Noesis. Revista Electrónica de Investigación
Año 8. Vol 8. N°1. Edición Especial. 2026
Hecho el depósito de Ley: FA2019000060
ISSN: 2739-0365
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS AVANZADOS KOINONIA (IIEAK).
Santa Ana de Coro. Venezuela.

DOI 10.35381/noesisin.v8i1.898

Responsabilidad civil del arrendador financiero ante terceros por accidentes de tránsito en Perú: revisión sistemática

Financial lessor's civil liability toward third parties for traffic accidents in Peru: A systematic review

Frank Alexander Diaz-Valiente
fdiazv@untumbes.edu.pe
Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, La Libertad
Perú
https://orcid.org/0000-0001-6750-4527

Rafael Eduardo Paredes-Tejada
rparedes@unitru.edu.pe
Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, La Libertad
Perú
https://orcid.org/0000-0002-8451-8071

Segundo Miguel Rodríguez-Alban
srodriguezsal@unitru.edu.pe
Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, La Libertad
Perú
https://orcid.org/0000-0003-2383-8896

Oscar Esteban Galvez-Moncada
mogalvez@uss.edu.pe
Universidad Señor de Sipán, Chiclayo, Lambayeque
Perú
https://orcid.org/0000-0003-1232-9367

Recepción: 15 de junio 2026
Revisado: 26 de agosto 2026
Aprobación: 15 de septiembre 2026
Publicado: 05 de octubre 2026

RESUMEN

El arrendamiento financiero de vehículos plantea si la entidad financiera, propietaria registral del bien, debe responder por los daños que este cause a terceros. El estudio tuvo como objetivo sistematizar la doctrina, la jurisprudencia y la legislación peruanas para establecer si dicha entidad responde en accidentes de tránsito. Se realizó una revisión sistemática cualitativa, con método dogmático-jurídico y PRISMA 2020 adaptado, que incluyó 30 fuentes académicas, normativas y jurisprudenciales. Se identificaron dos posiciones: la que exime al arrendador por el principio de especialidad y el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, y la que lo hace solidariamente responsable según el artículo 29 de la Ley 27181, conflicto que resolvió la Ley N.° 31248 (2021) al exonerarlo si entregó el vehículo. Se concluyó que el ordenamiento peruano optó por la exención, en línea con el derecho comparado, aunque persiste el debate sobre la protección de la víctima.

Descriptores: Responsabilidad civil; arrendamiento financiero; accidente de tránsito; protección de la víctima (Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

Vehicle financial leasing raises the question of whether the financial institution, as registered owner, must answer for the damage the vehicle causes to third parties. The study aimed to systematize Peruvian legal scholarship, case law and legislation to establish whether such an institution is liable in traffic accidents. A qualitative systematic review was conducted under the doctrinal legal method and an adapted PRISMA 2020 framework, including 30 academic, legislative and judicial sources. Two positions were identified: one exempting the lessor under the principle of speciality and Article 6 of Legislative Decree 299, and another holding it jointly liable under Article 29 of Law 27181, a conflict settled by Law No. 31248 (2021), which exempts the lessor if it delivered the vehicle. It was concluded that Peruvian law opted for the exemption, in line with comparative law, although the debate on victim protection remains open.

Descriptors: Civil liability; financial leasing; traffic accidents; victim protection (UNESCO Thesaurus).

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública y de justicia de gran magnitud, por cuanto según las estimaciones del estudio de Carga Global de Enfermedad, alrededor de 1,2 millones de personas fallecieron por lesiones de tránsito en el mundo en 2021, la mayoría peatones y ocupantes de vehículos motorizados (Gu et al., 2025). En el Perú, la conducción de vehículos genera a diario daños a la vida, la integridad y el patrimonio de miles de personas, lo que convierte la reparación de esos daños en un asunto cotidiano para las víctimas, las aseguradoras y el sistema de justicia.

