado es solidariamente responsable de los daños que produzca, aun cuando (Corral Talciani, Hernán (2003). Lecciones de Responsabilidad Extracontractual. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, p. 257). Añadiendo que, “Se trata de un caso de responsabilidad objetiva (del



propietario) que se edifica sobre una responsabilidad por culpa (del conductor)” (Corral Talciani (2003) p. 258)

También, se ha señalado que “Es inequívoco que la ley chilena (...) establece un régimen especial de responsabilidad vicaria, que tiene por fundamento, por un lado, la culpa del conductor y, por otro, el riesgo creado por el propietario o tenedor”. Así, *“la responsabilidad del propietario o tenedor es estricta en la medida que no requiere de juicio de culpabilidad respecto a su propia conducta, ni le es admisible la excusa de la propia diligencia (como sí ocurre bajo las reglas generales del Código Civil); pero, al mismo tiempo, no se trata de un régimen de responsabilidad estricta que se superpone a la responsabilidad por negligencia que soporta el conductor, sino que depende precisamente de que éste haya infringido un deber de cuidado. En consecuencia, se trata de una garantía legal a favor de la víctima, surgida a condición de que el conductor del vehículo haya incurrido en un ilícito civil”* (Barros Bourie (2007) pp. 732-733)

DÉCIMO QUINTO: Volviendo sobre el tenor de las normas en análisis, puede apreciarse, en el inciso 2° del artículo 169, se encuentra lo que pretende ser regla general en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito – que constituye marcada excepción al régimen común de responsabilidad en lo que atañe al propietario y tenedor del vehículo – como a su vez, una excepción a aquella pretendida regla general en la materia, pues les permite al dueño y al tenedor exonerarse de la responsabilidad que legalmente se les atribuye ab initio, acreditando que *“el vehículo fue usado contra su voluntad”*.

DÉCIMO SEXTO: Habiéndonos referido en general a la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito, y habiendo explicado que la atribución de responsabilidad al dueño o tenedor del vehículo constituye un apartamiento del régimen general del Código Civil, en tanto respecto de aquellos existe la imputación objetiva de dicha responsabilidad.

Establecido lo anterior, estamos en condiciones de referirnos al alcance del precepto reprochado. Aquel dispone que *“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”*.

DÉCIMO SÉPTIMO: Como se aprecia de su propio tenor, se trata de una norma que viene a modificar los efectos de lo prescrito por el inciso segundo, en relación a la responsabilidad que aquel impone al propietario o tenedor del vehículo. Si se dan los supuestos que la disposición establece, la responsabilidad que al propietario correspondería conforme al



artículo 169, inciso segundo, recaerá ya no en él, sino en el arrendatario del vehículo. Para que aquello ocurra, han de concurrir requisitos específicos y copulativos:

- a) Ha de tratarse de un contrato de arrendamiento con opción de compra e irrevocable;
- b) Debe haberse solicitado la inscripción de tal título en el Registro de Vehículos Motorizados, con anterioridad al accidente.

Puede apreciarse que el primer requisito mira a la naturaleza y características del arriendo en cuestión, a la especial naturaleza de las relaciones jurídicas a que da origen; y que el segundo, se vincula más bien con una formalidad por vía de publicidad del contrato en cuestión.

Sintetizando lo expuesto, la doctrina apunta a que “Las condiciones para que la empresa de leasing no asuma la responsabilidad y ésta se radique en el usuario de la operación son: i) la existencia de un contrato de arrendamiento con opción de compra; ii) que la opción de compra sea irrevocable; y iii) que se haya solicitado la inscripción en el Registro de vehículos motorizados con anterioridad al accidente” (Barros Bourie (2007) p. 735).

DÉCIMO OCTAVO: Conforme a lo que se ha expuesto hasta ahora, en el ámbito de la legislación del tránsito, el dueño de un vehículo es, en principio, solidariamente responsable de los daños o perjuicios que se ocasionen con el uso del mismo.

