



2023

REPÚBLICA DE CHILE
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Sentencia

Rol 13.379-2022

[15 de marzo de 2023]

REQUERIMIENTO DE INAPLICABILIDAD POR
INCONSTITUCIONALIDAD RESPECTO DE RESPECTO DEL
ARTÍCULO 194, INCISO PRIMERO, DE LA LEY N° 18.290

CARLOS ALFREDO MUÑOZ FERNÁNDEZ

EN EL PROCESO PENAL RUC N° 2100069211-2, RIT N° 1577-2022,
SEGUIDO ANTE EL JUZGADO DE GARANTÍA DE LOS ÁNGELES

VISTOS:

Que, con fecha 15 de junio de 2022, Carlos Alfredo Muñoz Fernández ha presentado un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto del artículo 194, inciso primero, de la Ley N° 18.290, en el proceso penal RUC N° 2100069211-2, RIT N° 1577-2022, seguido ante el Juzgado de Garantía de Los Ángeles.

Precepto legal cuya aplicación se impugna

El texto del precepto impugnado dispone:

“Ley 18.290:

Artículo 194.- El que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.”



Síntesis de la gestión pendiente y del conflicto constitucional sometido al conocimiento y resolución del Tribunal.

A fojas 1 Carlos Alfredo Muñoz Fernández acciona de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto del precepto legal indicado para que surta efecto en proceso penal seguido en su contra ante el Juzgado de Garantía de Los Ángeles, en que el Ministerio Público presentó requerimiento en procedimiento simplificado por el delito de conducción de vehículo motorizado sin contar con licencia de conducir profesional, por hechos ocurridos el día 21 de enero de 2021.

Refiere que se le imputa conducir un vehículo tipo bus, que tenía veinte pasajeros en su interior, con licencia de conducir clase B, C, D y F, de la Ilustre Municipalidad de Santa Bárbara, no manteniendo licencia clase profesional para conducir este tipo de vehículos, y que el Ministerio Público solicita una pena de 300 días de presidio menor en grado mínimo, accesorias legales y costas de la causa, reconociendo en su favor la circunstancia atenuante de irreprochable conducta anterior contenida en el artículo 11 N° 6 del Código Penal.

Señala que acompañó a la carpeta investigativa antecedentes que daban cuenta de que a la fecha de los hechos se encontraba realizando el curso que lo habilitaba para poder obtener licencia de conducir A-3, el que inició con fecha 11 de enero de 2021 y aprobó con fecha 22 de febrero de 2021, obteniendo dicha licencia el 9 de diciembre de 2021.

Agrega que a la fecha de los hechos era Carabinero, y que con motivo de los mismos fue dado de baja con efectos inmediatos y sometido a sumario administrativo.

Indica que se encuentra pendiente la audiencia de preparación de juicio oral simplificado.

Como conflicto constitucional, la requirente sostiene que el precepto legal cuestionado infracciona el principio de proporcionalidad de los delitos y de las penas, contenido en los artículos 5°, inciso segundo y 19 N° 2° y 3° de la Carta Fundamental.

La Constitución Política, señala, garantiza la igual protección de la ley en el ejercicio de los derechos y que ningún delito se castigará con otra pena que la que señale una ley que describa expresamente la conducta a sancionar, y la proscripción de la discriminación arbitraria, por lo que la exigencia de proporcionalidad en el ejercicio del *ius puniendi* estatal supone una barrera frente a las intromisiones indebidas en el ámbito de los derechos.

Sostiene que en el Derecho Penal chileno sustantivo donde la proporcionalidad legislativa adquiere su mayor desarrollo, pues en esta disciplina el propósito del principio es asistir al legislador y al aplicador para que, al momento de la creación y del castigo de un delito, consideren los múltiples bienes jurídicos que las normas protegen y la diversidad de castigos que pueden imponerse. Agrega que esto obliga



al legislador a describir de forma más acuciosa los tipos penales a los que se les atribuya una mayor pena, y lo conmina a designar una sanción más gravosa, en caso de que el delito afecte a bienes jurídicos de mayor relevancia.