Cuando un vehículo causa un daño, el ordenamiento peruano activa las reglas de la responsabilidad civil extracontractual, en razón de que el artículo 1970 del Código Civil (1984) establece que quien mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo. La conducción de vehículos automotores es una actividad riesgosa, de allí que el factor de atribución no sea la culpa sino el riesgo creado por quien despliega la actividad (Sánchez Hernández, 2022); en consonancia con ello, el artículo 29 de la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (1999), dispone que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y que el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente por los daños causados.

El problema surge cuando el propietario del vehículo no es quien lo utiliza, situación que se presenta de forma masiva en el arrendamiento financiero o leasing, contrato mercantil por el cual una empresa locadora, habitualmente un banco, adquiere un bien para cederlo en uso a una arrendataria a cambio de cuotas periódicas, con opción de compra a favor de esta última (Decreto Legislativo N.° 299, 1984; Milanesi, 2016; Pizarro Wilson, 2022). Durante la vigencia del contrato la titularidad registral permanece en la entidad financiera, aunque quien posee, conduce y controla el vehículo es la arrendataria. Pero, ¿debe responder también el banco por ser el propietario registral cuando el vehículo arrolla o embiste a un tercero?

La cuestión se complica porque existen dos normas aparentemente incompatibles, pues mientras el artículo 29 de la Ley 27181 hace responsable solidario al propietario, el artículo 6 del Decreto Legislativo 299 señala que la arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien desde el momento en que lo recibe de la locadora, lo que sugiere que el banco no responde. Esta situación configura una antinomia, es decir, dos reglas vigentes del mismo subsistema con consecuencias jurídicas contradictorias (Agüero-San Juan, 2015; Casación N.° 1146-2019-Piura, 2021).

Los hallazgos previos muestran un panorama dividido, puesto que durante años una parte de la jurisprudencia imputó responsabilidad solidaria al propietario registral por el solo hecho de serlo, incluso cuando ya había transferido el bien (Casación N.° 1926-2010-Lima), mientras que otras decisiones de la Corte Suprema, apelando al principio de especialidad, excluyeron a la entidad financiera arrendadora (Casación N.° 3256-2015-Apurímac; Casación N.° 1146-2019-Piura, 2021). En paralelo, en el derecho comparado, Pizarro Wilson (2022) cuestionó la exención legal de las empresas de leasing de automóviles en Chile por privar a la víctima de la acción contra el propietario sin un interés público que la justifique; en el Perú, la inconsistencia jurisprudencial motivó la intervención del legislador mediante la Ley N.° 31248 (2021), que modificó los artículos 24 y 29 de la Ley 27181.

Desde el marco conceptual, el debate involucra la naturaleza objetiva de la responsabilidad y el riesgo creado (Sánchez Hernández, 2022), la solidaridad entre los sujetos responsables, la idea de guarda de la cosa, según la cual responde quien tiene el control y el aprovechamiento del bien, y la relatividad de los contratos, que impide oponer a un tercero ajeno los pactos entre banco y arrendataria (Pizarro Wilson, 2022; Walker Silva, 2024). A ello se suma una tensión de política jurídica entre proteger a la víctima y preservar la viabilidad del leasing como instrumento de financiamiento (Pizarro Wilson, 2022).

Lo expuesto invita a formular la pregunta de investigación acerca de si responde civilmente frente a terceros la entidad financiera propietaria de un vehículo entregado en arrendamiento financiero por los daños ocasionados en un accidente de tránsito, según la doctrina, la jurisprudencia y la legislación peruanas del periodo 2010-2025.

La justificación es doble, pues en el plano práctico la respuesta define a quién puede demandar la víctima y de quién obtendrá efectivamente la reparación, asunto decisivo cuando la arrendataria o el conductor son insolventes, y en el plano teórico el caso ilustra cómo se resuelve una antinomia y cómo se equilibran principios en tensión. A partir de lo planteado, la investigación tiene por objetivo central sistematizar y analizar críticamente la evidencia jurídica disponible sobre la responsabilidad civil del arrendador financiero propietario del vehículo, identificando las posiciones, su fundamento y el estado de la cuestión tras la reforma de 2021.

