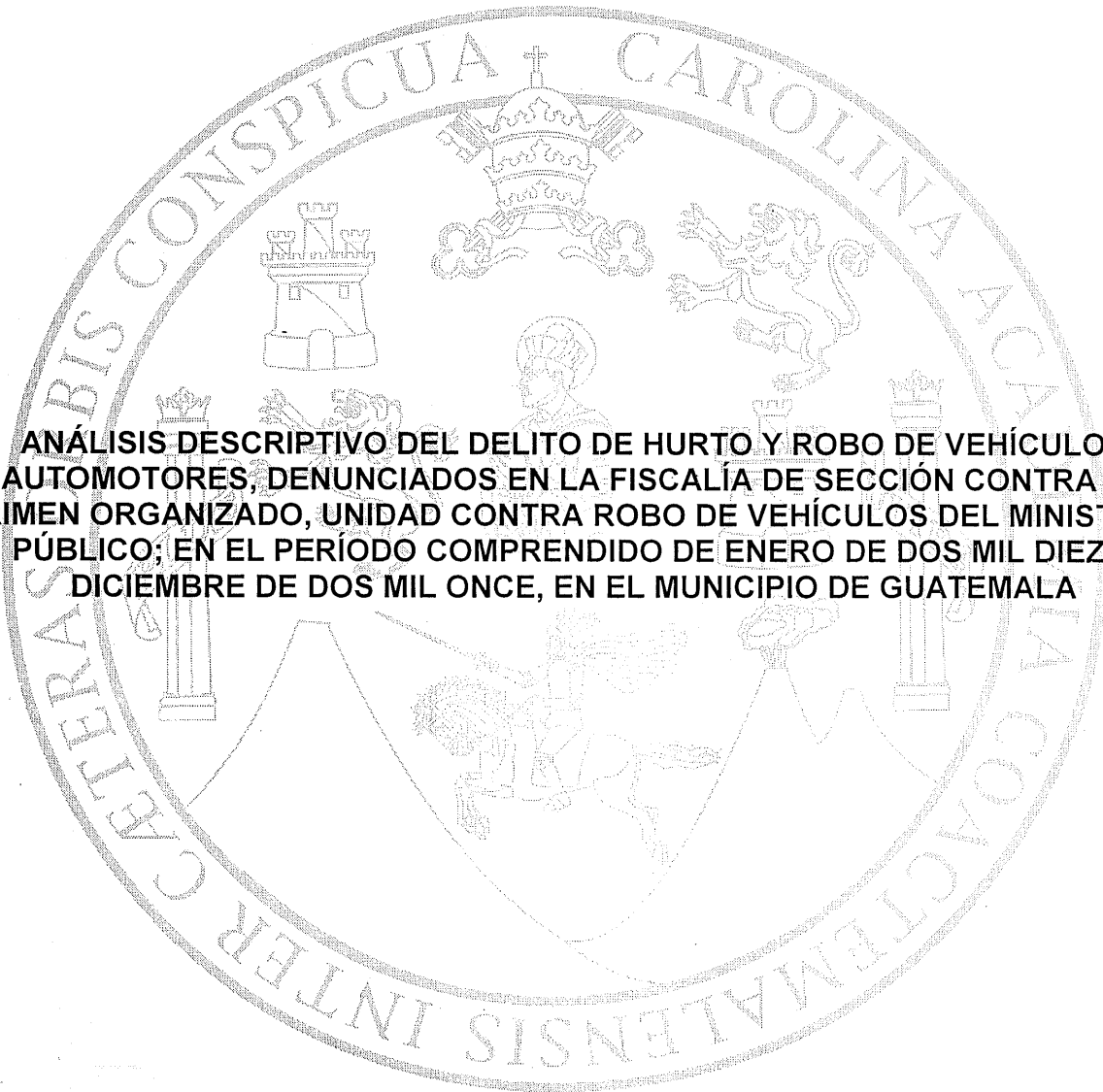


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure holding a cross, surrounded by various heraldic symbols including a crown, a castle, and a lion. The Latin motto "SIBIS CONSPICUA CAROLINA ACCA" is inscribed along the top arc, and "CAETERAS INTER COACTEMALENSIS" along the bottom arc.

**ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL  
CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO  
PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A  
DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA**

**MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ**

**GUATEMALA, JULIO DE 2013**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL  
CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO  
PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A  
DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

**MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, julio de 2013

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Avidán Ortiz Orellana  
VOCAL I: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos  
VOCAL V: Br. Rocael López González  
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez.

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. Juan Ramiro Toledo Álvarez  
Vocal: Lic. Jaime Ernesto Hernández Zamora  
Secretario: Lic. Luis Alfredo González Rámila

**Segunda Fase:**

Presidenta: Licda. Miriam Lili Rivera Álvarez  
Vocal: Licda. Valeska Ivonne Ruiz Echeverría  
Secretario: Lic. Roberto Samayoa

**RAZÓN:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y el Examen General Público).



*Lic. Leonel Armando López Mayorga*

*Abogado y Notario*

*1ra Avenida 37-65 zona 11*

*Teléfono 24425109*

Guatemala, 28 de enero de 2013.

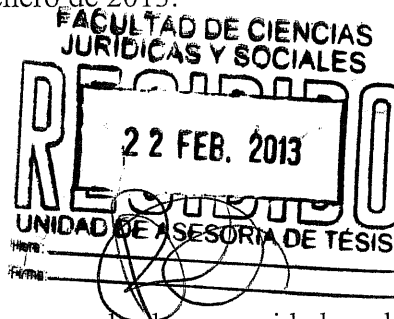
Doctor:

Bonerge Amílcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Tesis de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

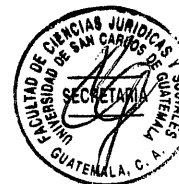
de la Universidad de San Carlos de Guatemala.



De manera atenta y en cumplimiento de la providencia emanada de esa unidad en la que se me nombra asesor de tesis de la bachiller MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ; a usted informo que asesoré la tesis de la bachiller CANTEO JIMÉNEZ, la cual se intitula: ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA”

Se sostuvieron varias sesiones de trabajo, durante las cuales se evaluaron diversos aspectos de la investigación y con base a lo que establece el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, manifiesto lo siguiente:

1. En cuanto al contenido científico y técnico de la tesis, es pertinente a la temática requerida en este tipo de trabajos, debido a que desarrolla una verdadera relación de este tema, que es fundamental en la protección del derecho de propiedad, analizando la legislación existente, derecho comparado, tratados internacionales, estadísticas, y bibliografía de la materia.
2. Recomendé métodos y técnicas de investigación necesarias y acordes al trabajo; principalmente el análisis, la deducción, inducción y la síntesis.
- 3.- En lo referente a los cuadros estadísticos que contiene, éstos se presentan acordes a la investigación, analizados y debidamente interpretados.
- 4.- La redacción en todo el contenido del documento es precisa, clara e inteligible
- 5.- El resultado del trabajo escudriñado es consecuencia de un esfuerzo tesonero, por presentar a la comunidad jurídica y sociedad en general, el problema aludido, tanto del punto de vista interno, como sus raíces internacionales. A la vez propone algunos aportes para cubrir lagunas legales que presenta la normativa jurídica.



*Lic. Leonel Armando López Mayorga*

*Abogado y Notario*

*1ra Avenida 37-65 zona 11*

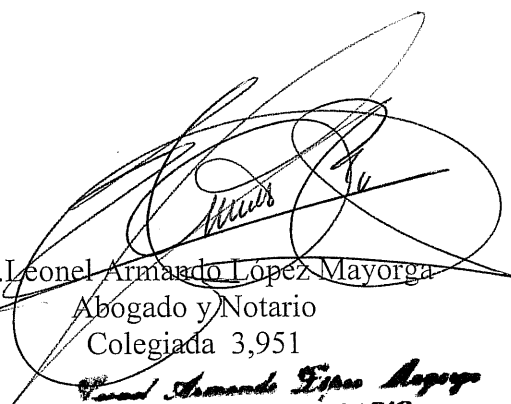
*Teléfono 24425109*

6. En el proceso de asesoría de tesis surgieron conclusiones y recomendaciones coherentes con el trabajo y debidamente contrastadas con la práctica forense en nuestro contexto.

7.- La bibliografía consultada y citada es de carácter homogéneo, suficiente y actualizada, lo que garantiza la calidad de la investigación realizada.

Es de indicar que el contenido de la presente tesis es de gran relevancia en el ámbito del Derecho Penal, específicamente en su fase de investigación en la comisión de los delitos hurto y robo de vehículos, ya que la autora del mencionado trabajo aborda con seriedad, profundidad y desarrollando los temas conexos, aceptando las correcciones y sugerencias pertinentes con el objeto de mejorar el informe final. En tal sentido considero que el trabajo de la presente tesis llena los requisitos que establece el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, estimando que la misma debe ser aprobada; para lo cual emito el presente DICTAMEN FAVORABLE; siendo procedente ordenar se nombre revisor y oportunamente su impresión y el Examen Público de Tesis.

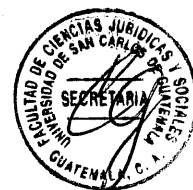
Atentamente.

  
Lic. Leonel Armando López Mayorga

Abogado y Notario

Colegiada 3,951

*Leonel Armando López Mayorga*  
**ABOGADO Y NOTARIO**



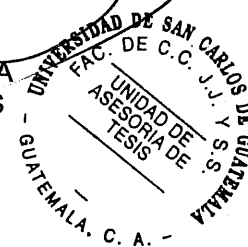
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, zona 12  
GUATEMALA, C.A.

UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.  
Guatemala, 13 de marzo de 2013.

Atentamente, pase al LICENCIADO RICARDO GARRIDO MORALES, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ, intitulado: "ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

  
DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA  
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc.Unidad de Tesis  
BAMO/iyr.



# Lic. Ricardo Garrido Morales

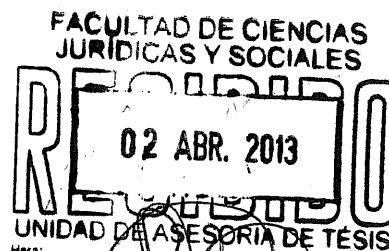
Abogado y Notario

Colegiado 5221

Manzana "W" Casa 6 Sector 2 Los Olivos zona 18. Teléfono 22601131.

Guatemala, 2 de Abril de 2013.

Doctor:  
Bonerge Amílcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad de Tesis de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la Universidad de San Carlos de Guatemala.



Atentamente me dirijo a usted con el objeto de informar que de conformidad con la providencia de fecha 13 de marzo del año en curso, he cumplido con el encargo de revisar el trabajo de tesis denominado "ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA", elaborado por la bachiller MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ.

1. De acuerdo con el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, a mi criterio el contenido científico del trabajo, se organiza en un marco teórico sustentado esencialmente en la obligación del estado de garantizar a los ciudadanos el uso, goce y disfrute de sus bienes, así como el Derecho de Propiedad Privada establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, analizando la legislación vigente nacional e internacional, congruentes con la tesis propuesta por la sustentante.
2. Es importante destacar, que en la exposición resalta la aplicación del método descriptivo, deductivo, inductivo, analítico y sintético, los cuales son acordes a la exposición de cada capítulo y conclusión.
3. En lo referente a los cuadros estadísticos que contiene, éstos se presentan acordes a la investigación, analizados y debidamente interpretados para establecer el fondo de la tesis en congruencia con el tema tratado.
- 4.- La estructura formal de la tesis fue realizada en una secuencia ideal para un buen entendimiento a través de una redacción precisa, clara e inteligible acorde con el tema desarrollado.



## Lic. Ricardo Garrido Morales

Abogado y Notario

Colegiado 5221

Manzana "W" Casa 6 Sector 2 Los Olivos zona 18. Teléfono 22601131.

---

5. Las conclusiones y recomendaciones a las cuales arribó la sustentante son congruentes entre sí, coherentes con el trabajo y debidamente contrastadas como consecuencia de la investigación y recolección de información relacionada al tema.

6.- A mi juicio, la sustentante consultó la bibliografía básica e idónea y formuló criterios propios, que convergen en la calidad y desarrollo del trabajo.

El contenido de la tesis es de gran importancia en el ámbito del Derecho Penal, ya que la autora del mencionado trabajo aborda especialmente con seriedad la obligación que tiene el Estado de Guatemala de garantizarle a sus habitantes el uso, goce y disfrute de su patrimonio, así como la implementación de políticas interinstitucionales encaminadas a reducir el flagelo del delito de hurto y robo de vehículos automotores en el municipio de Guatemala, ya que éste constituye uno de los principales problemas de seguridad que enfrentan los ciudadanos. En tal sentido considero que el trabajo de la presente tesis llena los requisitos que establece el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, estimando que la misma debe ser aprobada; para lo cual emito el presente DICTAMEN FAVORABLE.

Atentamente.

Lic. Ricardo Garrido Morales  
Abogado y Notario  
Colegiado 5,221

Lic. Ricardo Garrido Morales  
ABOGADO Y NOTARIO





# USAC

## TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio 5-7 Ciudad Universitaria  
Guatemala, Guatemala



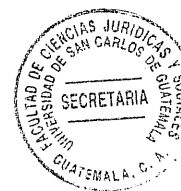
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 12 de junio de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MERARI LLARENI CANTEO JIMÉNEZ, titulado ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DELITO DE HURTO Y ROBO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DENUNCIADOS EN LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO PÚBLICO; EN EL PERÍODO COMPRENDIDO DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/iyr.

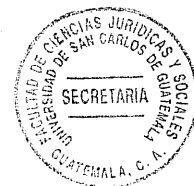
Lic. Avidán Ortiz Orellana  
DECANO





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Nuestro creador, padre, guía y maestro; por todas las bendiciones que de él he recibido y por acompañarme siempre.
- A MIS PADRES:** Juan Alberto Canteo Quiroa y Aura Beli Jiménez de Canteo, permítanme con esta nueva meta alcanzada honrar una parte de su amor, trabajo y sacrificios.
- A MIS HERMANOS:** Quienes han sido siempre parte importante de mi vida.
- A:** Jesús, quien me ha brindado amor, compañía y apoyo incondicional; a él mi amor y agradecimiento especial.
- A MIS AMIGAS:** Licenciada Lubia Estela Villeda Castillo, por su amistad, esfuerzo, sabios consejos y darme siempre su valioso apoyo para alcanzar esta meta. Elizama Bámaca y Yadira López.
- A LOS PROFESIONALES:** Lizbeth Janeth Pérez de Paz, Bairon René Batres Milian y Walter Obdulio Vélez Sánchez a quienes agradezco por su amistad sincera.
- A MI ASESOR:** Licenciado Leonel Armando López Mayorga, un digno ejemplo a seguir, mi sincero agradecimiento.
- A MI FACULTAD:** Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por abrirme sus umbrales cimentados en la lucha y esfuerzo del pueblo de Guatemala.



**A MI UNIVERSIDAD:**

Tricentenaria, Universidad de San Carlos de Guatemala, por brindarme la oportunidad de ser parte de ella y realizar este sueño.



## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

### CAPÍTULO I

1. La teoría general del delito.....	1
1.1. Definición del delito.....	4
1.2. Elementos positivos del delito.....	7
1.2.1. La acción o conducta humana.....	7
1.2.2. La tipicidad.....	10
1.2.3. La antijuridicidad o antijuricidad.....	11
1.2.4. La culpabilidad.....	12
1.2.5 La imputabilidad.....	13
1.3. Elementos negativos del delito.....	14
1.3.1. La falta de acción o conducta humana.....	15
1.3.2. La atipicidad o ausencia de tipo.....	15
1.3.3. Las causas de justificación.....	16
1.3.4. Las causas de inculpabilidad.....	17
1.3.5. La causas de inimputabilidad.....	18
1.4. Sujetos, objetos y bien jurídico tutelado en el delito.....	19
1.4.1. Sujeto activo del delito.....	19
1.4.2. Sujeto pasivo del delito.....	20
1.4.3. Objeto del delito.....	21
1.4.4. Bien jurídico tutelado en el delito.....	22
1.5. La pena.....	22

### CAPÍTULO II

2. Hurto y robo de vehículos automotores.....	27
---	----

2.1. Delito de hurto y robo.....	27
2.1.1. Elementos del delito de hurto y robo.....	31
2.1.2. Modalidades del delito de hurto de vehículos.....	33
2.1.3. Modalidades del delito de robo de vehículos.....	34
2.2. Momento consumativo del delito de hurto y robo.....	36
2.3. Exención de la responsabilidad penal en los delitos patrimoniales.....	37

### CAPÍTULO III

3. Antecedentes históricos de los vehículos automotores.....	41
3.1. Definición de vehículo automotor.....	44
3.2. Estructura básica de un vehículo automotor.....	46
3.3. Número de NIV ó VIN.....	51
3.4. Número PKN.....	52
3.5. Número de chasis.....	52
3.6. Número de motor.....	52
3.7. Número de serie.....	53
3.8. Etiquetas o engomados de identificación.....	53
3.9. Placas de especificaciones del fabricante.....	54
3.10. Placas de circulación.....	54

### CAPÍTULO IV

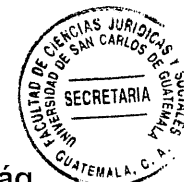
4. Tipos de vehículos automotores susceptibles de inscripción en el Registro Fiscal de Vehículos, de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT–.....	57
4.1. Del Registro Fiscal de Vehículos.....	57
4.2. Clasificación legal de vehículos según su categoría.....	59
4.3. Clasificación legal de vehículos según su tipo de uso.....	59

## CAPÍTULO V

5.	La investigación del Ministerio Público ante la noticia criminal de hurto o robo de vehículo automotor.....	69
5.1.	Notificación de recuperación de vehículo con reporte de hurto, robo o alteración en sus números de identificación.....	71
5.2.	Peritaje identificativo de vehículo.....	74
5.3.	Prueba fry.....	85
5.4.	Dictamen pericial.....	87
5.5.	Devolución de vehículo automotor sujeto a investigación.....	89
5.5.1.	Procedimiento para solicitar devolución de vehículo sin alteración en sus números de identificación.....	90
5.5.2.	Procedimiento para solicitar devolución de vehículo con alteración en sus números de identificación.....	91

## CAPÍTULO VI

6.	Análisis descriptivo del delito de hurto y robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala.....	95
6.1.	Análisis descriptivo de las formas de consumir el delito de hurto y robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala y sus destinos finales.....	97
6.2.	Estadísticas de denuncias presentadas en el Ministerio Público, provenientes de la consumación del delito de hurto o robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala, entre el mes de enero a diciembre del año dos mil diez.....	100
6.3.	Estadísticas de denuncias presentadas en el Ministerio Público, provenientes de la consumación del delito de hurto o robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala, entre el mes de enero a diciembre del año dos mil once.....	102



6.4. Marcas de vehículos automotores con mayor incidencia de hurto o robo de vehículos en el Municipio de Guatemala, en el período de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once.....	104
6.5. Tipos y colores de vehículos automotores con mayor incidencia de hurto o robo en el Municipio de Guatemala, en el período comprendido de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once.....	105
6.6. Estadísticas de recuperación de vehículos automotores con reporte de hurto o robo a nivel nacional, en el período comprendido de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once.....	107
6.7. Reclamos de pólizas de seguros de vehículos automotores a nivel nacional, como consecuencia de la consumación de los delitos de hurto y robo.....	109
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>111</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>113</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>115</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>125</b>



## INTRODUCCIÓN

El tema principal en la presente investigación, es el análisis descriptivo del delito de hurto y robo de vehículos automotores consumados en el Municipio de Guatemala, por ser éste en el que se reporta la mayor cantidad de vehículos objeto de tales ilícitos, lo cual representa el principal problema de seguridad personal y patrimonial que enfrenta la ciudadanía al convertirse en víctimas constantes.

Del análisis descriptivo de los delitos de hurto y robo de vehículos denunciados en el Ministerio Público, se estableció que su consumación es de mayor incidencia y que sigue en crecimiento; ya que el crimen organizado que hoy enfrenta la población guatemalteca se caracteriza por estar formado de estructuras jerárquicamente organizadas que se tecnifican y especializan en sistemas para concebir, organizar y consumir diversos delitos.

La hipótesis del tema, plantea que la debilidad de las fuerzas de seguridad y el alto índice de desempleo constituyen las causas fundamentales por las que se consuma el hurto y robo de vehículos en el Municipio de Guatemala; ya que las técnicas y procedimientos de investigación del Ministerio Público y la Policía Nacional Civil, no son suficientes para propiciar la identificación y recuperación de los vehículos reportados hurtados o robados.

El objetivo general del tema es analizar y describir la diversidad de formas en que los sujetos activos del crimen organizado conspiran, proponen y accionan para consumir delitos de hurto y robo de vehículos en el Municipio de Guatemala, y de esa manera establecer las causas que originan esta problemática. El objetivo específico es evidenciar que esos delitos se han incrementado cada año debido a la gran demanda





de vehículos, que tienen diversos destinos finales a nivel nacional e internacional, que representa grandes pérdidas en el patrimonio de sus habitantes.

Los supuestos de la investigación son los siguientes: El mayor porcentaje de hurtos y robos de vehículos se reportan en el Municipio de Guatemala; los vehículos son hurtados o robados, para ser utilizados en otros hechos delictivos, para desmantelarlos y venderlos por piezas, para venderlos en el extranjero y para clonarlos alterando sus números de identificación; un mínimo del parque vehicular a nivel nacional cuenta con una póliza de seguro que protege su patrimonio.

A efecto de un desarrollo adecuado esta tesis se dividió en seis capítulos; el primero se refiere a la teoría general del delito; el segundo se relaciona a la descripción del delito de hurto y robo; el tercer capítulo concierne a los antecedentes históricos de los vehículos; el cuarto capítulo detalla los tipos de vehículos automotores susceptibles de inscripción en el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria – SAT–; el capítulo quinto se refiere a la investigación del Ministerio Público, ante la noticia criminal de hurto y robo de vehículos; y el sexto capítulo concluye con un análisis descriptivo de las formas de consumir el delito de hurto y robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala y sus destinos finales.

Los métodos de investigación utilizados fueron: el analítico, sintético, descriptivo y estadístico a través de los cuales establecí la esencia del fenómeno y los efectos económicos, sociales y personales que ha provocado; concluyendo que es necesario que el Estado estudie las causas que los originan y proponga sistemas de investigación y campañas preventivas para reducir ese flagelo.



## CAPÍTULO I

### 1. La teoría general del delito

La teoría general del delito es una rama de la ciencia del derecho penal, la cual se estudia como un sistema categorial, clasificatorio y secuencial que tiene como finalidad explicar que es el delito. Su estudio es generalizado, basado en la doctrina legal para establecer los elementos y características que deben ser parte de cualquier delito.

Debido a la necesidad de comprender el delito como un todo, históricamente, se puede deducir, que la teoría general del delito surge del nacimiento de dos corrientes o líneas; la teoría causalista del delito y la teoría finalista del delito.

El sistema causalista y finalista son las dos corrientes que han predominado desde finales del siglo XIX hasta la actualidad, siendo que una pertenece a otra establecen ciertas premisas como fundamento de ambas.

El sistema causalista tiene sus orígenes con la doctrina del profesor de derecho penal Franz Von Liszt, quien concibe la acción como el fenómeno causal natural del delito.



Liszt apoyó su postura en las ideas de las escuelas clásicas y positivistas; enfocando su estudio en el Código Penal alemán de 1871 en el que se expuso que el delito “es la acción sancionada por las leyes penales”; para el sistema causalista es necesario referir que la acción es un movimiento voluntario físico o mecánico, que produce un resultado que establece el tipo penal, sin tomar en cuenta la finalidad de la conducta o acción humana.

En contra parte el sistema finalista del delito, entiende la acción o conducta humana como un hacer voluntario final, es decir que su estudio va enfocado a sus consecuencias; es así como el jurista Hans Welzel, dio origen a la teoría de la acción finalista planteando una sistematización jurídico penal diferente, aceptando que el delito parte de la acción, pero que persigue un fin.

Welzel baso su teoría no solamente en lo que respecta a los elementos integradores del delito, sino también en el derecho penal consistente en la protección de los valores elementales de la conciencia, de carácter ético-social, y solo por inducción la protección de los bienes jurídicos particulares.

El derecho penal guatemalteco para superar la polémica entre la teoría finalista y la causalista; permite una apreciación, que hace entender el pensamiento o inclinación causalista del jurista, ya que se refiere a la relación de causalidad, legislando en el



Artículo 10 del Código Penal que: “Los hechos previstos en las figuras delictivas serán atribuidos al imputado, cuando fueren consecuencia de una acción u omisión normalmente idónea para producirlos, conforme a la naturaleza del respectivo delito y a las circunstancias concretas del caso o cuando la ley expresamente los establece como consecuencia de determinada conducta”.

La teoría del delito parte de las acciones o conductas humanas, el legislador selecciona algunas de ellas las describe y las convierte en prohibitivas, siendo así como da vida a los tipos penales; pero no es suficiente que el legislador indique que acciones son prohibidas, los operadores de justicia cuando una acción se encuadra en un tipo penal deben entender que esta es típica.

Sin embargo, no es suficiente que una conducta o acción humana sea típica, una vez comprobado este extremo debe analizarse si es antijurídica, es decir contraria al ordenamiento jurídico, para descartar que exista una causa de justificación para esa conducta, seguidamente se hace un juicio de reproche al autor por su comportamiento, lo que determina su culpabilidad y finalmente, se aplica la o las penas establecidas en el ordenamiento jurídico para esa conducta típica, antijurídica y culpable.

Por otro lado, “Podemos definir la teoría del delito como la parte de la ciencia del



derecho penal que se ocupa de explicar que es el delito en general y cuáles son las características que ha de tener cualquier delito”<sup>1</sup>.

De lo anterior, se dice que, la teoría del delito es una rama del derecho penal a través de la cual se estudian una serie de elementos lógicamente estructurados que permiten determinar si la conducta de una persona constituye o no un delito.

### **1.1. Definición del delito**

El delito es un hecho antisocial, que representa uno de los mayores problemas a nivel mundial, precisar el origen del delito y atribuirle un momento histórico que marque su nacimiento resulta definitivamente imposible; sin embargo en el año de 1876, con la publicación de la obra: Tratado antropológico experimental del hombre delincuente, de Cesar Lombroso, surge la criminología, como una rama de las ciencias penales, encargada de estudiar el origen, control social y prevención del delito.

Cesar Lombroso, antropólogo y médico italiano aportó al derecho penal y a la criminología su teoría del criminal nato, Lombroso inició su estudio cuando observó el

---

<sup>1</sup> González Cauhapé-Cazaux, Eduardo. **Apuntes de derecho penal guatemalteco**. Pág. 6.



cráneo de un delincuente famoso (Villela), observo una serie de anomalías que le hicieron pensar que el criminal lo era por ciertas deformidades craneales y por su similitud con ciertas especies animales, fue este el primer estudio científico realizado, el cual aportó interesantes conclusiones que fortalecieron el derecho penal y permitieron el surgimiento de la ciencia de la criminología.

Derivado de una serie de estudios y desarrollo de la criminología, el concepto de delito toma su origen en la ley penal. Entre la ley penal y el delito existe un nexo indisoluble pues el delito es propiamente la violación de la ley penal o, para ser más exactos, la infracción de una orden o prohibición impuesta por la ley; en consecuencia, delito es todo hecho al cual el ordenamiento jurídico penal le adscribe como consecuencia una pena, impuesta por la autoridad judicial por medio de un proceso.

En términos generales: “Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín *delictum*, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general, culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa”<sup>2</sup>.

Otra definición de delito: “es una acción, típica, antijurídica, culpable, reprimida con sanción penal adecuada a la culpabilidad y que llena las condiciones legales de la

---

<sup>2</sup> Trejo Duque, Julio Aníbal. **Enfoque tridimensional sobre la criminalidad del país**. Pág.61



punibilidad”.<sup>3</sup>

Atendiendo al criterio sumamente rígido de Carrara el delito “constituye la infracción a la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso”.<sup>4</sup>

La idea que inspira a Pessina para definir el delito, es aquella que expone que lo que realmente lo caracteriza es su sanción penal; es decir que sin ley que lo sancione no hay delito, por muy inmoral y socialmente dañosa que sea una acción si su ejecución no ha sido prohibida por la ley bajo la amenaza de una pena, no constituirá delito.

Dicha idea la encontramos aplicada en el Artículo 17 de la Constitución Política de la República de Guatemala, en el cual establece que no hay delito ni pena sin ley anterior. Se define entonces el delito como: “la acción humana que la ley considera como infracción del derecho, y que por tanto prohíbe, bajo la amenaza de un castigo”.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo II. Pág. 525.

<sup>4</sup> **Ibíd.** Tomo II. Pág. 525.

<sup>5</sup> Cuello Calón, Eugenio. **Derecho penal (parte general)**. Tomo I. Volumen 1. Pág. 289.

De acuerdo a las anteriores ideas y tomando en cuenta que el código penal guatemalteco, al igual que muchos códigos de otros países, no contiene una definición de delito se determina que delito: es una conducta humana, positiva o negativa, típica, antijurídica, culpable, imputable a un sujeto, sancionada con una pena o medida de seguridad.

## **1.2. Elementos positivos del delito**

Los elementos positivos del delito, son aquellos que al concurrir permiten que un delito nazca a la vida jurídica; es decir, se deben llevar a cabo todos y cada uno de ellos para subsumir la conducta humana en la comisión de un delito, y como el delito es la razón de la existencia de toda actividad punitiva que desarrolla con exclusividad el Estado, los juristas han conservado, acomodado o reducido a su juicio tales elementos de acuerdo a su criterio, es por ello que se exponen los más importantes y acogidos por diversos juristas.

### **1.2.1. La acción o conducta humana**

La acción representa y consiste en un movimiento del cuerpo humano que se proyecta en el mundo exterior, tal conducta puede ser interna o externa y puede consistir en que





el agente haga algo, se abstenga de hacerlo o que lo permita.

La acción representa y consiste en un movimiento del cuerpo humano que se proyecta en el mundo exterior, tal conducta puede ser interna o externa y puede consistir en que el agente haga algo, se abstenga de hacerlo o que lo permita.

En el aspecto jurídico cabe mencionar que “La acción es todo comportamiento derivado de la voluntad, y la voluntad implica siempre una finalidad. El contenido de la voluntad es algo que se quiere alcanzar, es decir, un fin; la acción es el ejercicio de una voluntad final”.<sup>6</sup> Lo que nos permite afirmar que, todo acto o conducta realizada por una persona causara un efecto y en la rama objeto de estudio, si la acción o conducta tiene como fin la comisión de un hecho ilícito, entonces este deberá sancionarse como lo establezcan las leyes.

Estos actos o conductas humanas para su ejecución deben pasar por una serie de fases, que en el derecho penal se le conocen como el *iter criminis*, también llamado “el

---

<sup>6</sup> De Mata Vela, José Francisco y Héctor Aníbal de León Velasco. **Derecho penal guatemalteco**. Pág. 142.

camino del crimen o fases del delito”<sup>7</sup>. Las fases se dividen en interna y externa, la importancia de éstas reside en que algunos de los actos son punibles y otros no.