Seguidamente, la actora refiere que la norma en examen no cumple con el requisito de idoneidad, pues el precepto tipifica como delito penal y sanciona con pena de presidio menor en grado mínimo a medio, una conducta que consiste en el incumplimiento de una obligación reglamentaria que podría ser castigada a través del derecho administrativo sancionador, o por medio del derecho contravencional, como es el caso del artículo 192 en relación al artículo 199 N° 2 y 204 de la Ley de Tránsito, que establece la contravención por conducir sin haber obtenido licencia de conducir, sancionada exclusivamente con multa.

Agrega que tampoco se cumple con la exigencia de necesidad de la medida, ya que entre las múltiples herramientas que el legislador dispone para lograr satisfacer el cumplimiento de los reglamentos del tránsito la norma cuestionada ha optado por la más limitativa de los derechos, existiendo otras formas menos gravosas para el logro de satisfacer el incumplimiento de un reglamento.

Finalmente, la requirente refiere que tampoco se cumple con el principio de proporcionalidad en sentido estricto, toda vez que se encuentran en juego derechos fundamentales como la libertad, la integridad y la dignidad humana, por lo que existe una relación desproporcionada con el tipo de conducta atribuido.

Tramitación

El requerimiento fue acogido a trámite por resolución de la Segunda Sala con fecha 23 de junio de 2022, a fojas 72, ordenándose la suspensión del procedimiento. Fue declarada su admisibilidad por resolución de la misma Sala de fecha 18 de julio de 2022, a fojas 101.

Conferidos los traslados a todas las partes de la gestión pendientes, y a los órganos constitucionales interesados, con fecha 12 de agosto de 2022, a fojas 109, formuló observaciones el Ministerio Público, solicitando el rechazo del requerimiento.

Señala que los cuestionamientos planteados en el libelo dicen relación con una mera discrepancia del requirente con el juicio del legislador, el cual estimó que la conducta imputada merecía una sanción penal, aunque de menor entidad, lo que no llega a constituir un fundamento para hacer lugar a lo reclamado.

Agrega que la única referencia que hace la parte requirente es relativa a la conducción sin licencia, contenida en el artículo 199 N° 2 de la Ley de Tránsito, la que deja de lado el caso concreto en que se imputa la conducción de un bus, para el cual se requiere de licencia profesional.



Indica el ente persecutor que la diferencia de las dos clases de licencia, esto es, profesional y no profesional, a su vez está plasmada en el conjunto de exigencias que señala la ley para obtener una u otra, todo lo cual está consignado en el artículo 14 de la Ley de Tránsito.

El régimen distinto, enfatiza, está dado por la especial atención que el legislador ha puesto en evitar los riesgos inherentes en uno y otro caso, derivados de las distintas funcionalidades y envergadura de los vehículos referidos para cada clase de licencia.

Añade que el requirente también deja de lado el conjunto de normas procedimentales a las que concretamente se somete el caso que se trae a esta instancia, en este caso las que reglan el procedimiento simplificado.

Concluye indicando que el precepto legal se encuadra precisamente dentro del ámbito regulatorio de una actividad provocadora de riesgos, que es objeto de una especial regulación, y que ha tenido el propósito de someter al régimen punitivo señalado, con el objetivo de evitar el grave peligro para la vida y la seguridad de las personas que encierra la conducción, por quien no tiene la licencia respectiva, de vehículos que por su tamaño, destino o por la función que cumplen, provocan mayor riesgo.

Vista de la causa y acuerdo

En Sesión de Pleno de 4 de enero de 2023 se verificó la vista de la causa, oyéndose la relación pública, y los alegatos de los abogados Juan Luis Railef Balmaceda, por la parte requirente, y de Pablo Campos Muñoz, por el Ministerio Público, conforme fue certificado por la relatora de la causa.

Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, se ha requerido la inaplicabilidad del artículo 194 inciso primero de la Ley N° 18.290, en virtud del cual *“[e]l que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio”* porque, a juicio de la accionante, lesiona el principio de proporcionalidad, desde que no resulta idóneo, atendido que *“(…) para proteger el bien jurídico afectado mediante la criminalización de la conducta, en este caso, el incumplimiento de una obligación reglamentaria que perfectamente podría ser castigado a través del derecho administrativo sancionador o bien, incluso por medio del derecho contravencional como es el caso v.gr. del artículo 192 (primera parte), en relación al artículo 199 N° 2 y 204, todos de la Ley del Tránsito N° 18.290, que establece la contravención por conducir sin haber obtenido licencia de conductor, hecho sancionado exclusivamente con un multa de 1,5 a 3 UTM”* (fs. 9).