Lo anterior, salvo que concurra alguna de las siguientes circunstancias, que no son otra cosa que excusas tasadas y limitadas, que el dueño o tenedor puede oponer a una demanda que pretende hacer efectiva la imputación objetiva de responsabilidad que el legislador le hace en el inciso segundo del artículo 169:

- a) Que el dueño acredite que “el vehículo fue usado contra su voluntad”, caso en el cual aquel queda liberado de responsabilidad, no tomando nadie su lugar. Excusa prevista en el inciso 2° del artículo 169 de la Ley del Tránsito.
- b) Que el vehículo con cuyo uso se originaron los daños o perjuicios, hubiese sido objeto de un contrato de arrendamiento con opción de compra e irrevocable, respecto del cual se haya solicitado su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados, con anterioridad en el accidente. En dicho caso la responsabilidad del dueño cesa, pero el damnificado puede dirigir su acción en contra del



arrendatario, agregando la disposición en comento que *“En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.”*.

Esta segunda hipótesis es la prevista en el precepto reprochado, y es la que ha esgrimido el propietario del vehículo en la gestión pendientes, luego de haber sido demandado.

DÉCIMO NOVENO: En relación a la solución establecida en la norma impugnada, cabe destacar, en primer lugar, que aquella era postulada por la doctrina desde antes de su efectiva incorporación a la Ley del Tránsito.

Así, por ejemplo, Hernán Corral sostenía en sus Lecciones de Responsabilidad Civil Extracontractual que aunque *“no es reconocido expresamente por el texto de la ley, se deduce que también debiera exonerarse el propietario cuando haya cedido el uso y goce del vehículo a un tercero, que asume su explotación (cesión abdicativa)”* (Corral Talciani (2003) p. 260). Precizando luego que la existencia de las causales de exoneración previstas en la ley *“parece conducir a la conclusión de que la responsabilidad del propietario del vehículo establecida en la Ley del Tránsito no es propiamente una responsabilidad estricta in re ipsa, sino más bien una responsabilidad por riesgo creado, que supone la explotación del vehículo y la atribución de la responsabilidad a quien obtiene provecho de ella. De allí aparece justo sostener que las empresas que dan en arrendamiento vehículos debieran responder, aun cuando no sean propietarias de ellos, y que en cambio no les asiste tal responsabilidad a las empresas que los ofrecen bajo un contrato de leasing, ya que en tal caso se cede en forma permanente la dirección y el control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por la utilización del mismo”* (Corral Talciani (2003) p. 260)

VIGÉSIMO: En un sentido análogo, Pedro Zelaya Etchegaray, en el año 1999, sostenía que *“existen argumentos para sostener que la empresa de leasing, dueña arrendadora del vehículo, no debe responder civilmente por los daños causados por el arrendatario o conductor respectivo”*. Señalando al efecto que lo anterior se justifica, en primer lugar, pues *“la empresa de leasing no tiene el giro de arrendar vehículos y, como contraprestación, recibir rentas de arrendamiento, sino que opera en base a un contrato sui generis distinto y diverso al arrendamiento tradicional. Este contrato sui generis otorga al arrendatario del vehículo una absoluta independencia y autonomía - respecto del dueño/arrendador (compañía de leasing)- en el uso y destino del vehículo, de forma tal que el arrendatario actúa como verdadero dueño y explotador del vehículo, sin que tenga limitación respecto de las características del uso y destino del bien.”*. Y en segundo lugar, dada *“la misma estructura y operatividad práctica del contrato de leasing, éste no se configura como un simple título de mera tenencia por el cual el dueño cede y autoriza al tercero para usar y gozar de la cosa con la obligación de restituir, sino que le cede en forma indeterminada (en el tiempo, en el espacio y en la finalidad el uso) la dirección y control del vehículo al arrendatario, quien asume la responsabilidad por el uso, dirección y destino del mismo”*