#### - Fase interna

El delito obedece a un proceso de voliciones criminales o pensamientos que surgen en el espíritu y mente de un sujeto con la idea o propósito de delinquir, de dichas ideas el sujeto hace un estudio y apreciación de modo, tiempo y lugar que le dan pauta para resolver y determinar su consumación.

Las ideas criminales nacidas en la mente del sujeto activo del delito, siempre que no se manifiesten o exterioricen de manera objetiva, no suponen responsabilidad penal, ya que, la mera determinación de delinquir no constituye un delito. “Esta fase del *iter criminis* se fundamenta en el principio *Cogitationis poenam nemo patitur* el cual significa que “el pensamiento no delinque”<sup>8</sup>. Es decir, que la primera fase del *iter criminis* conformada únicamente por ideas criminales, cuando no se manifiesten de alguna manera, no tendrán más valor que desde el punto de vista criminológico, pero no jurídico penal.

---

<sup>7</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Tomo III. Pág. 811.

<sup>8</sup> De Mata Vela. **Ob. Cit.** Pág. 155.



## - Fase externa

La segunda fase o fase externa del *iter criminis*, inicia cuando el sujeto activo exterioriza las ideas hilvanadas durante la fase interna, en este momento principia a realizarse objetivamente un delito que ataca un bien jurídico tutelado establecido en la ley penal, a través de su perpetración. El Código Penal de Guatemala reconoce expresamente dos formas de comisión criminal en su Artículo 17, una individual que le denomina “proposición” y otra colectiva que le denomina “conspiración”, el texto legal norma: “Hay conspiración, cuando dos o más personas se conciertan para cometer un delito y resuelven ejecutarlo. Hay proposición, cuando el que ha resuelto cometer un delito, invita a otra persona u otras personas a ejecutarlo. La conspiración, la proposición, la provocación, la instigación y la inducción para cometer un delito, sólo son punibles en los casos en que la ley lo determine expresamente”.

### 1.2.2. La tipicidad

Los tipos penales tienen prevista la forma general en que un comportamiento puede estar sujeto a una sanción penal. La tipicidad es la adecuación de un hecho cometido, a la descripción que de ese hecho se hace en la ley penal. La tipicidad es una manifestación del principio constitucional de legalidad, pues solo los hechos descritos en la ley como delitos pueden considerarse como tales. Hay muchos comportamientos



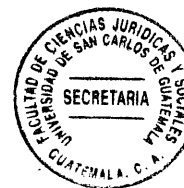
humanos, pero el legislador, destaca la reacción penal, en aquellos casos de comportamientos más intolerables y más lesivos para los bienes jurídicos.

### **1.2.3. La antijuridicidad o antijuricidad**

Para lograr una concepción jurídica debemos preguntarnos ¿Qué es la antijuridicidad? Para responder a esta pregunta es necesario hacer referencia que los tipos penales tienen prevista la forma general en que una conducta o acción humana puede ser sujeto de una sanción penal.

La antijuridicidad es un elemento estructural del delito y radica precisamente en contravenir lo establecido en la norma jurídica. Durante muchos años se ha venido distinguiendo entre la antijuridicidad formal, que es aquella que viola lo establecido por la ley, y la antijuridicidad material que debe aplicarse cuando se trata de una conducta antisocial; básicamente una antijuridicidad material sin la formal no tiene ninguna relevancia para el derecho, ya que, la primera sirve de fundamento para la segunda, de tal modo que la conducta prohibida por la ley debe serlo porque protege un bien jurídico tutelado.

Para fundamentar el análisis de la antijuridicidad el jurista Federico Puig Peña expuso



que: “la antijuridicidad se resuelve en dos notas:

- 1) Una nota positiva: la adaptación del hecho al tipo penal que lo concreta y determina.
- 2) Una nota negativa: la inexistencia de causas que excluyen al injusto.”<sup>9</sup>

Debido a la relevancia e importancia que los tratadistas italianos como Antolisei, Grispigne y Guisseppe y otros han dado a la antijuridicidad se concluye que esta no juega un papel más dentro de la teoría del delito, si no que debe considerársele como la esencia misma del delito.

#### **1.2.4. La culpabilidad**

La culpabilidad exige inexcusablemente una valoración del comportamiento humano, a través del juicio de reproche en el que se vincula el hecho cometido con la pena que debe imponerse.

Culpabilidad es, “la declaración de que un individuo, responsable de sus actos, debe merecer una sanción”.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Puig Peña, Federico. **Derecho penal**. Tomo I. Pág. 266.

En conclusión se expone que para determinar la culpabilidad se requiere de tres elementos que se tienen que producir simultáneamente para que el sujeto sea culpable:

- 1) La imputabilidad: capacidad de conocer lo injusto del actuar, así como de reconocer la posibilidad de actuar de otra manera.
- 2) La conciencia de antijuridicidad: posibilidad de comprender lo injusto del acto o conducta.
- 3) La exigibilidad de un comportamiento distinto: posibilidad de autodeterminarse conforme al derecho en el caso concreto.

### **1.2.5. La imputabilidad**

La imputabilidad no debe confundirse con la responsabilidad, ya que ésta es la que nace en la conciencia de una persona que le permite reflexionar y valorar las consecuencias de sus actos, que lo condicionan a dar cuenta de los mismos en la forma que la ley prevé.

La ley penal Guatemalteca con respecto a la imputabilidad no la describe en forma

---

<sup>10</sup> **Ibíd.** Tomo I. Pág. 276.



positiva, sino negativa. De tal manera el Código Penal contempla en su título III las causas que eximen de responsabilidad penal, dedicando el capítulo I a las causas de inimputabilidad, el texto legal norma “no es imputable:

1º. El menor de edad.

2º. Quien en el momento de la acción u omisión, no posea, a causa de enfermedad mental, de desarrollo síquico incompleto o retardado o de trastorno mental transitorio, la capacidad de comprender el carácter ilícito del hecho o de determinarse de acuerdo con esa comprensión, salvo que el trastorno mental transitorio, haya sido buscado de propósito por el agente”.

Por lo anterior, el termino imputabilidad debe entenderse como la capacidad del ser humano para comprender que pueden atribuírsele los actos que realiza, es decir; atribuirle las consecuencias de su obrar.

### **1.3. Elementos negativos del delito**

A cada uno de los elementos positivos del delito corresponde uno negativo, que es la negación de estos, es decir que de no concurrir uno de ellos hacen que jurídicamente no exista el delito; y como uno es la base de otro nos referiremos a los siguientes:



### **1.3.1. La falta de acción o conducta humana**

Puesto que no hay delito sin acción, cuando no existe una acción tampoco hay delito. Invariablemente ocurre así cuando falta una manifestación exterior, o sea, una modificación externa. No obstante, se prestan a dudas aquellos casos en que existe un hecho externo, pero respecto del cual hay una ausencia de voluntad que lo haya dirigido. Para resolver estas dudas se ha establecido, un criterio general, manifestando que no hay acción cuando se puede afirmar que la persona involucrada sólo ha tomado parte físicamente en el hecho, pero sin intervención de la voluntad.

Es importante concluir que la falta de acción, es un elemento negativo del delito en el cual la conducta humana que se manifestó externamente, se realizó por un movimiento reflejo, una fuerza física irresistible o bien por un estado de inconsciencia no buscado deliberadamente.

### **1.3.2. La atipicidad o ausencia de tipo**

El tipo penal como la descripción de una conducta prohibida en la ley, en contraposición se afirma que la atipicidad o ausencia de tipo como elemento negativo del delito, tiene lugar en los supuestos en los que concurren determinadas





circunstancias que suponen la exclusión de la tipicidad de la conducta, negando con ello su inclusión dentro del tipo penal.

Históricamente se ha estudiado que la atipicidad puede ser relativa en relación con los sujetos activos o pasivos del delito, cuando la conducta o acción humana descrita en la ley penal es realizada por una persona que no reúne las condiciones señaladas en el tipo, o cuando el bien jurídico tutelado tampoco presenta dichas calidades y puede ser absoluta cuando la conducta examinada no sea subsumible en ningún tipo penal, porque no está en absoluto descrita en la ley como hecho punible.

En síntesis, la atipicidad ocurre cuando la acción no se encuadra en la ley penal, si no que se produce, como un caso fortuito o bien existe error de tipo.

### **1.3.3. Las causas de justificación**

En el derecho penal las causas de justificación son conocidas también como circunstancias eximentes “en que el sujeto no incurre si no en la apariencia de un delito; pues no existe infracción del ordenamiento jurídico general...”<sup>11</sup> tales

---

<sup>11</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** tomo II. Pág. 110



circunstancias son permisivas dentro de ciertas limitaciones, que tienen como efecto impedir la aplicación de una pena en el autor.

El Código Penal guatemalteco en su Artículo 24, expone las causas de justificación, como situaciones reconocidas por el derecho en las que la ejecución de un hecho típico se encuentra permitida, contemplando como tales causas las siguientes:

- 1) Legítima defensa.
- 2) Estado de necesidad.
- 3) Legítimo ejercicio de un derecho.

#### **1.3.4. Las causas de inculpabilidad**

Son hechos que absuelven al sujeto en el juicio de reproche porque destruyen el dolo o la culpa, destruyendo sustancialmente el vínculo que se requiere para la existencia de un delito.

Las causas o circunstancias que excluyen la culpabilidad "son especiales situaciones o estados que concurren en la ejecución del hecho realizado por un sujeto imputable



eliminando su culpabilidad.”<sup>12</sup> Tal posición entra en concordancia con el Código Penal guatemalteco ya que el Artículo 25 establece como causas de inculpabilidad:

- 1) Miedo invencible.
- 2) Fuerza exterior.
- 3) Error.
- 4) Obediencia debida.
- 5) Omisión justificada.

### **1.3.5. Las causas de inimputabilidad**

Como se expuso, el Artículo 23 del Código Penal guatemalteco considera como causas de inimputabilidad la minoría de edad y el trastorno mental transitorio, deduciéndose que, si una persona menor de edad o con trastorno mental consume un hecho delictivo, la ley penal los protege indicando que no son imputables y por ende tampoco responsables penalmente.

La inimputabilidad es “la ausencia de las facultades mínimas que tiene un sujeto para

---

<sup>12</sup> Cuello. **Ob. Cit.**, Tomo I. Volumen 2. Pág. 537



poder ser motivado en sus actos por los mandatos jurídicos”.<sup>13</sup>

De tal manera, que la legislación y la doctrina concuerdan, lo que nos permite exponer que tales circunstancias serán; todas aquellas capaces de extinguir o neutralizar, ya sea en el desarrollo o salud de la mente, en donde un sujeto carece de la aptitud o conciencia psicológica para delinquir.

#### **1.4. Sujetos, objeto y bien jurídico tutelado en el delito**

##### **1.4.1. Sujeto activo del delito**

El término “hombre” a nivel histórico y en sentido amplio se refiere a la especie humana en general sin distinción de sexo, de acuerdo a las concepciones jurídicas, solo el hombre puede ser sujeto activo del delito; y únicamente a él se le puede llamar delincuente. “hace ya siglos que los penalistas están acordes en que la capacidad para delinquir solo reside en los seres racionales, pues no es posible hablar de delincuencia

---

<sup>13</sup> González. **Ob. Cit.** Pág. 56



y de culpabilidad sin el concurso de la conciencia y de la voluntad y una voluntad consciente solamente se halla en el hombre”.<sup>14</sup>

Ahora bien, en la parte sustantiva de la ley penal guatemalteca, se regula lo relativo a la participación en el delito, determinando que son responsables penalmente del delito los autores y los cómplices.

De acuerdo a lo expuesto, se asevera que sujeto activo del delito es el, o quienes, realizan la acción descrita en la ley; en otras palabras es el autor del hecho.

#### **1.4.2. Sujeto pasivo del delito**

Es la persona física o moral sobre quien recae el mal causado por la conducta realizada por el delincuente, en el derecho penal, también se le llama víctima u ofendido.

Doctrinariamente se ha dicho que pueden ser sujetos pasivos del delito:

---

<sup>14</sup> Cuello. **Ob. Cit.** Tomo I. Volumen 1. Pág. 319

- a) El hombre individual,
- b) Las personas colectivas,
- c) El Estado, y;
- d) La colectividad social.

Así mismo vale la pena hacer referencia que los animales no pueden ser sujetos pasivos del delito, sin embargo la ley les protege, pero que si han sido considerados en algunos casos como el objeto material del delito

#### **1.4.3. Objeto del delito**

El jurista Carrara sostiene que, “el objeto del delito no lo constituyen ni la cosa (en el robo) ni el hombre (en las lesiones u homicidios) sobre los que se ejercita la acción criminal; porque el delito no se persigue como acto material, sino como ente jurídico”<sup>15</sup>.

En contraposición, para el estudio del objeto del delito, se distinguen el objeto material y el objeto jurídico del delito, el primero es la persona o cosa sobre la que recae el

---

<sup>15</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Tomo IV. Pág. 610

delito y el segundo es el bien jurídico que el hecho punible lesiona o pone en peligro, lo cual establece que son dos categorías distintas.

#### **1.4.4. Bien jurídico tutelado en el delito**

El “ius puniendi” es la facultad de legislar que corresponde única y exclusivamente al Estado como ente soberano debidamente organizado, por tal razón protege ciertos valores que son indispensables para el desarrollo y la convivencia social; y cuando estos trascienden en el derecho penal como bienes o intereses jurídicamente protegidos o tutelados por el Estado, reciben el nombre de “bien jurídico tutelado en el delito”.

El bien jurídico tutelado, es considerado como uno de los principios fundamentales y de vital importancia para el derecho penal, es aquel bien o interés que el derecho penal protege, mediante la aplicación de una pena establecida en la ley.

#### **1.5. La pena**

Señalar el origen de la pena históricamente es imposible, ya que está se remonta a



muchos años antes de la existencia de la sociedad, sin embargo es necesario dejar claro que el origen y significado de ella no puede ni debe separarse en ningún momento del origen y alcance del delito ya que éste es el presupuesto para la existencia de aquella. Doctrinariamente se ha dicho que es una de las principales instituciones del derecho penal y que se ha concebido como un castigo o una venganza impuesta por el mal causado; está comprobado que en todo el mundo y en toda época de la humanidad ha existido el fenómeno de la criminalidad, a tal grado que se ha considerado y aceptado como normal en la vida en sociedad.

Los juristas tratando de combatir el fenómeno de la delincuencia, han adaptado las penas a las condiciones personales de cada delincuente. En el anterior orden de ideas me permito afirmar que la pena, es una consecuencia jurídica de la actividad delictiva que consiste en la privación o restricción de ciertos derechos, que impone el Estado a una persona, con el objetivo de prevenir el delito y de rehabilitarla y reinsertarla en sociedad.

El vocablo pena posee tres distintas significaciones: “la primera, en sentido general, expresa cualquier dolor o cualquier mal que causa dolor; la segunda, en sentido especial, designa un mal que sufrimos por razón de un hecho nuestro, doloso o



imprudente; la tercera, en sentido especialísimo, indica el mal que la autoridad civil impone a un reo por causa de su delito.”<sup>16</sup>

Los autores De León Velasco y De Mata Vela exponen que: entre otras características más importantes que distinguen a la pena desde el punto de vista estrictamente criminal son las siguientes:

- a) Es un castigo.
- b) Es de naturaleza pública.
- c) Es de consecuencia jurídica.
- d) Debe ser personal.
- e) Debe ser determinada.
- f) Debe ser proporcionada.
- g) Debe ser flexible.
- h) Debe ser ética y moral.