Asimismo, sostiene que “[e]l criterio de necesidad inmerso en el principio de proporcionalidad, en este caso, tampoco se cumple en el precepto legal aplicado al caso ya que entre las múltiples herramientas que el legislador dispone para lograr satisfacer el cumplimiento de los reglamentos del tránsito, en el artículo 194 inciso primero ha optado por la más limitativa de los derechos, existiendo otras formas menos gravosas para el logro de satisfacer el incumplimiento de un reglamento. En otras palabras, la imposición de una pena privativa de libertad, como la contemplada en inciso primero del artículo 194 citado impone un sacrificio claramente innecesario al existir otras alternativas menos lesivas de los derechos fundamentales” (fs. 10).

En fin, “[l]a proporcionalidad estricta que debe existir entre conducta y la pena que prevé la norma, también se ve afectada en su aplicación por cuanto el sacrificio de los derechos fundamentales en juego como la libertad, integridad y dignidad humana se encuentran en una relación desproporcionada con el tipo de conducta o acto cometido en la gestión pendiente” (fs. 10).

SEGUNDO: Que, esta Magistratura ya tuvo oportunidad de examinar un requerimiento de inaplicabilidad del mismo precepto legal (Rol N° 6.680) donde también se invocó la vulneración del principio de proporcionalidad, sin que las circunstancias de esta nueva gestión pendiente nos permitan variar la sentencia de rechazo que sostuvimos en aquel caso;

I. REGULACIÓN LEGISLATIVA

TERCERO: Que, habiéndose planteado controversia en torno de la proporcionalidad del precepto legal objetado en estos autos, es necesario examinar sus antecedentes legislativos para verificar si es posible encontrar en ellos fundamento o elementos que permitan justificar su contenido, especialmente por tratarse de un asunto penal;

CUARTO: Que, el artículo 194 inciso primero de la Ley del Tránsito fue incorporado por la Ley N° 19.495, en 1997, que se inició por mensaje de S.E. el Presidente de la República, en el cual se planteó que, si bien el transporte de personas y carga por carreteras y caminos constituye una actividad esencial para el desarrollo del país “(...) uno de sus efectos más dramáticos son los accidentes. Sus causas más relevantes tienen como origen “fallas humanas” (se estima que cerca del 90% de los accidentes se deben a errores de este tipo) y que los servicios de transporte de carga y pasajeros son los que mayor incidencia tienen en los estadígrafos que se utilizan para describir este problema. Se estima que la participación relativa de los vehículos tales como buses, taxibuses, camiones y taxis, en los accidentes que ocurren en el país, es 1,6 veces mayor que la de los vehículos particulares. Si consideramos sólo la cantidad de accidentes, sin analizar el tamaño del parque, tales vehículos participan en casi un tercio del total, en un 25% sobre el total de muertos y en un casi 30% del total de lesionados (...).

Por otra parte, el funcionamiento del sector, tanto en lo referente al transporte de carga como de pasajeros depende fundamentalmente de la capacidad técnica del conductor.



La estructura empresarial, en la locomoción colectiva de la Región Metropolitana, demuestra que el promedio es de 1,8 empresarios por máquina. Sin duda, este promedio es inferior si se toman en consideración las regiones y las zonas rurales. En el caso del transporte de carga, éste se sitúa en 1,7 empresarios por máquina y en el sector taxi, se ubica en 1,2. Es decir, la eficiencia global del sistema depende en gran medida de la capacidad profesional de los propios conductores, quienes en el desempeño de sus funciones, en muchos casos, deben realizar diversas actividades que van más allá de la propia conducción y, porque en el caso de los empresarios, éstos deben, en su gran mayoría, realizar funciones como choferes.

A pesar de la trascendencia que tiene el sector para el desarrollo del país, y su relación con la seguridad vial, donde los conductores juegan un rol preponderante, la legislación vigente establece normas para acceder a las Licencias de conductor A-1 y A-2 que no se diferencian mayormente de las exigencias que se deben cumplir para optar a la Licencia clase B, que es la que permite conducir un automóvil particular.