MÉTODO

La metodología empleada es de tipo revisión sistemática cualitativa y documental, propia del método dogmático-jurídico, orientada a responder una pregunta específica a partir de la búsqueda, selección, evaluación y síntesis de la evidencia disponible. Para ordenar el proceso y reducir el riesgo de sesgo de selección se adoptó, de manera adaptada al ámbito jurídico, la declaración PRISMA 2020 (Page et al., 2021), adaptación necesaria en razón de que el objeto de estudio no está compuesto por ensayos clínicos ni por estudios con datos cuantitativos, sino por fuentes normativas, jurisprudenciales y doctrinales cuya valoración obedece a criterios distintos.

Se incluyeron las fuentes que cumplieron de forma concurrente cuatro condiciones, a saber, abordar de manera directa la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, el arrendamiento financiero o la responsabilidad del propietario del vehículo; corresponder al periodo 2010-2025, admitiéndose de manera excepcional obras y normas anteriores por su carácter fundacional o por seguir vigentes, como el Código Civil de 1984, el Decreto Legislativo 299 y la Ley 27181; estar redactadas en español o en inglés; y provenir de revistas científicas indizadas, editoriales jurídicas reconocidas, órganos jurisdiccionales o del legislador. Se excluyeron las fuentes que trataban el tema de forma tangencial, las notas periodísticas o de divulgación sin respaldo académico, los documentos duplicados y los textos no recuperables a texto completo.

La búsqueda se realizó en SciELO, Dialnet, Redalyc, vLex y el repositorio nacional ALICIA (CONCYTEC), complementados con Google Académico, y en fuentes oficiales de derecho positivo y jurisprudencia, como el Diario Oficial El Peruano y los repositorios de la Corte Suprema de Justicia de la República; para el contraste con el derecho comparado se consultaron repositorios de revistas jurídicas y bases de legislación estadounidense. Las ecuaciones empleadas se presentan en la Tabla 1, y los resultados se registraron por base para permitir su trazabilidad.

Tabla 1.
Estrategia de búsqueda por fuente.

Fuente o base de datos	**Términos y operadores de búsqueda**
SciELO, Dialnet, Redalyc	«responsabilidad civil» AND «arrendamiento financiero»; «leasing vehicular» AND «accidente de tránsito»
vLex, ALICIA (CONCYTEC)	«propietario del vehículo» AND «responsabilidad solidaria»; «Ley 27181» AND «Decreto Legislativo 299»
El Peruano y Poder Judicial	«Ley 31248»; «Casación» AND «arrendamiento financiero» AND «accidente de tránsito»
Bases de derecho comparado	«vicarious liability» AND («vehicle lessor» OR «Graves Amendment»)

Elaboración: Los autores.

La evaluación del riesgo de sesgo se adaptó a la naturaleza de las fuentes, valorándose en la doctrina la autoridad y trayectoria del autor, el carácter arbitrado o indizado de la publicación, la transparencia argumentativa y la vigencia, y en la jurisprudencia la jerarquía del órgano emisor y su fuerza vinculante o persuasiva; se advirtió además el riesgo de sesgo de publicación, dado que los repositorios de acceso abierto no recogen la totalidad de la producción. La síntesis fue cualitativa, mediante análisis de contenido temático en siete categorías, a saber, naturaleza y factor de atribución de la responsabilidad; sujetos responsables y solidaridad; antinomia entre el Decreto Legislativo 299 y la Ley 27181 y principio de especialidad; jurisprudencia

previa a la reforma; reforma legislativa de 2021; derecho comparado; y tensión entre la protección de la víctima y la viabilidad del leasing.

RESULTADOS

A partir de 330 registros identificados en las bases de datos y fuentes oficiales se eliminaron 47 duplicados, cribándose 283 registros por título y resumen, de los cuales se excluyeron 201 por tratar el tema de forma tangencial, por ser notas de prensa o divulgación o por no ser pertinentes; de los 82 informes evaluados a texto completo se excluyeron 52 por no abordar conjuntamente el leasing y el tránsito, por no ser recuperables a texto completo o por duplicado temático, obteniéndose 30 fuentes incluidas en la síntesis cualitativa, tal como se aprecia en la Figura 1.