(Zelaya Etchegaray, Pedro (1999). Responsabilidad Civil del Empresario en el uso de los vehículos a motor. En: Revista de Derecho, Universidad Católica del Norte (Coquimbo) – Año 6, pp. 73-74)-

VIGÉSIMO PRIMERO: Ya vigente el precepto reprochado, la doctrina ha sostenido que “La regla tiene su origen en una reforma legislativa que ha dirimido un problema frecuente en los accidentes del tránsito provocados por vehículos dados en *leasing*, que aparecen registrados como propiedad de la empresa de *leasing*, la que, en verdad, sólo financia la adquisición con una fuerte garantía representada por la propiedad del vehículo”. Precizando al efecto que “la operación de *leasing* es de naturaleza típicamente financiera: la empresa de *leasing* adquiere el vehículo y lo arrienda al usuario, quien luego de un determinado espacio de tiempo ejerce una opción de compra por la cuota remanente y pasa a ser su dueño. En tanto no se ejerza la opción de compra, la empresa de *leasing* es propietaria y el usuario mero tenedor del vehículo. En consecuencia, una estricta aplicación del artículo 174 II deviene en la responsabilidad solidaria de la empresa de *leasing*. *La exclusión de la responsabilidad de quien es técnicamente propietario en este tipo de operaciones tiene por objeto hacerse cargo de esa naturaleza puramente financiera del negocio de leasing. La empresa de leasing no tiene ninguna injerencia en la puesta en circulación y utilización del vehículo, limitándose a financiar su adquisición y conservando la propiedad por razones de garantía. La decisión sobre la puesta en circulación y utilización del vehículo se radica exclusivamente en el usuario, quien es el arrendatario en la operación de leasing, que en definitiva controla el riesgo asociado al uso del vehículo.*” (Barros Bourie (2007) pp. 734-735).

VIGÉSIMO SEGUNDO: Más allá de lo previamente expuesto, cabe señalar que el precepto impugnado fue introducido a la Ley N° 18.290, mediante la Ley N° 20.068 (D.O 10.12.2005).

En la discusión de esta, constan los motivos tenidos en vista por el legislador, para establecer la regla especial objetada en este proceso constitucional.

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.”*

IV.- PRONUNCIAMIENTO RESPECTO DE LAS ALEGACIONES DE LA REQUIRENTE

a. Sobre la pretendida infracción a la igualdad ante la Ley

VIGÉSIMO TERCERO: Como se ha apuntado en otra parte de esta sentencia, la requirente postula que el precepto impugnado violaría la igualdad constitucional. Lo anterior, pues no existiría fundamento valedero, desde una perspectiva constitucional, para que la empresa de leasing, no obstante su calidad de dueño del vehículo cuya operación causa daños o perjuicios, no responda, cuando concurren los requisitos que el legislador ha dispuesto en la norma impugnada, a fin de exonerarlo de responsabilidad. Desde la perspectiva del requirente, el legislador no podría tratar, de manera diferenciada, a los propietarios de vehículos motorizados, ni aun cuando aquellos hayan dado en arriendo con opción de compra el vehículo de que se trata, pues ninguna “justificación racional existe para ello”.

VIGÉSIMO CUARTO: Sobre la garantía en comento, en lo que ya es un asentado entendimiento, este Tribunal ha determinado que la igualdad 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”. De acuerdo a lo anterior, y ha concluido que *“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, 53, 219 y 2935, entre muchas otras).

VIGÉSIMO QUINTO: La requirente, precisamente, apunta a que la diferencia que el legislador hace, en términos de adjudicar responsabilidad civil, entre los dueños de vehículos motorizados que no han celebrado un contrato de leasing con las características exigidas por la norma impugnada, y los que sí lo han hecho, no encontraría *“justificación racional”* alguna, valedera desde la perspectiva constitucional. Es decir, en otros términos, acusa que la decisión legislativa carece de razonabilidad, no siendo entonces, una distinción razonable.