En algunas modalidades de transporte, así como en algunas actividades económicas, donde los principios de seguridad son vitales para su desempeño, existen normas legales que fijan los requisitos para las personas que desean ingresar o que laboran en el sector. Son los casos del transporte aéreo o marítimo donde los pilotos son sometidos a rigurosos exámenes y a un constante proceso de entrenamiento” (Mensaje de S.E. el Presidente de la República que modifica la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, en lo relativo a la obtención de las licencias de conducir, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesión 17ª, celebrada el martes 10 de noviembre de 1992, pp. 1.402-1.403, Boletín N° 851-09).

Por ello, el proyecto de ley perseguía modificar las exigencias establecidas para la obtención de licencias de conducir vehículos destinados al transporte de carga o de pasajeros, creando tres tipos de licencia: Profesional, No Profesional y Especial, de tal manera que la primera de ellas sería requerida para la conducción de aquellos vehículos de carga y pasajeros, como sucede en el caso de autos;

QUINTO: Que, en ese contexto, el delito contenido en el artículo 194 inciso primero de la Ley del Tránsito fue incorporado en el segundo trámite constitucional, mediante una indicación del senador Miguel Otero (Informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir, 15 de noviembre de 1994, pp. 158-159, Boletín N° 851-09), sin que se produjera mayor debate en torno a él durante el resto de la tramitación parlamentaria, sin perjuicio que, cuando se propuso el inciso segundo de dicho artículo -que sanciona a quien, explotando un vehículo de transporte de carga, contrate, autorice o permita que sea conducido por quien carezca de licencia- se señaló que “[e]l precepto aprobado por la Comisión tiene por finalidad resguardar la vida, la seguridad e integridad de las personas porque va a exigir que el empresario diariamente se preocupe de cómo anda el comportamiento de sus conductores, si tienen sus documentos al día, si tienen las licencias suspendidas o canceladas, etc.” (Nuevo Segundo Informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley N° 18.290, de



Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir, 19 de julio de 1995, p. 101, Boletín N° 851-09)

SEXTO: Que, más adelante en la tramitación, durante el debate en la Sala del Senado, a propósito de una indicación que facultaba a la autoridad competente para exigir la exhibición y entrega de la licencia de conducir cuando se tratara de notificar al conductor de una infracción a algunas de las normas de la ley, el mismo senador Miguel Otero expuso que la idea matriz del proyecto era la seguridad en el tránsito, habiéndose establecido “(...) la existencia del grave problema relativo a que algunas personas manejan vehículos que exigen la posesión de licencia profesional, sin cumplir tal requisito. Ése es uno de los puntos más controvertidos: cómo se puede prevenir.

(...) Por eso, como muy bien dijo un señor Senador que me precedió en el uso de la palabra, una persona podría conducir un camión con trailer sin tener licencia de conductor profesional y, si no comete infracción, nadie podría controlar si efectivamente está o no capacitada para hacerlo, hasta que cause una tragedia de grandes proporciones.

De lo que se trata es de prevenir. Estamos defendiendo algo muy importante: el derecho a la vida y a la integridad física de las personas que ocupan medios de transporte, de las que caminan por las calles, y de las que usan vehículos” (Diario de Sesiones del Senado, 27ª sesión celebrada el jueves 17 de agosto de 1995, pp. 37-38, Boletín N° 851-09);

SEPTIMO: Que, con todo, la Cámara de Diputados rechazó la modificación que incorporaba el actual artículo 194 inciso primero, pero la Comisión Mixta propuso -por unanimidad- aprobar lo acordado en el Senado, que “(...) tiene por finalidad sancionar al que maneja un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, sin poseerla. Los vehículos que requieren esta licencia profesional son los buses de la locomoción colectiva, los transportes escolares y los de carga. El precepto evita poner en peligro la vida y la seguridad de las personas sancionando al que no tiene la licencia respectiva, el que no puede conducir vehículos que, por su tamaño, por su destino o por la función a que están destinados, representan grave peligro” (Informe de la Comisión Mixta. “Modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir”, 8 de julio de 1996, pp. 44-45, Boletín N° 851-09);

OCTAVO: Que, en suma, de los anales legislativos que hemos resumido, surge indiscutido el fundamento y objetivos que tuvo en mente el legislador al incorporar el delito contemplado en el artículo 194 inciso primero de la Ley de Tránsito, vinculados con sanciones al incumplimiento del requisito consistente en poseer la licencia profesional correspondiente para conducir vehículos motorizados de transporte de carga y pasajeros, atendido los riesgos que, para la vida, la integridad física y la seguridad de las personas, conlleva esa actividad;