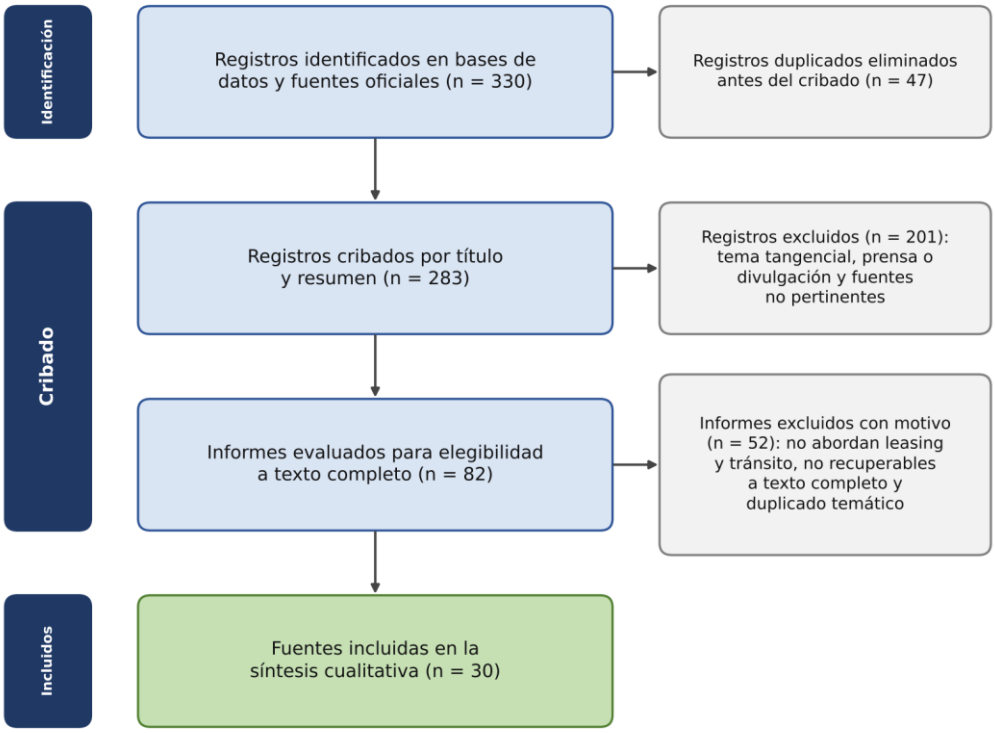


Figura 1. Diagrama de flujo del proceso de selección de fuentes (PRISMA 2020 adaptado).
Elaboración: Los autores a partir de Page et al. (2021).

Las fuentes seleccionadas comprenden normas vigentes, sentencias casatorias de la Corte Suprema, artículos de revistas jurídicas indizadas, tratados de responsabilidad civil y referencias de derecho comparado. La Tabla 2 caracteriza las principales de ellas según su tipo, jurisdicción y la postura o hallazgo que aportan al problema de investigación.

Tabla 2.
Caracterización de las principales fuentes incluidas.

N°	Fuente	Tipo	Jurisdicción	Postura o hallazgo principal
1	Ley N.° 27181 (1999), art. 29	Norma	Perú	Responsabilidad objetiva y solidaria del conductor, el propietario y el prestador del servicio.
2	Decreto Legislativo N.° 299 (1984), art. 6	Norma	Perú	La arrendataria responde por el daño del bien desde que lo recibe, lo que sugiere la exención de la locadora.
3	Ley N.° 31248 (2021)	Norma modificatoria	Perú	Exime al arrendador financiero siempre que haya entregado el vehículo.
4	Casación N.° 1926-2010-Lima	Jurisprudencia	Perú	Responde el titular registral aun cuando haya transferido el bien sin inscripción.
5	Casación N.° 3256-2015-Apurímac	Jurisprudencia	Perú	La norma de transporte no alcanza a la entidad financiera arrendadora.
6	Casación N.° 1146-2019-Piura	Jurisprudencia	Perú	Por especialidad solo responde la arrendataria y no la empresa bancaria locadora.
7	Pizarro Wilson (2022)	Artículo indizado	Chile	La exención legal del arrendador en el leasing de automóviles priva a la víctima de la acción contra el propietario y carece de un interés público que la justifique.
8	Sánchez Hernández (2022)	Artículo indizado	Colombia	Responsabilidad objetiva por actividades peligrosas, incluida la conducción de vehículos.