El Código Penal guatemalteco, decreto número 17-73 del Congreso de la República de

---

<sup>16</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Tomo V. Pág. 182



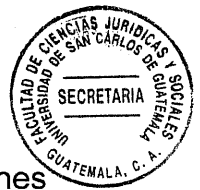
Guatemala, en su parte general expone claramente una clasificación legal de las penas vigentes aplicables. El Artículo 41 del Código Penal, establece:

Son penas principales:

- a) La pena de muerte: Tiene carácter extraordinario en nuestro ordenamiento jurídico y solo se aplica en los delitos tipificados que la contemplan.
- b) La prisión: Es una pena privativa de libertad personal del condenado su duración se extiende desde un mes hasta 50 años.
- c) El arresto: Es una pena privativa de libertad, no puede exceder de uno a sesenta días, y únicamente se aplica a faltas o infracciones leves a la ley penal.
- d) La multa: Es una pena pecuniaria que consiste en el pago de una cantidad de dinero que el Juez fijará.

Son penas accesorias:

- a) Inhabilitación absoluta: Consiste en la pérdida o suspensión de los derechos políticos, la pérdida del empleo o cargo público que el penado ejercía, aunque proviniera de la elección popular, incapacidad para obtener cargos, empleos, la privación de elegir y ser electos, la incapacidad de ejercer la patria potestad y ser tutor o protutor.



- b) Inhabilitación especial: consiste en imponer alguna de las inhabilitaciones anteriormente mencionadas.
- c) La suspensión de derechos políticos: esta tiene lugar en el momento en que se impone la pena de prisión y su duración es igual a la pena impuesta.
- d) Comiso y pérdida de los objetos o instrumentos del delito: consiste en la pérdida a favor del Estado de los objetos que provengan de la comisión de un delito o falta.
- e) Expulsión de extranjeros del territorio nacional: esta pena accesoria el Código Penal únicamente la regula, y no es aplicable a guatemaltecos.
- f) Publicación de sentencias: se impone como pena accesoria a una principal exclusivamente en los delitos contra el honor y en los casos en que expresamente se ha solicitado por parte del ofendido o de los herederos.



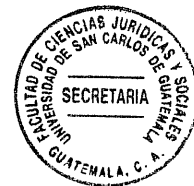
## CAPÍTULO II

### 2. Hurto y robo de vehículos automotores

#### 2.1. Delito de hurto y robo

Las primeras disposiciones relativas al delito de hurto y robo aparecen en Roma, en las Doce Tablas en ellas se distinguieron el *furtum manifestum* y el *nec manifestum*, distinción basada en el hecho de que el ladrón fuera o no sorprendido *in fraganti*. El antiguo derecho no hizo distinción entre apoderamiento de la cosa con o sin violencia, pero con el transcurrir del tiempo a la descripción del hurto se segregó la rapiña, que no es más que el apoderamiento violento y manifiesto de la cosa ajena a la cual se denomina robo en la actualidad, estos hechos delictivos fueron declarados crimen y para juzgarlos aplicaron la *Lex Julia de vi* y los casos en que se tratara del crimen de robo aplicaban penas severas como la muerte en la horca y la *condemnatio ad bestias* contenidas en la *Lex Cornelia de Sicariis*.

En los siglos posteriores, la represión de los delitos contra el patrimonio o la propiedad privada asumió en países como España y Francia el carácter de dureza extrema



castigando cuando presidía la violencia, con azotes, galeras, vergüenza pública, trabajos forzados perpetuos y hasta pena de muerte según los daños cometidos.

Inicialmente el código francés no reconoció el delito de hurto, ya que tipificó el delito de robo como: cualquiera que sustrae fraudulentamente una cosa que no le pertenece, es culpable de robo; mientras que la legislación española hizo diferencia entre uno y otro caracterizando el robo como el apoderamiento por la fuerza y el hurto como sustracción astuta.

De la legislación española el precepto de protección de garantías individuales, pasó a la nuestra como una protección a la propiedad privada, el Código Penal guatemalteco en el Artículo 246, tipifica: "Hurto. Quien tomare, sin la debida autorización cosa mueble, total o parcialmente ajena, será sancionado con prisión de 1 a 6 años". Así también el Artículo 251 establece lo que debe entenderse como Robo: "Quien sin la debida autorización y con violencia anterior, simultánea o posterior a la aprehensión, tomare cosa mueble total o parcialmente ajena será sancionado con prisión de 3 a 12 años."

De lo anterior se establece que la legislación guatemalteca aplica como regla general para procesar y castigar a los delincuentes que atentan no solo contra los vehículos propiedad de los ciudadanos sino contra cualquier clase de bienes ajenos lo

preceptuado para el delito de hurto y robo, sin embargo las conductas o acciones de los delincuentes en las formas de consumir dichos delitos son cambiantes día a día lo que provoca que algunas de ellas encuadren en una agravación especial, permitiendo la imputación del delito de hurto o robo agravado según sea el caso.

Sin duda alguna estos actos ilícitos son parte de una actividad universalizada, organizada y compleja que atenta contra la integridad, seguridad, espacio y bienes de una persona. Los vehículos hurtados y/o robados tienen diversas finalidades delictivas que producen cuantiosas ganancias monetarias a quienes los cometen, vulneran esencialmente los derechos patrimoniales de otra persona, por tal razón algunos países del mundo han promulgado leyes con la finalidad de investigar, aprehender y castigar a los responsables de estos hechos ilícitos.

Entre los países que han legislado delitos que recaen sobre los vehículos automotores, se encuentra la legislación española que tipificó en su Código Penal en el Artículo 516 bis, párrafo 1º y 2º, las figuras delictivas de “hurto de uso de vehículo automotor y el robo de uso de vehículo automotor”, siendo un antecedente legislativo antiguo cuya finalidad específica era garantizar el derecho de propiedad de los propietario de vehículos automotores.

En la legislación Bolivariana de Venezuela se encuentra vigente la Ley sobre el hurto y



robo de vehículos automotores, tipificando como delitos en los artículos del uno al nueve respectivamente, “hurto de vehículos automotores, circunstancias agravantes del hurto de vehículos automotores, desvalijamiento de vehículos automotores, tentativa de hurto, robo de vehículos automotores, circunstancias agravantes del robo de vehículos automotores, tentativa de robo, cambio ilícito de placas de vehículos automotores y aprovechamiento de vehículos automotores provenientes de hurto o robo”, entre otros; estableciendo en el mismo cuerpo legal la forma y procedimientos administrativos para hacer del conocimiento de la población la recuperación y devolución de los vehículos provenientes del delito de hurto o robo a sus propietarios.

Como se puede analizar, la ley citada aborda en forma diversa las conductas delictivas y modalidades en que se vulnera el patrimonio de las personas, lo cual sin duda alguna, para el propietario representa acciones legales que crean condiciones encaminadas a facilitarle el uso y disfrute de sus bienes y para los sujetos activos del delito, acciones disuasivas que pretenden erradicar su conducta ilícita al contemplar sanciones severas según el grado de participación en la consumación del hecho.

Con el afán de reducir la comisión de los delitos de hurto y robo de vehículos que afectan a todos los países del mundo se han firmado y ratificado varios tratados tales como: El tratado Centroamericano sobre recuperación y devolución de vehículos hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente, el Tratado para la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición



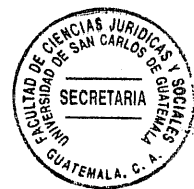
ilícita, entre el gobierno de la República de Guatemala y el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el tratado entre el gobierno de la República de Guatemala y el gobierno de los Estados Unidos de América relativo, a la devolución de vehículos y aeronaves hurtados, robados, apropiados o retenidos indebidamente; sin embargo al analizar la legislación guatemalteca se observa que están desprotegidos jurídicamente los propietarios de los vehículos automotores, ya que no tipifica la diversidad de conductas en que se ve vulnerado su derecho de propiedad.

Es necesario y preciso accionar una coordinación interinstitucional de política criminal que permita la promulgación de una ley específica, para fortalecer el sistema penal y crear herramientas legales que permitan a los operadores de justicia perseguir, aprehender y castigar a los sujetos activos que forman parte de la delincuencia organizada, que constantemente innovan y evolucionan en las modalidades delictivas para despojar a las personas de los vehículos automotores, cuyo fin es el daño o menoscabo del patrimonio y en casos más graves y muy usuales en Guatemala la vida e integridad de los ciudadanos.

### **2.1.1. Elementos del delito de hurto y robo**

Los delitos de hurto y robo en la legislación guatemalteca están contenidos en los delitos contra el patrimonio cuyo bien jurídico tutelado es la propiedad de las personas,





de las definiciones contenidas en el código penal se encuentra como elementos y características los siguientes:

- **Elementos del delito de hurto**

a) Apoderarse o tomar: Hacer propia alguna cosa, siendo éste el verbo rector del tipo penal.

La acción de apropiación contiene un elemento material de sustraer y el elemento psíquico reflejado en el ánimo de ser dueño de algo ajeno.

b) Que la cosa sea mueble: El apoderamiento debe recaer sobre cosa mueble, ya que son susceptibles de trasladarse de un lugar a otro.

c) La ajenidad de la cosa: en esencia debe ser un ataque a los derechos patrimoniales de otro.

- **Elementos del delito de robo**

a) Apoderamiento de una cosa. Éste es el hecho del agente de sustraer la cosa con una actuación violenta.

- b) Que se emplee violencia anterior, simultánea o posterior a la aprehensión. La violencia puede recaer en el sujeto tanto como en el objeto. Al recaer en el primero se refiere a la violencia física, moral o intimidación, privando al hombre del libre ejercicio de su voluntad y cuando recae sobre el segundo se refiere a la fuerza que se ejerce para apoderarse de la cosa.
- c) Que la cosa sea mueble. De Mata Vela, ha expuesto que la denominación “cosa” adquiere el significado como “sustancia corporal o material susceptible de ser aprehendida y que tenga un valor económico”<sup>17</sup>.
- d) Total o parcialmente ajena. La cosa robada ha de tener un propietario o un poseedor.

### **2.1.2. Modalidades del delito de hurto de vehículos**

El Código Penal de Guatemala, tipifica en los Artículos 246 al 250 respectivamente, con acierto las modalidades de los delitos contra la propiedad privada tales como: “hurto, hurto agravado, hurto de uso, hurto de fluidos y hurto impropio”, en los que describe las modalidades para su consumación.

---

<sup>17</sup> De Mata Vela. **Ob. Cit.** Pág. 478

La situación de violencia e inseguridad en que se encuentra el país lo hace propicio para una alta concurrencia de todo tipo de hechos delictivos a los que la población está expuesta todos los días. Algunas de las formas en que las bandas organizadas consuman el delito de hurto de vehículos automotores en la ciudad capital de Guatemala, que han sido denunciados en el Ministerio Público se pueden mencionar las siguientes:

- a) Hurto de vehículos para el desmantelamiento
- b) Hurto de vehículos automotores destinados a la reventa
- c) Hurto de vehículos automotores cuya la finalidad es la mercadería que transportan.
- d) Hurto de vehículos automotores cuya la finalidad es el uso del mismo para la consumación de diversos hechos delictivos.
- e) Hurto de vehículos automotores cuya finalidad es la alteración de documentos y distintivos para ser clonados.

### **2.1.3. Modalidades del delito de robo de vehículos**

Son variadas y han ido cambiando en gran medida; actualmente se observa un desarrollo general en las formas de consumir los robos de vehículos automotores, los grupos delincuenciales, se ven en la necesidad de cambiar frecuentemente los métodos, van perfeccionando técnicas que les permiten seleccionar y marcar el bien

para que sean reconocidos por sus cómplices y poder consumir el hecho con violencia o intimidación en las personas o utilizando la fuerza para lograr su objetivo.

Algunas de las modalidades utilizadas por los delincuentes en el municipio de Guatemala para consumir el delito de robo de vehículos automotores, denunciadas en el Ministerio Público por los ciudadanos son las siguientes:

1. Robo de vehículos automotores cuando están en circulación, introduciéndose al vehículo y utilizando como rehén al propietario para establecer si cuenta con sistema de alarma contra robo, seguidamente liberan al propietario y se dan a la fuga.
2. Robo de vehículos automotores en forma de atraco, utilizando armas de fuego para intimidar o en algunos casos para lesionar al propietario y obligarlo a la entrega.
3. Robo de vehículos automotores, utilizando cualquier tipo de armas para amedrentar, ocasionando que el propietario entregue el vehículo automotor en contra de su voluntad.
4. Robo de vehículos automotores, utilizando los agresores otros vehículos para impedirle el paso y así despojar al propietario del bien.

5. Robo de vehículos automotores lanzando objetos que causan daños físicos al vehículo de la víctima para que este detenga la marcha y despojarlo sorpresivamente.

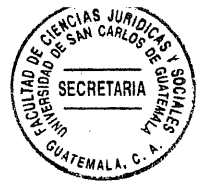
## 2.2. Momento consumativo del delito de hurto y robo

Al respecto del momento consumativo del delito de hurto y con relación a los criterios o teorías para establecer en qué consiste el apoderamiento y, por lo tanto, el momento consumativo del hurto se exponen las siguientes teorías:

“La primera teoría dice, que el hurto se consuma, apenas se toca una cosa mueble ajena, para apoderarse de ella (teoría del contacto o de la *contrectión*, según BERNER).

La segunda teoría, es la de la remoción o cambio puesto, según la cual el hurto se consuma apenas la cosa es removida del sitio donde la había colocado su propietario; es la teoría de CARRARA y de la escuela toscana en general.

La tercera teoría, -enunciada por PESSINA-, distingue la remoción en dos momentos:



la aprehensión y el traslado de un lugar a otro, y para la consumación del hurto requiere que la cosa sea trasladada del lugar donde se hallaba a otro sitio; solo así quedaría completa la sustracción....

La cuarta teoría –que tiene el apoyo de los prácticos- considera consumado el hurto, cuando la cosa era transportada por el ladrón al lugar que le tiene destinado”<sup>18</sup>.

El código penal de Guatemala en el Artículo 281 no deja duda alguna, al determinar el momento consumativo de los delitos contra el patrimonio como el hurto y robo; “se tendrán por consumados en el momento en que el delincuente tenga el bien bajo su control, después de haber realizado la aprehensión y desplazamiento respectivos, aún cuando lo abandonare o lo desapoderen de él”. Se puede decir entonces, que sigue la teoría de Pessina, ya que exige el apoderamiento, desplazamiento y el control del mismo para su consumación.

### **2.3. Exención de la responsabilidad penal en los delitos patrimoniales**

Las excusas absolutorias integran una categoría dogmática, se trata de una situación

---

<sup>18</sup> Monzón Paz, Guillermo Alfonzo. **Introducción al derecho penal guatemalteco**. Pág. 125

generalizada, de circunstancias personales que, por razones de convivencia determinan la exclusión de la pena ante una conducta típica, antijurídica y culpable.

“De tal forma que, en referencia a los elementos de imputabilidad, antijuricidad o culpabilidad aparecen las llamadas causas eximentes, que operan directamente sobre cada uno de ellos, por ejemplo, el trastorno mental transitorio, la legítima defensa o la fuerza exterior, cuyo fin último es el de suprimir la responsabilidad criminal del sujeto activo, aunque se hayan ejecutado todos los actos materiales del delito y producido el resultado mediante una relación de causalidad; Así también los teóricos han incorporado a sus concepciones doctrinarias las llamadas causas que extinguen la responsabilidad criminal o la pena, y cuya finalidad es la de suprimir las consecuencias que se derivan de la acción u omisión criminal, tales como la amnistía o la prescripción”.<sup>19</sup>

A la par de las instituciones que eximen de la responsabilidad, se establecen las llamadas excusas absolutorias que afectan exclusivamente algunos delitos patrimoniales, operando como causa objetiva de exclusión de la pena o excusa absolutoria la circunstancia de lazos de orden afectivo o familiar relacionados directamente con el parentesco entre el sujeto activo y sujeto pasivo.