II. APLICACIÓN AL CASO CONCRETO

NOVENO: Que, como ha sostenido esta Magistratura, cabe considerar que la proporcionalidad de la pena constituye una materialización de la garantía de igual protección de la ley en el ejercicio de los derechos, siendo “(...) concebida como retribución



jurídica (al responsable de un delito se asigna un castigo), se sujeta a principios jurídicos universales, como son los de intervención mínima, interdicción de la arbitrariedad y aplicación del principio de proporcionalidad, en virtud del cual y como sostiene un reputado autor, “la sanción debe ser proporcional a la gravedad del hecho, a las circunstancias individuales de la persona que lo realizó y a los objetivos político criminales perseguidos. La pena será proporcional a las condiciones que la hacen “necesaria”; en ningún caso puede exceder esa necesidad” (Mario Garrido Montt, *Derecho Penal*, Tomo I, p. 49). (En este sentido, ver STC Roles N° 2.045, c. 8°; N° 2.245, c. 8°; N° 2.896, c. 14°, párrafo final; y STC Rol N° 3.000, c. 14°)” (c. 14°, Rol N° 6.462);

DECIMO: Que, desde el ángulo práctico –muy presente en la tramitación de la Ley N° 19.495, como se vio-, “[a] nivel mundial los datos son igualmente reveladores. La siniestralidad vial se ha calificado de «verdadera pandemia» o de «epidemia silenciosa de la juventud», con cifras de más de un millón de muertos y cincuenta millones de heridos, primera causa en menores de treinta años y próxima tercera causa de muerte en 2020” (Carmen Requejo Conde: *El Delito de Conducir sin Permiso. Análisis Jurisprudencial*, Madrid, Bosch Editor, 2013, pp. 17-18).

DECIMOPRIMERO: Que, asimismo y reconociendo el cuestionamiento que se puede formular en contra de la tipificación de la conducta descrita en el precepto legal impugnado, cabe tener presente que, “(...) para dar respuesta a ciertas conductas que pueden entrañar mayor peligrosidad (se cita como ejemplo al que teniendo licencia de ciclomotor conduce un camión), algunos autores han ido ampliando el radio de acción del delito de conducción sin permiso a los casos en los que poseyendo una licencia que habilita para conducir un ciclomotor se conduce un vehículo que precisa de permiso. Inclusión que justifican interpretando que el permiso de conducción va referido al vehículo de motor y la licencia al ciclomotor, de forma que el que conduce un vehículo de motor poseyendo únicamente licencia, en realidad, “no ha obtenido nunca el permiso (...)” (Carmen Alastuey Dobón y Estrella Escuchuri Aisa: “Ilícito Penal e Ilícito Administrativo en Materia de Tráfico y Seguridad Vial”, *Estudios Penales y Criminológicos*, Vol. XXXI, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2011, pp. 58 y 59-60);

DECIMOSEGUNDO: Que, en definitiva, la alegación planteada en el requerimiento de fs. 1, si bien recoge una opinión en la materia que cuestiona la penalización de la conducción de vehículos de transporte de pasajeros y de carga sin contar con la licencia profesional correspondiente, nuestro legislador, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales, ha adoptado una decisión distinta, conforme a un debate fundado y extenso, con base empírica, cuando incorporó ese delito a la Ley del Tránsito;

DECIMOTERCERO: Que, en efecto, como expusimos en el Rol N° 10.570, acudiendo a la jurisprudencia comparada, “(...) una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de la posibilidad de conducir, [por lo que] el legislador consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo, que garanticen la total idoneidad, adiestramiento y destreza de quien conduce, lo cual a su vez garantiza, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación (...)” (Sentencia C-468/11 pronunciada por la Corte Constitucional de Colombia, Fundamento 5.1);



DECIMOCUARTO: Que, en consecuencia, en materia de conducción de vehículos motorizados, el legislador establece requisitos que es menester cumplir -y mantener en el tiempo- para que se reconozca la aptitud necesaria para dicha conducción, con base en antecedentes que han sido definidos, paulatinamente en la legislación del ramo, con precisión para enmarcar la decisión administrativa de autorizar o no el otorgamiento de la respectiva licencia de conducir (c. 10°, Rol N° 9.791), incluyendo la incorporación de la licencia profesional;