N°	Fuente	Tipo	Jurisdicción	Postura o hallazgo principal
9	49 U.S.C. § 30106 (Graves Amendment)	Norma comparada	Estados Unidos	Exime de responsabilidad vicaria a las empresas de alquiler y leasing de vehículos.

Elaboración: Los autores.

Naturaleza objetiva y riesgo creado

Existe consenso en que la responsabilidad por accidentes de tránsito es objetiva, bastando acreditar el evento riesgoso, el daño y la relación de causalidad sin necesidad de probar la culpa (Código Civil, 1984, art. 1970; Ley N.° 27181, 1999, art. 29). Sánchez Hernández (2022) explica que la conducción de vehículos es una actividad peligrosa sometida a un régimen objetivo, en el que la víctima solo debe probar la actividad, el daño y el nexo causal, y responde quien pone en marcha el peligro con independencia de la culpa, en tanto que el análisis económico del derecho añade que la responsabilidad objetiva genera incentivos eficientes de prevención cuando es el causante quien puede adoptar las precauciones y que la responsabilidad debe orientarse también a distribuir las pérdidas de los accidentes (Maqueo Ramírez, 2020), así como que el seguro de responsabilidad es socialmente deseable y que exigirlo resulta útil cuando el causante podría ser insolvente (Shavell, 2000).

Sujetos responsables y solidaridad

La ley identifica tres posibles responsables solidarios, el conductor, el propietario del vehículo y, cuando corresponde, el prestador del servicio de transporte (Ley N.° 27181, 1999), solidaridad que favorece a la víctima al permitirle dirigirse contra cualquiera de ellos por el íntegro de la deuda y obtener la reparación de quien sea patrimonialmente solvente (Romero Seguel, 2019). La dificultad radica en determinar si el «propietario» comprende al banco que solo ostenta la titularidad registral en razón de un contrato de financiamiento, cuestión que Pizarro Wilson (2022) examina a propósito del leasing de automóviles en Chile, donde la exención legal del arrendador priva a la víctima de la acción contra el propietario.

La antinomia y el principio de especialidad

El núcleo del conflicto es la contradicción entre el artículo 29 de la Ley 27181, que responsabiliza al propietario, y el artículo 6 del Decreto Legislativo 299, que responsabiliza a la arrendataria desde la recepción del bien. La Corte Suprema resolvió esta antinomia acudiendo al principio de especialidad, según el cual la norma especial prevalece sobre la general (Zorzetto, 2023), entendiendo que, al estar el arrendamiento financiero regido por una norma especial, esta desplaza a la regla general del transporte, de modo que responde la arrendataria y no la empresa bancaria locadora (Casación N.° 3256-2015-Apurímac; Casación N.° 1146-2019-Piura, 2021); en el derecho comparado, Pizarro Wilson (2022) cuestionó un razonamiento análogo del Tribunal Constitucional chileno, al advertir que la falta de control del vehículo no basta para eximir al arrendador, pues otros propietarios que tampoco lo controlan siguen respondiendo, y que la exención priva a la víctima de la acción contra el propietario.

Jurisprudencia contradictoria previa a la reforma

Antes de 2021 coexistieron criterios opuestos, puesto que una línea aplicó de forma estricta la responsabilidad del propietario registral, incluso frente a transferencias no inscritas (Casación N.° 1926-2010-Lima), mientras otra, que terminó prevaleciendo en la Corte Suprema, eximió al arrendador financiero (Casación N.° 1146-2019-Piura, 2021). Esta falta de uniformidad generaba inseguridad jurídica tanto para las víctimas como para las entidades financieras y sus aseguradoras, dado que la previsibilidad de las consecuencias jurídicas depende también de una aplicación uniforme de la ley por los tribunales (Marinoni, 2012).