VIGÉSIMO SEXTO: El planteamiento de la requirente no puede ser atendido. Esta Magistratura, considerando lo expuesto en los motivos décimo a vigésimo primero de este fallo, estima que la diferencia que el legislador hace, en torno a la responsabilidad del propietario de un vehículo motorizado que ha sido entregado a otro en virtud de un contrato de arrendamiento con opción de compra e irrevocable, en relación al propietario que no ha hecho tal, se encuentra apoyada en fundamentos razonables, vinculados a la naturaleza propia de tal operación, que, en lo esencial - según se ha apuntado supra - determina que la empresa de leasing no tenga ninguna injerencia en la puesta en circulación y utilización del vehículo, limitándose a financiar su adquisición y conservando la propiedad por razones de garantía. Siendo así, la decisión sobre la puesta en circulación y utilización del vehículo se radica exclusivamente en el usuario, quien es el arrendatario en la operación de leasing, que en definitiva controla el riesgo asociado al uso del vehículo. Ello justifica, razonablemente, que en dicho supuesto, el propietario del vehículo no deba responder.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: En términos semejantes a los recién expuestos, se pronunció esta Magistratura en la STC Rol N° 6242, al entender que no se infringiría la igualdad ante la ley, al considerar 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...”* (STC Rol N° 6242, considerando 14°).



VIGÉSIMO OCTAVO: En mérito de todo lo anterior, se desestimaré la alegación de la requirente, en torno a una supuesta infracción a la igualdad ante la ley y así se declarará.

b. Sobre la pretendida infracción al derecho de propiedad.

VIGÉSIMO NOVENO: El segundo reproche dirigido en torno a la disposición impugnada, estriba en que aquella atentaría contra el derecho de propiedad, “en especial infracción al deber y obligación (que nace de la función social de la propiedad) que tiene todo propietario de responder por los daños que causen las cosas de su propiedad.”.

TRIGÉSIMO: A propósito de esta alegación, es menester considerar que la requirente parece entender que la obligación de responder por los daños que causen las cosas de propiedad de una persona, constituyen la regla general en el ordenamiento jurídico, lo que estaría consagrado constitucionalmente.

Dicho aserto es equivocado. Por una parte, en tanto la responsabilidad por las cosas no es la regla general de nuestro ordenamiento jurídico, sino que más bien constituye algo excepcional.

Así se hizo ver un pronunciamiento previo sobre el mismo precepto impugnado, en cuanto se sostuvo que “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” (STC Rol N° 6242, Considerando 4°).

Luego, en relación a dichos supuestos excepcionales y expresos en que se establece tal responsabilidad, lo que castiga el Código Civil es el descuido del dueño, no la mera titularidad sobre el bien, lo que por sí solo hace decaer la alegación del requirente. Esta Magistratura, al efecto, al pronunciarse sobre la misma norma ahora reprochada, sostuvo que “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” (STC Rol N° 6242, Considerando 5°).

Igualmente, en lo que atañe a supuesta imposición forzosa de una obligación al dueño de responder civilmente por los daños que causen cosas de su propiedad, además de lo dicho que de por sí amerita el rechazo de lo planteado, debe reiterarse lo que se sostuvo en la STC Rol N 6242, en orden a 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.*” (STC Rol N° 6242, Considerando 15°).

TRIGÉSIMO PRIMERO: En mérito de lo anterior, este reproche de la requirente será desestimado, por lo que se rechazará íntegramente el requerimiento deducido y así se declarará.

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** LA ACCIÓN DE INAPLICABILIDAD DE FOJAS 1.
- 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, quien estuvo por acoger el requerimiento deducido, teniendo presente las siguientes consideraciones:

Conflicto de constitucionalidad

1º) Que, el conflicto de constitucionalidad planteado surge en relación a que la parte requirente ,víctima de un accidente de tránsito, solicita en sede civil, se condene a la propietaria del vehículo que ocasionó el hecho culposo -aun cuando no haya intervenido en el mismo- al pago de una indemnización de perjuicios por daño moral, indemnización que la aplicación del artículo 169 de la Ley del Tránsito impide, pues el vehículo referido se encuentra en arriendo bajo contrato de leasing. Esta situación le ocasionaría la vulneración de las garantías constitucionales de igualdad ante la ley y del derecho de propiedad, las que más adelante se abordarán;