---

<sup>19</sup> Monzón. **Ob. Cit.** Pág. 120



La razón de ser de la excusa absoluta en la comisión de los delitos contra el patrimonio que no impliquen el uso de violencia o intimidación entre los parientes, se debe a una razón de política criminal que tienen por objeto proteger el núcleo familiar sobre el patrimonio, ya que provocar una irrupción del sistema dentro del grupo familiar es poco recomendable, perjudicaría la posible reconciliación familiar y contravendría la teoría que debe inspirar la actuación penal de mínima intervención, siendo preferible desviar la responsabilidad a la jurisdicción civil que supone una intervención menos traumática y mas proporcionada a la afectación de los intereses económicos.

Es así como el Artículo 280 del código penal guatemalteco, hace una clara referencia a quienes están exentos de responsabilidad penal y sujetos únicamente a la civil por los hurtos, robos con fuerza en las cosas, estafas, apropiaciones indebidas y daños que recíprocamente se causaren:

1. Los cónyuges o personas unidas de hecho salvo que estuvieran separados de bienes o personas y los concubinatos.
2. Los ascendientes consanguíneos o afines.
3. El consorte viudo, respecto a las cosas de la pertenencia de su difunto cónyuge, mientras no hayan pasado a poder de otra persona.
4. Los hermanos si viviesen juntos.





## CAPÍTULO III

### 3. Antecedentes históricos de los vehículos automotores

Es imposible saber en base a qué idea surgió la invención y desarrollo de la rueda, el conocimiento sobre su origen se pierde en el tiempo, pero su valor ha sido esencial en el progreso del desarrollo humano. La primera prueba histórica que se tiene de la existencia de la rueda se sitúa en torno al año 3000 antes de Cristo y pertenece a la civilización mesopotámica. “Los primeros testimonios que hay, en donde aparecen vehículos con ruedas se encuentran en el estandarte de Ur, esto es un antiguo grabado de origen sumerio donde aparecen unos guerreros armados con cascos lanzas y una especie de vehículo alargado en el que se ven ruedas que se cree estaban hechas de discos macizos contruidos con tablas”<sup>20</sup>.

El hombre en el desarrollo de sus actividades empezó a desplazarse para satisfacer sus necesidades y con el pasar del tiempo se vio obligado a valerse de algún medio de transporte, los primeros medios de transporte fueron el propio hombre y las bestias de carga que por sus dimensiones y fuerza podían transportar cantidades más pesadas.

---

<sup>20</sup> Wikipedia. **Estandarte de ur**. [http://es.wikipedia.org/wiki:/estandarte\\_de\\_ur](http://es.wikipedia.org/wiki:/estandarte_de_ur). (Consulta: 13 de marzo de 2013 15:46).



Después con el ingenio e invención del hombre se crearon los primeros vehículos tales, como: los trineos, parihuelas y los rodillos que les permitieron transportar seres humanos, animales domesticados y pertenencias, de los cuales su fuerza tractora por excelencia fueron los caballos ya que permitían alcanzar velocidades que ningún otro animal alcanzó, la construcción de calzadas facilitó la circulación de estos primeros vehículos. Los maestros por excelencia de la antigüedad en la construcción de las carreteras fueron los romanos, crearon una red muy completa por todo el imperio.

A principios del siglo XIX se construyó la primera máquina de vapor, esta máquina demostró que las ruedas lisas podrían ir sobre rieles lisos y además impulsados por vapor, este fue un medio de transporte y comunicación para el traslado de mercancías y personas.

Entre los años 1725 a 1804, el ingeniero francés Nicolás Joseph Cugnot, emprendió los primeros experimentos para prescindir de la fuerza animal, dio el gran paso al construir un vehículo de vapor al que le llamo "*fardier*", era un triciclo de unas 4.5 toneladas, con tres ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas para arrastrar piezas de artillería, fue entonces este vehículo el primero al que se le denominó "automóvil".

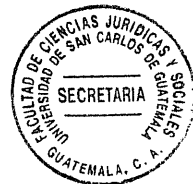


Más adelante se construyó un segundo modelo, que podía arrastrar 4.5 toneladas a una velocidad de cuatro kilómetros por hora, con esta invención se produjo lo que podría considerarse el primer accidente automovilístico de la historia, al intentar maniobrarlo choco contra una pared que se derrumbo debido al percance.

Los inventores Josef Bozek, Walter Hancock, Robert Anderson y Siegrid Marcus, entre otros; desarrollaron innovaciones en los vehículos como el freno de mano, las velocidades y el volante, lo cual fue de gran aporte para la creación y funcionamiento de los primeros vehículos propulsados por un motor de combustión interna creados por los ingenieros alemanes Mannheim y Karl Benz.

El primer vehículo, tal como lo conocemos en la actualidad fue inventado en 1886 por Karl Benz, contaba con sistema de encendido, se conducía con ayuda de un pequeño volante, con este supero las dificultades de las curvas, todos estos detalles provocaron que obtuviera una patente que lo identificó como el primer automóvil capaz de moverse por sí mismo con un motor de combustión interna.

Las comodidades y ventajas que proporcionaron los vehículos a las personas en 1900 en Francia y Estados Unidos dio lugar a una producción masiva, las primeras compañías creadoras fueron las francesas denominadas *Pandhar et levassor* y *Peugeot*. Entre los años 1909 y 1913 la combinación de técnicas eficaces de



producción hicieron que la creación de vehículos creciera notablemente, la pionera era la estadounidense seguida de la europea, la eficacia era tal que los precios disminuían sin cesar, esto hizo que los Estados Unidos se motorizara de forma masiva en la década de 1920.

En el período de entreguerras en 1939 la producción estaba dominada en Estados Unidos por la compañía *General Motor*, seguido de *Ford* y *Chrysler*, en Alemania los líderes eran *Mercedes Benz*, *Auto Unión*, *Peugeot* y *Citroen* y las principales marcas especializadas eran *Jaguar*, *Rover* y *Rolls-Royce*.

La industria automovilística es de ámbito mundial, en la actualidad dentro de las empresas multinacionales mas desarrollas se encuentran Ford, General Motors, seguidas por las japonesas Toyota y Nissan y un poco aisladas las europeas como Volkswagen y Fiat entre otros.

### **3.1. Definición de vehículo automotor**

El significado de la palabra “automóvil” tiene un origen reciente, fue inventada para denominar a los vehículos motorizados, ésta proviene del griego *auto* que significa “por si mismo” y del latín *móvil* cuyo significado es “que se mueve”.

La palabra “coche” también se ha usado para referirse a “maquina automóvil”, esta palabra es de origen húngara que significa proveniente del pueblo “Kocs”. Se trataba de un tipo de carro tirado por caballos para transportar personas o mercancías.

El vehículo automotor, es cualquier vehículo mecánico, con ruedas, autopropulsado por medio de gas, diseñado para su uso en carreteras para que el ser humano se pueda movilizar de un lugar a otro utilizando tiempos cortos para distancias largas en su desplazamiento. A los vehículos automotores se les puede dar diferente tipos de uso, por ejemplo: los que transportan más de ocho pasajeros se les denominan buses, los dedicados al transporte de mercancías son conocidos como camiones, también hay especializados que pueden ser usados en el área industrial y militar.

Del vehículo automóvil: “se dice que es movido por un motor, generalmente de explosión, y que no marcha sobre carriles. Llamado también auto, coche o carro. Se puede utilizar para el transporte de personas (automóvil de turismo) o de mercancías. Los elementos fundamentales del automóvil son: la infraestructura (bastidor, ruedas, dirección, suspensión, frenos) y la superestructura (carrocería, motor, transmisión, embrague, caja de cambios). En la actualidad casi todos los automóviles tienen



carrocería autoportante (integración del bastidor y la carrocería) y el termino carrocería se reserva para los elementos no mecánicos”<sup>21</sup>.

Los componentes principales de un vehículo son el motor, la transmisión, la suspensión, la dirección y los frenos, complementados con el chasis sobre el que va la carrocería.

### **3.2. Estructura básica de un vehículo automotor**

Las diferentes tendencias mecánicas han influido en la creación y evolución de cada uno de los vehículos, hay varias características que se han mantenido igual en todos. Todo vehículo automotor está compuesto por dos grandes conjuntos de piezas, la carrocería y el chasis.

En la creación de los vehículos automotores se han unificado criterios, con el fin de establecer los principales grupos o sistemas de que debe estar constituido el vehículo, toda vez que es importante establecer las zonas, lugares o superficies de marcaje que permitan identificarlos por medio de un número de serie, motor o chasis (ver anexo I).

---

<sup>21</sup> Rengifo Lozano, Bernardo y Catalina Pizano Salazar. **Diccionario básico de la lengua española**. Pág. 82.



Actualmente la estructura básica de vehículo está conformada por: (ver anexo II)

- “Tren Motriz: Constituido por todo un grupo de sistemas que alojan los elementos que le permiten al automóvil tener movimiento”<sup>22</sup>, tales como:

a. Sistema de dirección

En los primeros vehículos el accionamiento de la dirección se hacía mediante una palanca o manubrio, después por razones prácticas se adoptó el volante redondo que hasta hoy conocemos, con este sistema bastó poner pivotes en los extremos del eje para que las ruedas giren, la barra solida del vehículo se encarga de transmitir el movimiento del timón a la caja de dirección, de allí a los brazos de dirección, finalizando su recorrido en las ruedas.

Algunos de los componentes del sistema de dirección son: timón o volante, barra de dirección, caja de dirección, biela, varilla central y terminales de dirección.

b. Sistema de transmisión

Este sistema es el encargado de trasladar el movimiento del giro del cigüeñal (motor) a las ruedas, tiene por misión modificar la relación de transmisión entre el cigüeñal y las

---

<sup>22</sup> Pérez Parra, Gustavo. et. al. **Manual identificación de vehículos**. Pág. 59





ruedas, liberar el giro del cigüeñal del sistema de transmisión y hacer que las ruedas puedan girar a distinta velocidad.

La transmisión está compuesta por el embrague, la caja de cambio o caja de velocidades, el árbol de transmisión y grupo cónico-diferencial.

c. Sistema de embrague

Este sistema es el encargado de transmitir o interrumpir la transmisión de una energía mecánica del par motor que proporciona el grupo propulsor, a la caja de cambios y esta a su vez, a las ruedas a voluntad del conductor. Su función es desconectar el motor de las ruedas en el momento de arrancar o realizar un cambio de velocidad

d. Sistema diferencial

Es el encargado de mantener constante la velocidad que llevan las ruedas motrices antes de tomar una curva. Desmultiplica constantemente las vueltas del árbol de transmisión en las ruedas motrices y convierte el giro longitudinal de este, en giro transversal en las ruedas.



e. Grupo de la suspensión delantera

Es el conjunto de elementos elásticos que se interponen entre los elementos suspendidos (bastidor, carrocería, pasajeros, carga) y los elementos no suspendidos (ruedas y ejes).

Su función es absorber las reacciones producidas en las ruedas por las desigualdades del terreno, y al mismo tiempo mantener la estabilidad, dirección y trayectoria deseada por el conductor.

f. Grupo de la suspensión trasera

La suspensión trasera consiste de una columna integrada en un amortiguador y una articulación, es diseñada para dar comodidad al conducir el vehículo, mantiene en contacto las ruedas con el camino absorbiendo las vibraciones y movimientos provocados en el desplazamiento del vehículo.

- “Grupo carrocería: En esta se considera todo lo que tiene que ver con la estructura laminar del vehículo, su habitáculo de conductor y su zona de carga”<sup>23</sup>, su propósito es dar comodidad y protección a sus pasajeros y carga.

---

<sup>23</sup> **Ibíd.** Pág. 59



a. Grupo de vestidura

Es aquella que recubre el interior y los asientos de los pasajeros del vehículo automotor, generalmente se confecciona de tela o cuero, atendiendo a los distintos modelos y colores de cada vehículo en particular.

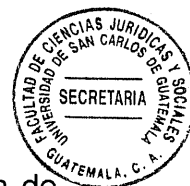
b. Grupo de cristales

Los cristales de un vehículo son parte de los elementos imprescindibles para la seguridad del vehículo y sus pasajeros, evitan que elementos como el viento, el agua, y otros; afecten la conducción obteniendo como resultado evitar innumerables accidentes automovilísticos.

c. Sistema eléctrico

El sistema eléctrico del automóvil desde su surgimiento ha sido muy cambiante, son muchas las formas en que se han presentado en uno y otro vehículo lo cual no permite un sistema universal.

De manera general es el encargado de repartir alimentación hacia todo el vehículo automóvil, sin él no se podría poner en movimiento o encender las luces, básicamente está formado por: sistema de generación y almacenamiento de energía, sistema de



encendido, sistema de arranque, sistema de inyección de combustible y sistema de iluminación e instrumentos de control.

### **3.3. Número de NIV ó VIN**

El número VIN son las siglas en inglés de: Vehicle Identification Number (número de identificación de vehículo), es un criptograma instalado por el fabricante en el vehículo para que mundialmente sea único, tiene estampados diecisiete caracteres que no solo lo identifican e independizan de los demás, sino que también contiene información del fabricante y de sus características en concreto, por esa razón se le ha considerado como el ADN del automóvil o su documento de identidad mundial, que al igual que en las personas son individuales e intransferibles, lo identifica e individualiza de otro de la misma marca, modelo y color.

Actualmente el número de VIN va troquelado en el chasis y como elemento auxiliar en una plaquita laminar que va sujeta con dos remaches en la parte frontal del vehículo del lado del conductor, debe ser visible desde el exterior.



### **3.4. Número PKN**

El PKN es el número de configuración de un auto que se incorpora en cada puerta del vehículo, determina la semana y el día de producción, el tipo de vehículo y código de verificación de transmisión que le corresponde cuando son ensamblados en la línea de producción. Se considera como número de control interno del fabricante y solo interpretado por él mismo.

### **3.5. Número de chasis**

El número de chasis, es un conjunto de diecisiete grafías o caracteres codificados, impresos en partes estructurales como los cuadros o bastidores, chasis y carrocería del automóvil, con el objeto de señalar el país de origen, marca, atributos, año de fabricación y demás particularidades que los hacen únicos.

### **3.6. Número de motor**

Es un medio de identificación del vehículo automotor, determina el número consecutivo



de creación que le corresponde al momento de ser ensamblado en la línea de producción, es un número de serie único gravado en un bloque del motor.

### **3.7. Número de serie**

Los números de serie son medios de identificación de los vehículos automotores, que determinan el número consecutivo de motor o número consecutivo de transmisión que les corresponde cuando son ensamblados en la línea de producción.

### **3.8. Etiquetas o engomados de identificación**

“Son elementos adheribles al vehículo que certifican que el vehículo cumple con las normas internacionales de calidad, seguridad, ambientales y las especificaciones técnicas en general, frecuentemente pegadas en las puertas o en la zona de la chapa de las mismas”<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> **Ibíd.** Pág. 71



### **3.9. Placa de especificaciones del fabricante**

Es instalada al vehículo por el fabricante para establecer elementos específicos y atributos tales como: tipo de transmisión, color del vehículo, vestiduras, número de inventario, numero de serie alterno entre otros.