La reforma legislativa de 2021

La Ley N.° 31248 (2021) puso fin a la discusión al modificar los artículos 24 y 29 de la Ley 27181, manteniendo el nuevo artículo 29 la responsabilidad objetiva y solidaria del conductor, el propietario y el prestador del servicio, pero agregando que «la regla anterior no se aplica a los propietarios que arriendan su vehículo bajo un contrato de

arrendamiento financiero, siempre que hayan hecho entrega del vehículo al arrendatario». La condición de la entrega resulta decisiva, en razón de que el riesgo, y con él la responsabilidad, se traslada a la arrendataria en el momento en que recibe el bien, de suerte que la exención no opera si el accidente ocurre antes de la entrega.

Derecho comparado

La solución peruana coincide con una tendencia internacional, dado que en los Estados Unidos la denominada Graves Amendment (49 U.S.C. § 30106, 2005) eximió de responsabilidad vicaria a las empresas dedicadas al alquiler o leasing de vehículos por los daños causados por sus arrendatarios, siempre que no hayan incurrido en negligencia o conducta delictiva propia, y los tribunales la aplicaron para desplazar las leyes estatales que responsabilizaban a los arrendadores (Garcia v. Vanguard Car Rental USA, Inc., 2008; Vargas v. Enterprise Leasing Co., 2011). En la misma línea, el ordenamiento chileno, que hace solidariamente responsables al conductor, al propietario y al tenedor del vehículo salvo que acrediten que fue usado contra su voluntad, traslada la responsabilidad del propietario al arrendatario cuando el vehículo está sujeto a un contrato de arrendamiento con opción de compra irrevocable inscrito antes del accidente, exención que el Tribunal Constitucional declaró conforme a la Constitución y que la doctrina ha criticado (Ley N.° 18.290, 2009; Pizarro Wilson, 2022).

Protección de la víctima frente a viabilidad del leasing

La revisión evidencia una tensión de fondo entre quienes defienden la exención, al considerar que el banco es un mero financista que no controla el vehículo, argumento que, junto con la delicada situación económica de las empresas de leasing, sustentó la exención chilena (Pizarro Wilson, 2022), y quienes la critican, al advertir que la arrendataria y el conductor suelen ser insolventes, por lo que excluir al propietario, que es el sujeto con mayor solvencia, puede dejar sin reparación efectiva a la víctima (Pizarro Wilson, 2022), en tensión con el principio de reparación integral, que exige que la indemnización corresponda a la extensión del daño causado (Domínguez

Águila, 2010). Una posición intermedia plantea equilibrar ambos intereses mediante seguros, sea porque el arrendador puede asegurar el riesgo o trasladarlo contractualmente a la arrendataria (Pizarro Wilson, 2022), sea porque exigir un seguro de responsabilidad resulta útil cuando el causante puede ser insolvente (Shavell, 2000).

DISCUSIÓN

Los resultados permiten responder la pregunta de investigación de manera diferenciada según el momento, por cuanto antes de 2021 el problema era esencialmente una antinomia resuelta por una jurisprudencia oscilante, en la que una línea protegía a la víctima haciendo responder al propietario registral y otra, que se impuso en la Corte Suprema, eximía a la entidad financiera con base en el principio de especialidad, oscilación que, como se ha advertido respecto de otras cortes supremas de la región, resta certeza jurídica e igualdad de trato a los justiciables (Couso Salas, 2007). Esta divergencia confirma que, ante reglas contradictorias, la elección del criterio de solución, sea especialidad, cronología o jerarquía (Henríquez Viñas, 2013), determina el resultado y, con él, la suerte de la víctima (Casación N.° 1146-2019-Piura, 2021).