Antecedentes Preliminares

2º) Que, previamente se hace necesario señalar que, la responsabilidad civil extracontractual consiste en la obligación de indemnizar a la víctima del delito o cuasidelito civil (régimen general contemplado en el artículo 2314 y siguientes del Código Civil). Esta responsabilidad se clasifica por la doctrina en objetiva y subjetiva: la primera se funda en el riesgo y procede solamente porque la persona causó el daño; mientras que la segunda se funda en el dolo o culpa del agente y procede porque se es culpable de un daño que debe repararse.



Resulta útil precisar que esta Magistratura ha expresado que la responsabilidad civil extracontractual “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” (STC Rol N°1499 c.3);

3°) En Chile el sistema de responsabilidad civil es subjetivo, no obstante, el legislador ha dispuesto casos de responsabilidad objetiva. En ese sentido, la Ley de Tránsito (N°18.290) establece distintas reglas sobre la responsabilidad civil (título XV “De la responsabilidad por los accidentes”), teniendo como regla general la responsabilidad subjetiva, en cuanto, las infracciones a los preceptos del tránsito serán de responsabilidad del conductor del vehículo (concorre respecto de él dolo o culpa), así lo indica el artículo 169 inciso primero de la referida ley, siendo el primer responsable civil de los daños que se originen de su actuar negligente en relación a las normas del tránsito.

Luego establece, como excepciones, la responsabilidad solidaria civil de terceros entre ellos el propietario del vehículo con el conductor del mismo, por los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del mismo, aun cuando no haya incurrido en culpa (Falta de deber de cuidado del propietario del vehículo con el mismo). Finalmente, converge la responsabilidad de otros sujetos, como las Municipalidades o el Fisco por el mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización, entre otros casos de responsabilidad de esta naturaleza.

Se contempla una salvedad respecto de la responsabilidad del propietario, y corresponde si se acredita que “el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita”;

4°) Que, por consiguiente, la regla general es la responsabilidad subjetiva del conductor y la excepción la responsabilidad objetiva, constituida por la responsabilidad solidaria del propietario y tenedor del mismo.

El mencionado artículo 169, en su inciso final incorpora una contra excepción, en la que deben concurrir las siguientes condiciones:

1. se trate de un vehículo con contrato de arrendamiento con opción de compra e irrevocable y,
2. la inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente.

En tal caso el responsable civil será el arrendatario de dicho vehículo. Ello configura una sustancial excepción a todo principio general de nuestra legislación en materia de responsabilidad, pues se transmite dicha responsabilidad civil al arrendatario cuando el



vehículo se encuentre en su poder por contrato de leasing. Todo ello, por cuanto la responsabilidad se conecta con la propiedad del vehículo;

5º) Que, en síntesis, el propietario de un vehículo, su conductor o su tenedor, a cualquier título, son solidariamente responsables de los perjuicios que se ocasionen con su uso, ello por expreso mandato legal.

El propio legislador ha establecido una excepción a la regla comentada precedentemente, la que consiste en acreditar por parte del propietario o del tenedor, que el vehículo fue usado contra su voluntad.

Otra forma en que el propietario del vehículo enerve su responsabilidad civil, en caso de las mencionadas infracciones, es que el vehículo se encuentre bajo contrato de leasing. En esta situación el propietario del vehículo es la empresa leasing, que adquiere el vehículo para arrendarlo a un tercero, traspasando la responsabilidad al arrendatario, quien se constituye en un mero tenedor hasta que ejerza la opción de compra. Esta es, precisamente, la situación que se presenta en el caso de autos que se desarrollará a continuación;