### **3.10. Placas de circulación**

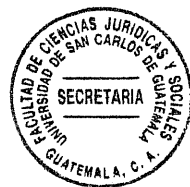
El Artículo 25 de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos; establece que la placa de circulación es, “el distintivo de identificación permanente y visible de los vehículos”; y en cuanto a su forma el Artículo 29 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos determina que “serán de material liviano y resistente, debiendo tener las dimensiones y características siguientes:

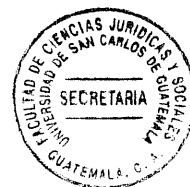
- 1) Para automóviles en general, de treinta centímetros de largo por quince de ancho.
- 2) Para vehículos halados por automotor, motocicletas y vehículos de uso agrícola, industrial o de construcción, veintiún centímetros de largo por doce de ancho. y,
- 3) Para vehículos marítimos o aéreos la calcomanía o placa plástica a que se refiere el Artículo 11 de este reglamento, será de cinco centímetros por lado.



En todos los casos llevarán en la parte superior la palabra “Guatemala” y en la inferior las palabras “Centro América”, así como el Escudo de Armas de la República de Guatemala. El color, letras y números de las placas serán gravados de manera que permitan visualizarlos a una distancia de veinte metros, excepto los casos descritos en el numeral 3 de este Artículo”. Cuando las circunstancias así lo aconsejen dichas características podrán ser modificadas, para el efecto: “...El ministerio de finanzas públicas podrá establecer nuevos diseños de placas de circulación, con base en nomenclatura alfa-numérica, emblemas y colores”.







## CAPÍTULO IV

### **4. Tipos de vehículos automotores susceptibles de inscripción en el Registro Fiscal de Vehículos, de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-**

#### **4.1. Del Registro Fiscal de Vehículos**

En el año 1994 entró en vigencia el Decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala, Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, dando vida al Registro Fiscal de Vehículos en Guatemala, éste quedó a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria, como una entidad descentralizada, de aplicación en todo el territorio nacional.

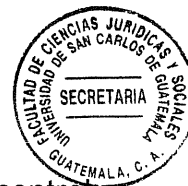
Al Registro Fiscal de Vehículos se le destinó legalmente para que lleve el registro, inscripción y control de todo vehículo que circule en el territorio nacional.



## - **Funciones y atribuciones del Registro Fiscal de Vehículos**

El Artículo 23 de la Ley de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: "El Registro Fiscal de Vehículos, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

1. Inscribir cuando corresponda, todos los vehículos que se desplacen sobre medio terrestre en el territorio nacional, que sean sujetos de aplicación de esta ley.
2. Mantener actualizado el registro y control de vehículos con los datos que describan sus características, de conformidad con el sistema correspondiente.
3. Hacer las verificaciones e inspecciones necesarias para la determinación precisa de los datos consignados por los propietarios de los vehículos sin costo adicional al usuario.
4. En el caso de los departamentos, la Dirección General de Rentas Internas, creará y apoyará el Registro Fiscal de Vehículos, en cada una de las caberas departamentales. Pudiendo contribuyentes cancelar el impuesto de circulación respectivo en dichas dependencias.
5. Tendrá también a su cargo establecer y mantener actualizado el registro y supervisión de placas de distribuidor, con la identificación de sus propietarios, sus



direcciones y demás datos que considere necesario, a efecto de mantener el control periódico de las mismas para establecer su uso correcto”.

#### **4.2. Clasificación legal de vehículos según su categoría**

De acuerdo a lo regulado en el Artículo 2 de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos Decreto 70-94 del congreso de la república de Guatemala, para los efectos de la aplicación del impuesto sobre circulación de vehículos, “estos se clasifican en las siguientes categorías:

- Terrestres.
- Marítimos.
- Aéreos”.

#### **4.3. Clasificación legal de vehículos según su tipo de uso**

Es importante indicar, que los vehículos automotores al no poseer todos las mismas características y funciones no se les puede dar el mismo uso; por esa razón en el Artículo 4 de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala, “para los efectos



de la aplicación del impuesto sobre circulación de vehículos, los vehículos terrestres se clasifican en los siguientes tipos de uso:

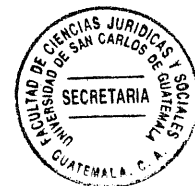
- A) Particular.
- B) De alquiler.
- C) Comerciales.
- D) De transporte urbano de personas.
- E) De transporte extraurbano de personas y/o carga.
- F) Para uso agrícola.
- G) Para uso industrial.
- H) Para uso de construcción.
- I) Motocicletas.
- J) Bicicletas.
- K) Remolques de uso recreativo sin motor.
- L) Semirremolques para el transporte sin motor.
- M) Remolques para el transporte sin motor<sup>77</sup>.

El Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 499-97 que tiene por objeto lo relativo a los vehículos terrestres, sus requisitos de circulación y conducción en el



territorio nacional de la república de Guatemala, indica en el Artículo 3 que “los vehículos se clasifican por su uso en:

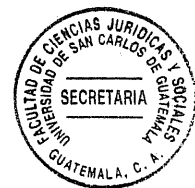
- a) Particulares.
- b) De alquiler.
- c) De transporte de carga.
- d) De transporte colectivo urbano.
- e) De transporte colectivo extraurbano.
- f) Agrícolas.
- g) Comerciales e industriales.
- h) Motocicletas.
- i) Bicicletas y moto bicicletas.
- j) Oficiales.
- k) Cuerpos o misiones diplomáticas.
- l) Cuerpos consulares.
- m) Organismos, misiones o funcionarios internacionales.
- n) Remolques.
- o) Ejército de Guatemala.



- p) De emergencia.
- q) De mantenimiento vial y urbano.
- r) De los poderes del estado.
- s) De distribuidor y de agencia”.

Como se ha anotado que el Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 499-97 también tiene por objeto reglamentar los requisitos de circulación de los vehículos, en el Artículo 4 clasifica a los vehículos “por su peso en:

- a) Ligeros, hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo
  - Bicycletas.
  - Moto bicycletas.
  - Motocicleta.
  - Automóviles.
  - Paneles.
  - Pick-ups.
  - Microbuses.
  - Automóvil, paneles y pick-ups con remolque.



b) Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo

- Autobuses.
- Camiones.
- Remolcadores o cabezales.
- Camiones con remolque.

c) Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial

- Vehículos agrícolas
- Vehículos especiales movibles con o sin grúa"

Puede observarse que no hay una sola forma de clasificar los vehículos automotores, ya que las características de construcción, peso y uso los hacen diferentes, por tal razón resulta importante definir algunos de los vehículos mencionados en las clasificaciones anteriores.

- Particular

Vehículo motor de cuatro o más ruedas utilizado para el transporte de hasta nueve personas, y mercancías en un espacio de carga propio.





- De alquiler

Vehículos colectivos que transportan personas o mercancías a través del cobro de una tarifa, como ejemplo: taxi, microbús, autobús y moto taxi, entre otros.

- Comerciales

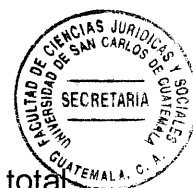
Vehículos automóviles de dos o más ejes, que debido a su diseño y equipo especial están equipados y contruidos para el transporte de mercancías y/o arrastre de remolques, cuyo peso bruto máximo superior es 3.5 toneladas métricas.

- De transporte urbano de personas

Vehículos automotor, de dos o más ejes, de peso máximo de 3.5 toneladas métricas, utilitarios, que de acuerdo con su construcción y equipo están previstos para el transporte desde y hacia distintos puntos urbanos de la ciudad con capacidad total para más de 28 personas, a cambio del cobro de una tarifa.

- De transporte extraurbano de personas y/o carga

Vehículos automotor, de dos o más ejes, de peso máximo de 3.5 toneladas métricas, utilitarios, que de acuerdo con su construcción y equipo están previstos para el



transporte desde y hacia distintos puntos extraurbanos del país con capacidad total para más de 28 personas y su equipaje, a cambio del cobro de una tarifa.

- Para uso agrícola

Vehículo especial construido para trabajos agrícolas, autopropulsado, de dos o más ejes, construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o vehículos agrícolas. Como ejemplo: maquina agrícola automotriz, maquina agrícola remolcada, remolque agrícola, tractocarro entre otros.

- Para uso industrial

Vehículos motores, remolques y semirremolques destinados al transporte de mercancías o carga de un lugar a otro.

- Para uso de construcción

Vehículo de dos o más ejes, autopropulsado, diseñado y construido para realizar trabajos de obras o construcción.

- Motocicletas

Vehículo automotor de dos o tres ruedas con dirección de manubrio, cuya capacidad de



transporte máxima es para dos o tres personas o carga ligera con motor a partir de 49 centímetros cúbicos de desplazamiento.

- Bicicleta:

Vehículo, de dos o más ruedas, con sistema de transmisión a pedales, de transporte personal, puesta en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales.

- Remolques de uso recreativo sin motor:

Vehículo dotado o no de motor, especialmente construido para el transporte de personas con fines recreativos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente.

- Semirremolques para el transporte sin motor:

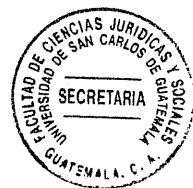
Vehículo no motor construido, equipado y acoplado a un automóvil de tal manera que reposa sobre este, y que una parte sustancial de su peso y de su carga son soportados por una maquina motora. Según su clase de construcción e instalaciones están previstos únicamente para el transporte de mercaderías.



- Remolques para el transporte sin motor:

Vehículo con eje delantero y trasero de acuerdo a su construcción no está dotado de medios de propulsión, ninguna parte de su peso y carga se encuentra sobre el vehículo tractor.





## CAPÍTULO V

### **5. La investigación del Ministerio Público ante la noticia criminal de hurto o robo de vehículo automotor**

De acuerdo a lo regulado en el Artículo 1 y 2 de la Ley Orgánica del Ministerio Público; esté, “es una institución con funciones autónomas, promueve la persecución penal y dirige la investigación de los delitos de acción pública...”; tiene como función específica “promover la persecución penal ante los tribunales...”. En el desarrollo de sus funciones está facultado para “dirigir a la Policía y demás cuerpos de seguridad del Estado en la investigación de hechos delictivos”, por lo tanto puede requerir la intervención de técnicos de la Dirección de Investigaciones Criminalísticas del Ministerio Público, de peritos especialistas del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala y agentes e investigadores de la Policía Nacional Civil, entre otros; para que a través de su intervención la investigación concluya en el esclarecimiento de los hechos delictivos denunciados.

La investigación en algunos casos se inicia con la presentación de la denuncia del hecho delictivo ante la Policía Nacional Civil o el Ministerio Público; quienes de oficio y sin formalismos le deben dar trámite e iniciar la investigación criminal para establecer la existencia de un hecho particular que puede ser constitutivo de delito.



La investigación criminal que dirige el Fiscal del Ministerio Público toma como plataforma el modo, tiempo y lugar en que se cometió el hecho ilícito, para cada caso en particular formula una hipótesis criminal estructurada con el objetivo de dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿Quién?, ¿Cómo?, ¿Cuándo?, ¿Con qué?, ¿Dónde?, ¿Qué? y ¿Por qué?; de manera que una vez sean respondidas, los resultados de su diligenciamiento se transformen en elementos contundentes de prueba.

En los casos que por medio del desarrollo de la investigación se establece la comisión de un hecho delictivo y la posible participación de alguna o algunas personas en su consumación, debe el fiscal del Ministerio Público hacerlo del conocimiento de un órgano jurisdiccional competente para que ejerza el control de la investigación y autorice las diligencias judiciales necesarias para la recuperación de los bienes así como la aprehensión y procesamiento de los autores del hecho. Sin embargo, no siempre es posible culminar la investigación recuperando el bien y procesando judicialmente al o los autores del hecho ilícito; actualmente las organizaciones delictivas se encuentran bien estructuradas, la forma en que operan en la mayoría de ocasiones no permite vincularlos con los hechos ilícitos que consuman, ocasionando algunas veces solo la recuperación del bien y no precisamente en las mismas condiciones físicas en que fue hurtado o robado.



### **5.1. Notificación de recuperación de vehículos con reporte de hurto, robo o alteración en sus números de identificación**

El Artículo 9 de la Ley Orgánica de La Policía Nacional Civil, regula que la Policía Nacional Civil es la encargada de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública, es por ello que utiliza varios métodos de investigación que le permiten recuperar vehículos hurtados, robados, o alterados en sus números de identificación; tales como: allanamiento de morada, denuncias, secuestro de bienes, identificación de documentos falsos y peritajes identificativos de vehículos, entre otros. Los resultados de dichas diligencias deben informarlos al Ministerio Público, indicando el lugar donde se encuentran consignados los bienes recuperados, y los datos de identificación personal del o los posibles responsables del ilícito en caso tuvieran conocimiento.

Ante el informe de recuperación de vehículos con orden de captura vigente por reporte de hurto, robo o alteración en sus números de identificación, el Ministerio Público para esclarecer el hecho e identificar al vehículo y su propietario a través de sus fiscales desarrolla una serie de diligencias investigativas tales como:





a) Declaración testimonial

Las declaraciones testimoniales, son aquellas que deben hacerse ante el Fiscal que investiga el delito, bajo juramento de decir únicamente la verdad, su objeto es aportar toda la información que se conozca para esclarecer el hecho denunciado y convertirse en pruebas documentales.

Las declaraciones testimoniales deben ser prestadas por el o los denunciados, testigos, agentes policiales y por cualquier persona que tenga conocimiento del hecho, para que al ser analizadas por el Fiscal cree una línea de investigación.

b) Inspección ocular que realiza el Agente o Auxiliar Fiscal del Ministerio Público

Dentro de las diligencias investigativas preliminares que deben realizarse inmediatamente, ocupa en primer plano la inspección ocular del vehículo, el Fiscal solicita que comparezcan técnicos embaladores, fotógrafos y planimetrías en escena del crimen, de la Dirección en Investigaciones Criminalísticas del Ministerio Público, para que conjuntamente se constituyan al lugar donde fue recuperado o consignado el vehículo, con el objeto de documentar por medio de fotografía, video, y planimetría las condiciones físicas en que se encuentra, el lugar de recuperación o consignación, los números de identificación que tiene grabados, iniciar la búsqueda e identificación de indicios o evidencias físicas para ser sometidos a análisis científicos.



- c) Informe de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT– de los datos de identificación del vehículo recuperado y su propietario

El Fiscal continúa su investigación preliminar estableciendo si los datos que documentó le pertenecen e identifican al vehículo que tuvo a la vista y a su propietario. Las circunstancias en que los vehículos hurtados o robados son recuperados son variadas, en ocasiones no portan las placas de circulación que les corresponden, el número de motor y chasis son alterados o borrados, la plaqueta de NIV O VIN (Vehicle Identification Number, por sus siglas en ingles) es retirada, sustituida o injertada; es por ello que, en la tarea de identificarlos, el Fiscal solicita por medio de oficio a la Superintendencia de Administración Tributaria, informe de los datos de identificación del vehículo y propietario con que cuenta en su registro, indicando el Fiscal, los números de identificación del vehículo que documentó en su inspección ocular.

Por medio del desplegado de datos que la Superintendencia de Administración Tributaria envía al Fiscal se establece: el número de identificación tributaria del propietario, nombre del propietario, dirección fiscal del propietario, número de calcomanía, número de placa actual, código del vehículo (el cual su puede observar en la tarjeta de circulación), tipo, uso, marca, línea o estilo, número de serie, modelo, número de motor, número de chasis, color y estado fiscal actual.



Pareciera que es suficiente contar con la información que proporciona la Superintendencia de Administración Tributaria con respecto a un vehículo y su propietario, en los casos que el desplegado de datos arroja información que no corresponde al vehículo que se tuvo a la vista, quiere decir que alguno de los números de identificación fueron cambiados, en ese caso sin duda alguna debe continuarse la investigación con el objeto de establecer los números originales que identifican al vehículo y por consiguiente a su propietario.