La Ley N.° 31248 (2021) cerró el debate en favor de la exención, aunque de forma condicionada, puesto que al vincular la liberación del arrendador a la entrega del bien el legislador adoptó la lógica de la guarda o control efectivo del bien, según la cual responde quien tiene el control del vehículo y no quien conserva la propiedad en garantía de un crédito, fundamento que también sustentó la exención chilena del arrendador en leasing, aunque ha sido objetado porque otros propietarios sin control del vehículo siguen respondiendo (Pizarro Wilson, 2022). Esta solución resulta coherente con la relatividad de los contratos, dado que los pactos entre banco y arrendataria no pueden oponerse en perjuicio del tercero dañado (Walker Silva, 2024), y con la tendencia del derecho comparado expresada en la Graves Amendment estadounidense (49 U.S.C. § 30106, 2005).

No obstante, la reforma no está exenta de costos, ya que trasladar toda la responsabilidad a la arrendataria puede dejar a la víctima sin reparación efectiva cuando aquella carece de patrimonio y de seguro (Pizarro Wilson, 2022; Shavell, 2000). Aquí la revisión conecta con el análisis económico del derecho, en razón de que si bien la arrendataria y el conductor son, por regla general, quienes mejor pueden evitar el accidente, el arrendador está con frecuencia en mejor posición para exigir y verificar la contratación de un seguro que distribuya la pérdida, medida que el análisis económico considera útil cuando el causante puede resultar insolvente (Shavell, 2000; Faure, 2006); de allí que la condición de la entrega y la exigencia de seguros obligatorios, como el SOAT, y voluntarios operen como el verdadero mecanismo de equilibrio del sistema.

Un matiz relevante que aporta el derecho comparado es que la exención no es absoluta, puesto que la Graves Amendment conserva la responsabilidad del arrendador cuando este incurre en negligencia o conducta delictiva propia (49 U.S.C. § 30106, 2005; Vargas v. Enterprise Leasing Co., 2011). Trasladada al caso peruano, esta idea sugiere que la exención del artículo 29 reformado debería interpretarse de manera estricta, de suerte que no alcance los supuestos en que el daño ocurre antes de la entrega ni aquellos en que la entidad financiera actuó con culpa propia, como sería entregar el vehículo a quien manifiestamente no podía operarlo; esto indica que, para las entidades financieras, documentar la entrega y condicionar el leasing a seguros robustos resulta determinante, mientras que para las víctimas la estrategia procesal debe orientarse hacia el conductor, la arrendataria y las coberturas del seguro, que se convierten en la principal fuente de reparación efectiva.

CONCLUSIONES

La revisión sistemática de la doctrina, la jurisprudencia y la legislación peruanas permite concluir que, tras la Ley N.° 31248 (2021), la entidad financiera propietaria de un vehículo entregado en arrendamiento financiero no responde, como regla general, de manera solidaria frente a terceros por los daños ocasionados en un accidente de tránsito, siempre que haya hecho entrega del bien a la arrendataria, trasladándose la

responsabilidad a la arrendataria y al conductor junto con el control efectivo del vehículo. Esta conclusión debe matizarse, por cuanto la exención está condicionada a la entrega y, siguiendo la lógica del derecho comparado, tampoco debería amparar los supuestos de culpa propia del arrendador; la reforma puso fin a una antinomia y a una jurisprudencia contradictoria, favoreciendo la seguridad jurídica y la viabilidad del leasing, aunque trasladó el riesgo hacia la víctima, cuya reparación efectiva queda supeditada en gran medida a la existencia de seguros suficientes.

Entre las limitaciones del estudio se tiene que la evidencia disponible es predominantemente doctrinal y jurisprudencial, lo que impide medir el impacto real de la reforma en la reparación de las víctimas, además de la heterogeneidad de las fuentes, el posible sesgo de publicación derivado del uso de repositorios de acceso abierto y un contraste comparado acotado. Se recomienda fortalecer la exigencia de seguros obligatorios y a todo riesgo como condición de los contratos de leasing vehicular, desarrollar estudios empíricos que midan si las víctimas obtienen reparación efectiva tras la reforma, precisar por vía jurisprudencial los supuestos de daño anterior a la entrega y de culpa propia del arrendador, y evaluar mecanismos complementarios de tutela, como fondos de compensación para casos de insolvencia del responsable.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de Trujillo, por el apoyo prestado en el desarrollo de la investigación.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Agüero-San Juan, S. (2015). Las antinomias y sus condiciones de surgimiento: una propuesta para los enunciados normativos. *Revista de Derecho (Valdivia),* 28(2), pp. 31-46. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-09502015000200002