6º) Que, la doctrina ha expresado que “El leasing es una operación financiera integrada generalmente por el contrato de compraventa de un bien de capital productivo, que se celebra entre la empresa de leasing y el fabricante o proveedor del mismo y el contrato de leasing propiamente tal, que une a la empresa de leasing con el usuario.” (Sandoval, Ricardo “Derecho Comercial” Tomo III, V.2 Quinta edición, Editorial Jurídica de Chile, p.103)

7º) Que, la contra excepción del inciso final del artículo 169 de la Ley del Tránsito - reprochada en estos autos constitucionales- se refiere precisamente al contrato de leasing que celebra la propietaria del vehículo -Banco Santander- y la arrendataria del vehículo - Empresa Molina Morales-, volviendo a la regla general de responsabilidad subjetiva, eximiendo de responsabilidad al propietario del vehículo;

Caso concreto

8º) Que, en el caso considerado de autos, se sigue ante el 2º Juzgado Civil de Talcahuano una demanda civil indemnizatoria, bajo el Rol C-1205-2019. En ella, el demandante y víctima de un accidente de tránsito en el año 2015, en la mencionada comuna, se dirige en contra del conductor del vehículo (Juan Antonio Cifuentes Gatica), de la empresa arrendataria del vehículo (Molina Morales Limitada) y del propietario de este, que es el Banco Santander. Con el fin de que todos ellos sean condenados solidariamente a pagar por daño moral la suma de \$200.000.000.



El Banco Santander ha alegado que no es obligado a responder a la víctima civil en virtud del artículo 169, inciso sexto de la Ley N°18.290;

9º) Que, el conflicto de constitucionalidad de estos autos constitucionales dice relación con que la requirente considera que la aplicación del precepto legal reprochado vulneraría las garantías de igualdad ante la ley y de derecho de propiedad. Se excluye la responsabilidad de la empresa, la que se excusa.

En el primer caso se estima que se ha establecido un privilegio en favor de las empresas de Leasing Financiero *“toda vez, que en la medida que ellas sean dueñas (propietarias) de un vehículo motorizado que han dado en arriendo con opción de compra irrevocable, que ha causado daño o lesiones a un tercero, quedan excluidas de ser demandados civilmente, y de ser condenadas y pagar, consecuentemente, la respectiva indemnización, estableciéndose un beneficio, y privilegio legal y procesal en su favor, sin justificación y razonabilidad alguna, pues el dueño del vehículo no responderá civilmente de daño alguno, trasladándose esta responsabilidad hacia el arrendatario”* (fs. 10 y 11), de tal forma, el privilegio no lo tiene ningún otro dueño de bien alguno ni de vehículo motorizado, y además, existiría una discriminación respecto de las víctimas, pues toda víctima de una lesión causada por un vehículo motorizado, podrá demandar al dueño del vehículo, *“pero si tiene la mala suerte que las lesiones se las ha causado un vehículo dado en arriendo con opción de compra, no podrá demandar al dueño del vehículo, estableciéndose una discriminación en su contra, en su calidad de víctima”* (fs. 11).

En segundo lugar, el requirente considera que se ha vulnerado la garantía del derecho de propiedad, fundado en que de aplicarse la norma en favor del Banco “significaría que en este juicio, se le excluiría de la obligación indemnizatoria por ser dueño de un vehículo motorizado dado en arriendo con opción de compra irrevocable, lo que sería inconstitucional, por violación del derecho de propiedad, en especial infracción al deber y obligación (que nace de la función social de la propiedad) que tiene todo propietario de responder por los daños que causen las cosas de su propiedad” (fs. 23);

Historia de la Ley

10º) Que, resulta útil revisar la historia del precepto legal reprochado. Este fue incorporado el año 2005 por la Ley N°20.068 que “Introduce diversas modificaciones a la Ley N°18.290, en materia de tránsito terrestre”, que incorporó en su artículo 1 N°69, el inciso final al artículo 174 (actualmente corresponde al artículo 169).