## **5.2. Peritaje identificativo de vehículo**

En los casos que el Fiscal no tiene certeza de los datos de identificación del vehículo recuperado, debe profundizar su investigación determinando la necesidad de la producción de una pericia, en uso de las facultades que la ley le confiere, solicita al Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala que su departamento técnico científico a través de la unidad de laboratorios de criminalísticas de la Sección de Identificación de Vehículos nombre un perito que este provisto de conocimientos propios de la materia, para realizar peritaje identificativo del vehículo recuperado y dictamine los hallazgos encontrados, para que estos se conviertan en elementos de prueba. (Ver anexo III)

El perito, es una persona que posee conocimientos especiales en alguna ciencia, tecni-



ca, industria o arte, que observa determinada metodología y tecnología en su carácter de experto, al ser nombrado actúa como auxiliar de la justicia y contribuye con su saber, ciencia y conciencia aclarando científicamente la situación de los puntos específicos que son sometidos a su consideración.

En el cumplimiento de la pericia solicitada por el Fiscal, el perito nombrado, para lo cual emplea el método científico, el cual se integra por la observación, experimentación, y verificación, para esto aplica procedimientos y técnicas que le permiten concluir e informar sobre los hallazgos encontrados. Llegar a conclusiones no es tan simple, como ya se ha anotado, el perito sigue un procedimiento establecido que le permite rendir un dictamen, del cual se desprenden los siguientes pasos:

**a) Inspección ocular a detalle del exterior del vehículo**

En el desarrollo de este paso, el perito tiene por objeto hacer una observación detallada que le permita descubrir indicios o evidencias del hecho ilícito.

El perito se apersona al lugar donde el Fiscal le ha informado que se encuentra recuperado o consignado el vehículo; en Guatemala generalmente los vehículos son consignados en los predios del Organismo Judicial, Comisarías, Estaciones y Sub-



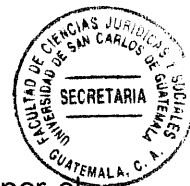
Estaciones de la Policía Nacional Civil. Constituido en el lugar indicado, inicia la pericia documentando por medio de fotografías panorámicas y a detalle el vehículo objeto de la misma, continua observando a detalle el exterior del vehículo, para determinar los siguientes aspectos:

- Tipo del vehículo.
- Marca del vehículo.
- Línea o estilo del vehículo.
- Color del vehículo.
- Número de placas de circulación del vehículo.

#### **b) Inspección ocular a detalle del interior del vehículo**

El perito procede con la siguiente etapa, realizando inspección ocular a detalle del interior del vehículo, se concentra básicamente en observar los rasgos en las zonas frecuentes de marcaje, ya que en ellas se encuentran grabados los medios de identificación del vehículo.

Los medios de identificación de un vehículo se refieren “al conjunto de grafías codificadas o criptogramas, de orden fundamental o secundario, instalados de origen,



mediante procedimientos y herramientas específicas, en superficies estratégicas por el fabricante, señalando país de origen, marca, atributos, año de fabricación y demás particularidades que individualizan a un vehículo, haciéndolo igual a sí mismo y diferente a todos los demás”<sup>25</sup>.

Dentro de los medios de identificación que poseen los vehículos pueden mencionarse los siguientes:

- Placa metálica denominada NIV o VIN (número de identificación vehicular).
- Etiquetas o engomados de identificación.
- Placa metálica de especificaciones del fabricante.
- Números de serie grabados en partes estructurales.
- Números grabados en motor.
- Números grabados en transmisión.
- Números ocultos, secretos o confidenciales.
- Calcomanías o stickers.
- Placa de PKN (punto de conteo numérico).
- Etiquetas o códigos de barra.

---

<sup>25</sup> **Ibíd.** Pág. 66

En el desarrollo de este paso es importante que el perito inspeccione todos los medios de identificación del vehículo y describirlos de la siguiente manera:

a. "Medios de identificación:

- Características elementales de origen.
- Dimensiones de los caracteres.
- Profundidad de estampado.
- Zona de marcaje.
- Espacio entre caracteres.
- Linealidad.
- Herramienta de ejecución.
- Sujeción del fabricante.

b. Los que forman parte del vehículo:

- La existencia de injertos.
- Desvanecimiento de pintura.
- Ausencia de recubrimiento del fabricante.



- Presencia de recubrimiento diferente al del fabricante.
  - La ausencia de sellos propios del fabricante.
  - Piezas fuera de su lugar.
  - Empaques removidos.
- c. Los que son elementos ensamblados al vehículo:
- Motores diferentes a los instalados por fabricante.
  - Tableros de instrumentos diferentes a los instalados por el fabricante.
  - Asientos diferentes a los instalados por el fabricante.
  - Vestiduras fuera de su lugar.
  - Modificaciones diversas (no de origen).<sup>26</sup>

De esta forma de observar y describir cada uno de los puntos anteriores el perito sabrá si el vehículo ha sufrido modificaciones en sus números de identificación y partes estructurales.

---

<sup>26</sup> **Ibíd.** Pág. 77





**c) Fijación de medios de identificación a través de calcas levantadas**

El siguiente paso que el perito no debe olvidar, es fijar los números de identificación del vehículo por medio del uso de calcas levantadas con cinta mágica (type) y betún, ya que estas muestras le permiten demostrar en cualquier momento cual fue el estado físico que presentaban los medios de identificación en el momento que realizó su estudio y los hallazgos encontrados en los medios de identificación del vehículo.

**d) Interpretación y comprobación matemática del número de identificación vehicular (VIN).**

El objeto que el perito haga la interpretación del número de identificación vehicular es establecer muestras, para comparar entre los datos del vehículo que está leyendo en el número de serie y las características físicas que observó en el mismo.

En Guatemala no se han elaborado manuales que permitan determinar con exactitud la identidad de un vehículo sometido a estudio pericial, es por ello que los peritos especialistas en mecánica, del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, ante la necesidad de un instrumento básico que contenga las herramientas para identificar vehículos, han implementado lo establecido en el inciso 3 numeral 1 al 17, de

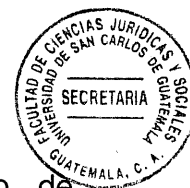


la “Norma Oficial Mexicana NOM-EM-009-SCFI-2003, determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular-especificaciones”, en esta norma se explica la forma general internacional de determinación, integración y asignación del número de identificación de vehículos, por cada uno de sus caracteres.

Como ejemplo se expone el siguiente caso de un vehículo marca Mazda, modelo 2001:

Número de Serie: JM7BJ103100118942

- J = El primer dígito identifica el país de origen.
- M = El segundo dígito identifica al fabricante.
- 7 = El tercer dígito identifica el tipo de vehículo.
- B = El cuarto dígito identifica al motor.
- J = El quinto dígito identifica la línea.
- 1 = El sexto dígito identifica el modelo.
- 0 = El séptimo dígito se refiere a la carrocería.
- 3 = El octavo dígito identifica al sistema de seguridad.
- 1 = El noveno dígito identifica al dígito verificador.
- 0 = El décimo dígito identifica al año modelo.
- 0 = El undécimo dígito identifica la planta ensambladora.



118942 = Los últimos seis dígitos identifican el número de correlativo de producción. (Ver anexo IV)

A través de esta interpretación el perito estará seguro que el número de serie es original, ya que el vehículo que tiene a la vista cumple con las características que ese número de serie específica.

En cuanto a la comprobación matemática del número de identificación vehicular, utilizan los pasos contenidos en el Manual de Identificación Vehicular elaborado por peritos especialistas de mecánica y seguridad industrial de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal Mexicano, al implementar esos pasos de comprobación y realizando el cálculo correcto determinan si el número de identificación vehicular es auténtico, la comprobación matemática consiste en seguir los siguientes pasos:

“Paso uno: Comprobar si la numeración se compone de 17 caracteres alfanuméricos.

Paso dos: Relacionar cada carácter, con un número del 1 al 17, atendiendo a que cada uno le corresponde una posición formando 17 columnas.

Paso tres: Los caracteres alfanuméricos se bajan uno a uno por columna a la siguiente fila, dejando los espacios de los caracteres alfabéticos.

Paso cuatro: A los caracteres alfabéticos se les asignará un valor numérico de acuerdo a las tablas que se encuentran con marco color blanco.



Paso cinco: Se integrará en la siguiente fila una numeración de mayor a menos que empiece con ocho y termine en dos de igual forma le seguirá el diez, el cero y continuará con una nueva numeración de mayor a menor empezando por el ocho y terminando en el dos.

Paso seis: Sin tomar en cuenta el número (VIN) inicial de la primera fila, se multiplicará la fila de arriba por la fila de abajo o viceversa, (el orden de los factores no altera el producto), columna por columna a la cual le corresponderá un producto por cada una de ellas.

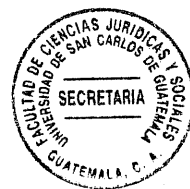
Paso siete: Se hará la suma de todos los productos de las 17 columnas para dar un resultado final.

Paso ocho: El resultado final se dividirá entre la constante 11 (regla marcada por la ISO INTERNATIONAL STANDART ORGANISH), del resultado de la operación se tomará únicamente el residuo de la división.

Paso nueve: El residuo de la división se comprobará con el noveno dígito<sup>27</sup>. (Ver anexo V)

---

<sup>27</sup> **Ibíd.** Pág. 80 y 81

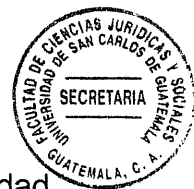


#### **e) Limpieza de las zonas de los medios de identificación vehicular**

Como parte de la pericia, otro paso importante es que el perito limpie y remueva las impurezas de los medios de identificación del vehículo con solventes, esto le permitirá confirmar si existe alteración en alguno de los caracteres de los medios de identificación del vehículo, debido a que estos pudieron haber sido:

- Repintados.
- Remoldados.
- Adheridos o modificados.

La alteración de los números de identificación de los vehículos es un mecanismo habitual utilizado por los delincuentes en los casos de hurtos y robos, esta situación es conocida como “clonación de números de identificación vehicular”; tiene lugar en los casos que son grabados en forma artesanal números de VIN, motor y chasis distintos a los que originalmente le corresponden, con el objeto de ocultar su procedencia ilícita, esta circunstancia únicamente puede establecerse por medio del peritaje identificativo de vehículo, el perito dictamina que los números de identificación que tiene grabados el vehículo no cuentan con las características de originalidad de la fábrica de ensamble y por lo tanto ese número no le corresponde e identifica; otra forma de establecer que los números de identificación de un vehículo han sido clonados es realizando un peritaje



documentoscópico del certificado de propiedad del vehículo, dictaminando su falsedad, ya que no solo alteran físicamente los números de identificación del vehículo si no, que; además, elaboran el certificado de propiedad y tarjeta de circulación falsos para que el comprador no sospeche de la procedencia ilícita del vehículo.

En los casos de clonación de números de identificación de vehículo, se está ante una situación muy compleja, únicamente en los casos que se recupera totalmente el número de identificación original, el Fiscal podrá individualizar al vehículo y su propietario, en caso contrario le será materialmente imposible determinarlos, es por tal razón que si el perito en su trabajo de campo detecta alteraciones en los números de identificación del vehículo, se ve obligado a tratar de obtener el número de identificación original, para lo cual se asiste de la técnica de reactivos y neutralizantes.

### **5.3. Prueba fry**

La prueba fry; es un reactivo químico, compuesto por una solución de cloruro cúprico y ácido clorhídrico en agua, los metalúrgicos lo han empleado desde hace mucho tiempo para descubrir las líneas de deformación del metal, actualmente los peritos en identificación vehicular hacen uso de está para recuperar números de serie grabados en metales.



En el caso de los vehículos, como se ha expuesto tienen grabados en diferentes partes de su estructura los números que los identifican, los cuales son grabados durante el proceso de fabricación, en este caso particular son el número de VIN y motor, estos constituyen una prueba de la identidad real del vehículo y como consecuencia la única fuente confiable de identificación, es por ello que la prueba fry, es realizada solo si, por medio de la prueba con solvente y levantado de calcas se ha observado alguna alteración en los números de identificación.

Una vez el perito ha realizado la prueba fry, para confirmar los hallazgos que observó en su diligencia de campo, se traslada a la unidad de laboratorio en donde su misión es estudiar los indicios o evidencias en forma minuciosa, los somete a pruebas a través del uso de diversos tipos de microscopios, lupas, luces de alta potencia y equipo fotográfico de gran capacidad, entre otros; aunado a ello, pone en práctica las técnicas de su especialidad, compara los indicios o evidencias obtenidos con los que cuentan en sus archivos, logrando de esta manera, establecer si existe relación y correspondencia con los originales o hay variaciones; debiendo entonces, informar al Fiscal los hallazgos encontrados y las conclusiones de su pericia



#### 5.4. Dictamen pericial

El vocablo dictamen proviene del latín “*dictamen*” que significa opinión, juicio o parecer. Un dictamen pericial es una opinión o en su defecto un juicio que se emite o forma sobre algo; debe contar con formalidades técnico-científicas, y su contenido debe brindar veracidad, credibilidad y eficacia a los sujetos auxiliares de la administración de justicia.

El Artículo 2 de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala establece que “el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, tiene como finalidad principal la prestación del servicio de investigación científica de forma independiente, emitiendo dictámenes científicos” y el Artículo 4 de la misma ley, le ordena que, “en sus actuaciones se fundamentará en los principios de: a) objetividad: mantendrá objetividad e imparcialidad..., c) Respeto a la dignidad humana: Respetará la dignidad inherente al ser humano, cumpliendo, sin discriminaciones ni privilegios, con la aportación de estudios y dictámenes objetivos e imparciales... y c) Publicidad y transparencia: Los procedimientos y técnicas periciales que se apliquen serán sistematizadas y ordenadas en protocolos o manuales, los cuales serán públicos y accesibles para los interesados...”.

Así también, el Artículo 29 literal “b”, de la ley citada establece que dicha institución





suministrará sus servicios a requerimiento o solicitud de “los Auxiliares y Agentes fiscales del Ministerio Público...; y en el Artículo 30 que “la orden de peritaje fijará con precisión los temas de la peritación e indicará el plazo dentro del cual se presentarán los dictámenes, tomando en consideración la naturaleza de la evaluación, la complejidad de su realización y la urgencia de sus resultados”.

La especialidad mecánica en muchos países del mundo ha surgido como consecuencia de enfrentar la actividad delictiva de las estructuras criminales que se dedican al hurto y robo de vehículos, el dictamen pericial identificativo sobre vehículo que emiten los peritos especialistas del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, es una labor pericial que abarca las fases de examen, deliberación y conclusión razonada, basada en métodos y criterios para tener eficacia probatoria que permitan fundamentar una decisión o resolución. El objetivo del dictamen es, ser un elemento indubitable de prueba, deben ser ilustrativos, demostrativos y preferentemente deben brindar resultados representativos de manera que brinden convicción al ser analizados, deben presentarse en forma escrita y en algunos casos deben agregarse fotografías para una mejor apreciación, debiendo entonces estructurarse los dictámenes en los siguientes rubros de la siguiente manera:

- Descripción del indicio
- Objetivo del peritaje
- Procedimientos realizados



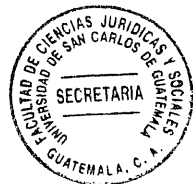
- Método y equipo empleado
- Resultados
- Conclusiones
- Fundamento técnico-científico.