Couso Salas, J. (2007). El rol uniformador de la jurisprudencia de la Sala Penal de la Corte Suprema: anatomía de un fracaso. *Revista de Derecho (Valdivia),* 20(2), pp. 147-172. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-09502007000200007

Domínguez Águila, R. (2010). Los límites al principio de reparación integral. *Revista Chilena de Derecho Privado,* (15), pp. 9-28. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-80722010000200001

Faure, M. G. (2006). Economic criteria for compulsory insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance - Issues and Practice,* 31(1), pp. 149-168. Disponible en: https://doi.org/10.1057/palgrave.gpp.2510063

Gu, D., Ou, S. & Liu, G. (2025). Global burden of road injuries and their attributable risk factors from 1990 to 2021: A systematic analysis for the global burden of disease study 2021. *Preventive Medicine Reports,* 53, 103051. Disponible en: https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2025.103051

Henríquez Viñas, M. L. (2013). Los jueces y la resolución de antinomias desde la perspectiva de las fuentes del derecho constitucional chileno. *Estudios Constitucionales,* 11(1), pp. 459-476. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-52002013000100012

Maqueo Ramírez, M. S. (2020). La responsabilidad civil extracontractual desde la perspectiva del análisis económico del derecho y la economía del comportamiento. *IUS. Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla,* 14(46), pp. 105-128. Disponible en: https://doi.org/10.35487/rius.v14i46.2020.580

Marinoni, L. G. (2012). El precedente en la dimensión de la seguridad jurídica. *Ius et Praxis,* 18(1), pp. 249-266. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-00122012000100008

Milanesi, G. S. (2016). El arrendamiento financiero y valuación de opciones reales. *Contaduría y Administración,* 61(2), pp. 353-373. Disponible en: https://doi.org/10.1016/j.cya.2015.11.010

Page, M. J., McKenzie, J. E., Bossuyt, P. M., Boutron, I., Hoffmann, T. C., Mulrow, C. D., Shamseer, L., Tetzlaff, J. M., Akl, E. A., Brennan, S. E., Chou, R., Glanville, J., Grimshaw, J. M., Hróbjartsson, A., Lalu, M. M., Li, T., Loder, E. W., Mayo-Wilson, E., McDonald, S., … Moher, D. (2021). The PRISMA 2020 statement: An updated guideline for reporting systematic reviews. *BMJ,* 372, n71. Disponible en: https://doi.org/10.1136/bmj.n71

Pizarro Wilson, C. (2022). El control constitucional de las leyes restrictivas de responsabilidad civil, a propósito del leasing de automóviles. *Estudios Constitucionales,* 20(1), pp. 4-26. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-52002022000100004

Romero Seguel, A. (2019). La obligación solidaria pasiva y debido proceso. *Revista Chilena de Derecho,* 46(1), pp. 99-127. Disponible en: https://doi.org/10.4067/S0718-34372019000100099

Sánchez Hernández, L. C. (2022). La responsabilidad objetiva por actividades peligrosas en Colombia. Análisis crítico de la sentencia CSJ-SC2111 de 2021. *Revista de Derecho Privado,* (42), pp. 377-391. Disponible en: https://doi.org/10.18601/01234366.42.14

Shavell, S. (2000). On the social function and the regulation of liability insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance - Issues and Practice,* 25(2), pp. 166-179. Disponible en: https://doi.org/10.1111/1468-0440.00057

Walker Silva, N. M. (2024). Naturaleza jurídica de la inoponibilidad: una propuesta de inclusión en el sistema de ineficacias del Código Civil chileno. *Revista Chilena de Derecho Privado,* (42), pp. 171-206. Disponible en: https://doi.org/10.32995/S0718-80722024761

Zorzetto, S. (2023). El principio lex specialis: una explicación crítica. *Revista de Derecho Privado,* (46), pp. 15-41. Disponible en: https://doi.org/10.18601/01234366.46.02

©2026 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)