Específicamente, el Ejecutivo presentó una indicación para agregar al artículo 174 el inciso final, impugnado en estos autos constitucionales. Durante la tramitación legislativa intervino el señor Bertín (Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad del



Tránsito) quien se refirió a la incorporación del inciso final, fundado en que *“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. Agregó que, al trasladar la responsabilidad hacia el arrendatario, se establece un mecanismo en virtud del cual la empresa comienza a tener interés en la tasa de accidentes en la que sus vehículos participan*” (Historia de la Ley N°20.068, Biblioteca Congreso Nacional, p.111).

Durante la tramitación del proyecto de ley en el Senado, el H. Senador señor Jovino Novoa logró prever las dificultades que podría ocasionar este inciso final, así se dejó constancia de que *“fue contrario a establecer una norma que libere a las empresas de leasing de responsabilidad, por cuanto, en su opinión la responsabilidad siempre tiene que recaer en el propietario y la empresa de leasing determinará con quienes suscribirá contratos de leasing, porque, de otro modo, se produce un abuso y la indefensión de los afectados.”* (Historia de la Ley N°20.068, Biblioteca Congreso Nacional, p.274);

Igualdad ante la ley

11º) Que, en virtud de lo expuesto en los considerandos anteriores, cabe recalcar que este Tribunal ha establecido 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 c.30, 3770 c. 28, entre otras);

12º) Que, así las cosas, este Tribunal en su reiterada jurisprudencia ha establecido 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 que no deben concederse privilegios ni imponerse obligaciones a unos que no beneficien o graven a otros que se hallen en condiciones similares.”* (STC Rol N°3028 c.12, en el mismo sentido, roles N°1133, 2841, 2703 entre otras);

13º) Que, la igualdad ante la ley debe siempre obedecer a determinados motivos, pertinentes y razonables, los cuales pueden encontrarse en el tenor mismo de la norma, o venir expuestos en la historia fidedigna de su establecimiento o derivar de la finalidad lógica que se tuvo en cuenta para justificar su emisión (STC Rol N°2113 c.10, entre otras).



En este contexto, en la historia fidedigna se advirtió que la norma podría traer aparejado ciertos problemas, los cuales se han verificado en estos autos constitucionales;

14º) Que, en atención a lo antes descrito, que el arrendatario del vehículo por contrato de leasing responda por el daño causado, debiese ser una situación que quede entregada a una cláusula especial dentro del contrato de arrendamiento y no que sea la ley la que la configure, pues termina finalmente por imponerla. De ello nace un privilegio hacia el Banco Santander, que es propietario del vehículo en contrato de leasing, al quedar exonerado de responsabilidad civil en el caso del accidente de tránsito referido.

Como se ha señalado, la igualdad ante la ley consiste en que no se concedan privilegios a unos o graven a otros que se hallen en situaciones similares. Se ha expresado que la garantía del artículo 19 N°2 constitucional, “impide eximir de obligaciones o prodigar ventajas a favor de instituciones y organizaciones, salvo que se hallen demostradas las razones que, articuladas en texto legal expreso, justifican otorgarlas” (Cea, José Luis (2015) “Derecho Constitucional Chileno. Tomo II” Ediciones UC, p.137).

Precisamente es esta la situación que se presenta, un privilegio a favor del propietario del vehículo que ocasionó el accidente de tránsito y una desventaja para la víctima del accidente, que no podrá recurrir al dueño del vehículo cuando se trate de un contrato de arrendamiento de leasing, quedando en indefensión. Originándose una discriminación respecto de otras víctimas cuyos accidentes sean de responsabilidad de un vehículo que no esté bajo la modalidad de arrendamiento con opción de compra, los que sí podrán recurrir en contra del propietario del vehículo, siendo la otra cara de la misma moneda el privilegio que se configura a favor del banco;

15º) Que, se ha entendido por privilegio como “Exención de una obligación o ventaja exclusiva o especial que goza alguien por concesión de un superior o por determinada circunstancia propia.” (Diccionario Real Academia Español);