DECIMOQUINTO: Que, esos requisitos, vinculados con la idoneidad moral, física y síquica, junto a los conocimientos teóricos y prácticos, dan cuenta que una persona se encuentra cabalmente apta para desarrollar la actividad consistente en la conducción de vehículos motorizados, dentro del ámbito precisamente definido por el legislador y sin perjuicio que la autorización puede ser denegada o, como sanción, en un debido proceso, suspendida o definitivamente inhabilitada, por ejemplo, a raíz de haberse incurrido en una conducta tipificada como delito en la Ley del Tránsito;

DECIMOSEXTO: Que, desde esta perspectiva, no se trata, como sostiene la requirente, de una mera infracción reglamentaria, sino del incumplimiento de una obligación legal (la exigencia de contar con licencia profesional) que justifica que la conducta desplegada (conducir un vehículo de transporte de pasajeros sin contar con dicha licencia) sea tipificada con base en las consideraciones que constan en la historia fidedigna de la ley que introdujo este delito en nuestro ordenamiento jurídico, conforme a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley N° 18.290, para proteger la vida y la integridad física de las personas, así como la seguridad vial.

Y tampoco avala la desproporción alegada por la requirente la comparación que plantea con lo previsto en la primera parte del artículo 192 de la Ley N° 18.290, en relación con sus artículos 199 N° 2 y 204, puesto que, en este caso, se trata de haber conducido un vehículo de pasajeros sin licencia profesional, como bien lo sabe el requirente, según consta en su requerimiento;

DECIMOSEPTIMO: Que, adicionalmente y en relación al caso concreto que subyace en la gestión pendiente, la requirente no ha aportado argumentos o antecedentes que permitan desvirtuar las conclusiones anteriores, en su situación específica, de tal manera que no es posible advertir que la pena asociada a la conducta ilícita en que incurrió resulte desproporcionada, considerando, además, que se le imputa conducir un bus con veinte pasajeros en su interior, como lo indica el propio requerimiento (fs. 4), sin contar con la licencia profesional requerida, y -es más- lo hizo mientras se encontraba realizando el curso para obtenerla, como también da cuenta el mismo accionante a fs. 4, denotando la plena conciencia acerca del requisito que la ley le exige para conducir un vehículo de transporte de pasajeros, de tal manera que las finalidades, de protección de la vida, la integridad física y seguridad de las personas, aparecen como suficientes para justificar el delito tipificado en el artículo 194 inciso primero de la Ley del Tránsito, por lo que se rechazará el requerimiento;



DECIMOCTAVO: Que, en definitiva, las alegaciones planteadas en el requerimiento no disuaden a estos Ministros al extremo de modificar el precedente contenido en el Rol N° 6.680, por cuanto el precepto legal se encuentra orientado al cumplimiento de fines legítimos, incluso con clara base constitucional, resulta idóneo para su consecución y su aplicación no aparece desproporcionada, en el caso concreto.

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. OFÍCIESE.**
- II. **ÁLCESE LA SUSPENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DECRETADA EN AUTOS. OFÍCIESE.**
- III. QUE NO SE CONDENA EN COSTAS A LA PARTE REQUERENTE POR ESTIMARSE QUE TUVO MOTIVO PLAUSIBLE PARA LITIGAR.

Redactó la sentencia el Ministro señor MIGUEL ÁNGEL FERNÁNDEZ GONZÁLEZ.

Comuníquese, notifíquese, regístrese y archívese.

Rol N° 13.379-22-INA

Pronunciada por el Excmo. Tribunal Constitucional, integrada por su Presidenta, Ministra señora Nancy Adriana Yáñez Fuenzalida, y por sus Ministros señor Cristian Omar Letelier Aguilar, señor Nelson Roberto Pozo Silva, señor José Ignacio Vásquez Márquez, señora María Pía Silva Gallinato, señor Miguel Ángel Fernández González, señor Rodrigo Patricio Pica Flores y señora Daniela Beatriz Marzi Muñoz.

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



2A41DCD4-712F-4FF9-A4CF-E9A86B967DA3

Este documento incorpora una firma electrónica avanzada. Su validez puede ser consultada en www.tribunalconstitucional.cl con el código de verificación indicado bajo el código de barras.