16º) Que, en las actas constitucionales, el comisionado Jaime Guzmán señaló al respecto que “desea preguntar a la Comisión si no consideraría conveniente agregar que “en Chile no hay clases ni grupos privilegiados”, porque el término “clase” apunta a un aspecto determinado de la composición del cuerpo social. En cambio, el vocablo “grupo” es todavía más amplio y puede comprender toda otra forma o género de agrupaciones que existan en el mismo cuerpo social. De manera que se inclinaría por añadir que “en Chile no hay clase ni grupo privilegiado”. Posteriormente agregó que “La distinción apunta a que sea o no sea arbitraria, porque también es evidente que lo que permanentemente hacen el legislador y la autoridad es discriminar cuando dictan una norma, pero lo hacen en función de ciertas



causas o razones de justicia.” (Actas Oficiales de la Comisión Constituyente, Sesión 93^a, celebrada el 5 de diciembre de 1974);

17º) Que, por consiguiente, en el caso de autos, el artículo 169 inciso final configura un privilegio en favor del Banco Santander, al eximirse a éste la responsabilidad de indemnizar a la víctima del accidente de tránsito, traspasándola al arrendatario del vehículo. Todo ello, pues el vehículo de propiedad del mencionado Banco Comercial, está en arriendo por medio de contrato de leasing. Al configurarse este privilegio a favor de la entidad bancaria se genera una discriminación arbitraria respecto de la víctima, pues, en esta situación no podrá demandar al propietario, en desmedro de otras situaciones en que si proceden las acciones respecto del propietario, así las cosas, se vulnera la garantía del artículo 19 N°2 constitucional, siendo por ende el inciso final del artículo 169 de la ley de tránsito contrario a la Constitución;

18º) Que, finalmente, la norma reprochada en el caso pendiente a juicio de la requirente vulnera la garantía del derecho de propiedad al considerar “infracción al deber y obligación (que nace de la función social de la propiedad) que tiene todo propietario de responder por los daños que causen las cosas de su propiedad” (fs. 23).

Respecto a esta alegación, en cuanto a la existencia de la obligación recién señalada, cabe precisar que efectivamente, al generarse un privilegio respecto del propietario del vehículo que queda eximido de la responsabilidad civil por accidente, conjuntamente su patrimonio no se ve afectado. No así el de la víctima que no podrá recurrir en contra del propietario del vehículo, situación que no se ahondará, porque baste para acoger la acción de inaplicabilidad, lo expresado respecto al precepto impugnado en relación al principio de igualdad ante la ley, establecido en el artículo 19 N°2 constitucional;

19º) Que, por las consideraciones reseñadas, debe acogerse, en parecer de este juez constitucional, el recurso de inaplicabilidad por inconstitucionalidad deducido en estos autos.

Redactó la sentencia la Presidenta del Tribunal, Ministra señora MARÍA LUISA BRAHM BARRIL, y la disidencia el Ministro señor CRISTIÁN LETELIER AGUILAR.



Comuníquese, notifíquese, regístrese y archívese.

Rol N° 8005-19-INA.

SRA. BRAHM

Pronunciada por el Excmo. Tribunal Constitucional, integrado por su Presidenta, Ministra señora MARÍA LUISA BRAHM BARRIL, y por sus Ministros señores IVÁN ARÓSTICA MALDONADO, GONZALO GARCÍA PINO, JUAN JOSÉ ROMERO GUZMÁN, CRISTIÁN LETELIER AGUILAR, NELSON POZO SILVA, JOSÉ IGNACIO VÁSQUEZ MÁRQUEZ, señora MARÍA PÍA SILVA GALLINATO, y señores MIGUEL ÁNGEL FERNÁNDEZ GONZÁLEZ y RODRIGO PICA FLORES.

Firma la señora Presidenta del Tribunal, y se certifica que los demás señora y señores Ministros concurren al acuerdo y fallo, pero no firman por no encontrarse en dependencias físicas de esta Magistratura, en cumplimiento de las medidas dispuestas ante la emergencia sanitaria existente en el País.

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