### **5.5. Devolución de vehículo automotor sujeto a investigación**

Una vez el Fiscal recibe el dictamen pericial identificativo de vehículo, centra su atención en las conclusiones vertidas por el perito, ya que en ellas se detallan los resultados de su estudio de campo y laboratorio.

Los resultados son variados y de acuerdo a estos, el fiscal establece la posibilidad de acceder o negar la devolución del vehículo, en el dictamen pericial el perito puede concluir de las siguientes maneras:

- Que el vehículo no presenta alteración.
- Que la identificación de serie es falsa.
- Que la identificación de chasis está alterada.
- Que el número de motor es falso.



- Que el número de motor está alterado.
- Que los números de identificación alterados fueron recuperados.
- Que los números de identificación alterados fueron parcialmente recuperados.
- Que los números de identificación alterados no fueron recuperados.

#### **5.5.1. Procedimiento para solicitar devolución de vehículo sin alteración en sus números de identificación**

En el caso que el vehículo no presenta alteración en los números de identificación y de no haber diligencias pendientes investigativas que realizarle, el propietario del bien debe requerir al Fiscal que dirige la investigación la devolución, y para el efecto debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Presentar por escrito la solicitud de devolución de vehículo, identificando el número de proceso.
- Acreditar la propiedad del bien, por medio del certificado de propiedad expedido por la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT–.

Reunidos los requisitos antes detallados, el Fiscal debe dar cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo 202 del Código Procesal Penal, accediendo a la devolución



del vehículo a su propietario o a la persona que él designe. El Fiscal lo hará constar en el acta la devolución y además deberá entregar un oficio dirigido al jefe del lugar donde se encuentre consignado el vehículo para que proceda a entregarlo a la persona designada.

### **5.5.2. Procedimiento para solicitar devolución de vehículo con alteración en sus números de identificación**

El procedimiento para solicitar la devolución de un vehículo sobre el que se dictaminó que alguno de sus números de identificación son falsos o fueron alterados; va más allá de una solicitud por escrito, ya que el fiscal debe informar a un órgano jurisdiccional a través de un memorial que debe presentar en el departamento de gestión penal del Organismo Judicial, exponiendo las causas que originaron la investigación, las diligencias investigativas que se realizaron, los indicios o evidencias encontrados, el lugar donde se encuentran, a disposición de quien se encuentran, así como las razones por las que solicita al Juez tome el control jurisdiccional de la investigación.

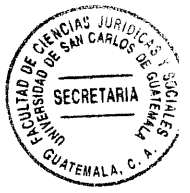
Una vez el Departamento de Gestión Penal del Organismo Judicial, le asigna número de proceso y Juez contralor al memorial de solicitud de control jurisdiccional que presentó el Fiscal, previa resolución del Juez, el propietario o interesado en el vehículo sujeto a investigación deberá solicitar la devolución de la siguiente manera:



- Solicitara al Juez que controla la investigación en forma escrita o verbal, señale audiencia unilateral de devolución del vehículo. El Juez girará instrucciones para que se notifique a las partes del proceso, el día y hora en que se celebrará dicha audiencia.
  
- En la celebración de la audiencia unilateral de devolución de vehículo, el Juez contralor de la investigación la presidirá y la desarrollará en el siguiente orden:
  1. Verificará la presencia de cada una de las partes del proceso.
  2. Concederá la palabra al solicitante de la devolución del vehículo para que exponga sus argumentos, pruebas en las que funda su petición y acredite la propiedad del bien.
  3. Concederá el Juez la palabra al representante del Ministerio Público, para que exponga los medios de investigación con que cuenta y argumente sobre la posibilidad de acceder a la devolución del vehículo.
  4. Concederá el Juez la palabra, si lo hubieren en el proceso al querellante u otra parte interesada, para que argumenten sobre la posibilidad de devolución del vehículo al solicitante o manifieste su interés o derecho sobre el mismo.
  5. El Juez después de escuchar los argumentos expuestos, de conocer los medios de investigación y prueba propuestos por cada una de las partes, resolverá inmediatamente en la misma audiencia con fundamento legal accediendo o denegando la devolución del bien al solicitante.



No todos los procesos son iguales, por esa razón en los casos que se prueba la identidad real del vehículo y su propietario los jueces contralores de la investigación resuelven con lugar la solicitud de devolución; en contraparte, en los casos que a pesar de la investigación realizada y de los medios de prueba aportados no es posible establecer la identidad real del vehículo y su propietario el Juez puede resolver sin lugar la solicitud de devolución; y procede a ordenar al representante del Ministerio Público continúe la investigación hasta establecer tales extremos y a los autores del hecho ilícito.





## CAPÍTULO VI

### **6. Análisis descriptivo del delito de hurto y robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala**

En Guatemala tras el paso de las generaciones, el crimen y la delincuencia se ha internado como parte normal de la vida cotidiana, el crimen organizado que hoy enfrenta la población guatemalteca se caracteriza por ir cada día en crecimiento y desarrollo alarmante en los hechos ilícitos que consuman y en la formación de estructuras organizadas jerárquicamente que se tecnifican y especializan en sistemas para concebir, organizar y consumir diversos delitos.

El crimen y la delincuencia se han convertido en acciones difíciles y complejas de controlar, ocurren día a día en todo el territorio nacional, crean inseguridad, incertidumbre, desequilibrio y falta de respuestas para los habitantes que se convierten en víctimas constantes, por la falta de autoridad policial y la ausencia de institucionalidad del sistema penal, que se agrava con la imposibilidad de los sistemas del Estado de proteger y garantizar a los ciudadanos el uso y disfrute de su patrimonio.

“De acuerdo con las cifras de crecimiento vehicular en Guatemala, durante los últimos





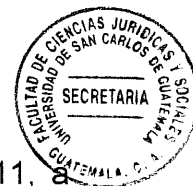
cinco años, el número de automotores que circulan por el país ha aumentado en 905,416 unidades. Guatemala, Quetzaltenango y Escuintla son los departamentos con más vehículos; al mes de noviembre del año 2011 la Superintendencia de Administración Tributaria, contaba en su base de datos con un aproximado de 2,207,598 vehículos automotores de diversos tipos registrados<sup>28</sup>.

Los hurtos y robos de vehículos automotores constituyen una variante del crimen organizado, cuyo impacto social es evidente, ya que cada vez se implementan extremas medidas de seguridad como candados para palanca o pedales, bloqueadores para volante, alarmas, llavines de seguridad, dispositivos que desconecten automática o manualmente la inyección de combustible o sistema eléctrico y actualmente la novedosa implementación de dispositivos electrónicos localizadores de vehículos, que consisten en un sistema de rastreo y localización que opera bajo una plataforma tecnológica, especializada y diseñada para hacerlos menos vulnerables al hurto o robo y propiciar su pronta recuperación.

Todo lo anteriormente es para evitar riesgos que aumentan con ciertos tipos, marcas, modelos y colores de vehículos, así como evitar un impacto económico altamente nocivo en su patrimonio; “El director ejecutivo de la Asociación Guatemalteca de

---

<sup>28</sup> De León, Jorge A. El Periódico. “**Crece el parque vehicular**”. (Consulta: 27 de diciembre 2011). Pág. 3.



Instituciones de Seguros (Agis), comentó que del año 2007 a diciembre del 2011, a más de 30 mil vehículos de la marca “Toyota” se les instalaron dispositivos electrónicos localizadores”<sup>29</sup>.

### **6.1 Análisis descriptivo de las formas de consumir el delito de hurto y robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala y sus destinos finales**

Cada grupo organizado que se dedica al hurto y robo de vehículos, opera bajo una estrategia y propósito, su *modus operandi* cumple un doble tipo de criminalidad, que guarda estrecha relación con el fin que motiva la comisión del delito y la obtención de un beneficio económico, que día a día cobra rentabilidad e interés para los grupos dedicados a cometerlos.

Respecto de las modalidades con que actúan los grupos delincuenciales, pueden ser:

- Robo a mano armada, cuando el propietario se dispone abordar o descender del vehículo.
- Robo a mano armada, cuando el vehículo se encuentra desplazándose.
- Hurto cuando el vehículo se encuentra estacionado.

---

<sup>29</sup> Jiménez Ardon, Gerardo. [www.prensalibre.com/noticias/tecnologia-impide-robovehiculos07555324485.html](http://www.prensalibre.com/noticias/tecnologia-impide-robovehiculos07555324485.html). “Tecnología impide robo de vehículos”. (Consulta: 14 de agosto 2012).



En cuanto a los destinos finales de los vehículos hurtados y robados en el Municipio de Guatemala, el Ministerio Público y la Policía Nacional Civil coinciden en que:

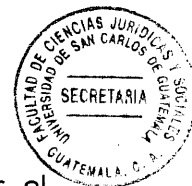
Por una parte se encuentran los grupos organizados que hurtan y roban vehículos para comercializarlos fuera del país; algunos destinos frecuentes de los vehículos son países extranjeros como: El Salvador, Honduras, Panamá, Costa Rica, México e inclusive países africanos, para el traslado y comercialización del vehículo a un país extranjero indudablemente la organización ilegal requiere de recursos económicos, informáticos, humanos, políticos, materiales<sup>30</sup> y otros, que les permitan evadir los mecanismos de control establecidos en el país de origen y destino, para dificultar a gran escala el rastreo y recuperación de los vehículos.

Otra modalidad del hurto y robo de vehículos, es la que tiene como objeto la comercialización en el país, en la que las organizaciones criminales en algunos casos establecen alianzas con entidades mercantiles establecidas legalmente para la venta de vehículos usados, a través de las cuales le atribuyen a los vehículos objeto de dichos delitos una falsa identidad<sup>31</sup>, para ser vendidos a compradores de buena fe a quienes les entregan documentos de identificación del vehículo y propietario falsos

---

<sup>30</sup> Coronado, Elsa. <http://www.elperiodico.com.gt/es/20121203/investigacion/221462/>. “**Se han robado la identidad de 231 vehículos**”. (Consulta: 3 de diciembre de 2012)

<sup>31</sup> Herrera, Oscar. <http://www.elperiodico.com.gt/es/20120822/pais/216809/>. “**Allanan empresa subastadora de vehículos**”. (Consulta: 22 de agosto 2012)



para que el comprador no sospeche el origen del bien, sin embargo al acudir al Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria a realizar los trámites necesarios para registrarlos a su nombre, son informados que el vehículo ha sido reportado hurtado o robado y que los documentos son falsos<sup>32</sup>.

Otro destino de los vehículos hurtados y robados, es el desmantelamiento con el fin de comercializar sus piezas en los lugares conocidos como “hueseras”, esta modalidad le impide a las fuerzas policiales establecer si las piezas son de procedencia ilegal, ya que únicamente el motor y chasis del vehículo son identificables por sus números seriales que les fueron asignado en su fabricación y ensamble.

Otra razón por la que las organizaciones criminales hurtan y roban vehículos es para utilizarlos en la comisión de otros hechos ilícitos generalmente graves, para seguidamente abandonarlos en la vía pública; de acuerdo con las investigaciones de la División especializada en investigación criminal –DEIC–, de la Sección Contra Robo de Vehículos de Policía Nacional Civil, señalan que un 20% de vehículos que son robados, son utilizados para cometer secuestros y robos<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Herrera, Paola. [http://www.prensalibre.com/edicion\\_impresa/PDF\\_17042012\\_PREFIL20120417\\_0001.pdf](http://www.prensalibre.com/edicion_impresa/PDF_17042012_PREFIL20120417_0001.pdf). “MP logra desarticular parte de una banda... Caen dos clonadores de vehículos robados”. (Consulta:17 de abril de 2012)

<sup>33</sup> Castañon, Mariela. <http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajes-y-entrevistas/16124-entre-12-y-18-vehiculos-son-robados-cada-dia>. “Identifican cuatro motivos de las bandas dedicadas al hurto y robo de vehículos”. (Consulta:13 de junio de 2012)



**6.2. Estadísticas de denuncias presentadas en el Ministerio Público, provenientes de la consumación del delito de hurto o robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala, entre el mes de enero a diciembre del año dos mil diez**

La distribución geográfica de los hurtos y robos de vehículos cometidos en el Municipio de Guatemala evidencian que éstos constituyen un fenómeno delictivo del crimen organizado de alarmante incidencia; según registros del Ministerio Público durante el año dos mil diez cada día se presentaron 13 denuncias entre hurtos y robos de vehículos, en las cuales las víctimas declaran la forma en que los grupos delincuenciales operan bajo una estrategia de acuerdo al destino final que le darán al bien.

Las estadísticas del Ministerio Público indican que de enero a diciembre del año dos mil diez en el Municipio de Guatemala fueron denunciados 5081 casos, los que se distribuyen de la siguiente manera: (ver anexo VI)

- Primer lugar se encuentran las zonas 11, 07, 12, 19 y 21 en las que se reportaron 2055 casos, que representaron un 40.44% del total de casos.



- Segundo lugar se encuentran las zonas 01, 05, 03, 08 y 04 en las que se reportaron 1334 casos, que representaron un 26.25% del total de casos.
  
- Tercer lugar se encuentran las zonas 09, 10, 13, 15, 14 y 16 en las que se reportaron 908 casos, que representaron un 17.87% del total de casos.
  
- Cuarto lugar se encuentran las zonas 06, 08 y 02 en las que se reportaron 558 casos, que representaron un 10.98% del total de casos.
  
- Quinto lugar se encuentran las zonas 17, 25 y 24 en las que se reportaron 77 casos, que representaron un 1.52% del total de casos.
  
- A los datos antes relacionados se suman 147 casos en las que no consta la zona en que fueron hurtados o robados los vehículos y 02 casos en una zona identificada como zona 99 (según los registros del sistema informático del Ministerio Público), que representaron un 2.93% del total de casos.

### **6.3. Estadísticas de denuncias presentadas en el Ministerio Público, provenientes de la consumación del delito de hurto o robo de vehículos automotores en el Municipio de Guatemala, entre el mes de enero a diciembre del año dos mil once**

A diferencia del año recién analizado, las estadísticas del Ministerio Público indican que de enero a diciembre del año dos mil once, la comisión de hurtos y robos de vehículos en el Municipio de Guatemala, tuvo un leve aumento de 0.63% en comparación con el año dos mil diez, ese porcentaje aparentemente no es alarmante, pero si preocupante, porque se establece que no se han creado políticas ni sistemas de seguridad que tengan como objetivo reducir ese flagelo, que genera un sentimiento de indefensión en el ciudadano al saber que las calles y avenidas por las que transita son indudablemente peligrosas, los registros señalan que solamente en el Municipio de Guatemala del mes de enero a diciembre del 2011 fueron denunciados 5113 casos, los que se distribuyen de la siguiente manera: (ver anexo VI)

- Primer lugar se encuentran las zonas 11, 07,12, 19 y 21 en las que se reportaron 2001 casos, que representaron un 39.14% del total de casos, estas zonas son las más gravemente afectadas ya que cuentan con diversas opciones de acceso y escape a cualquier punto del país.



- Segundo lugar se encuentran las zonas 01, 05, 03, 08 y 04 en las que se reportaron 1423 casos, que representaron un 27.83% del total de casos; dichas zonas son también afectadas por la actividad incesante del crimen organizado, en ellas predominan las denuncias de hurtos de vehículos ya que los propietarios de los mismos generalmente los dejan estacionados en la vía pública o parqueos informales.
  
- Tercer lugar se encuentran las zonas 09, 10, 13, 15, 14 y 16 en las que se reportaron 896 casos, que representaron un 17.52% del total de casos.
  
- Cuarto lugar se encuentran las zonas 06, 08 y 02 en las que se reportaron 595 casos, que representaron un 11.64% del total de casos.
  
- Quinto lugar se encuentran las zonas 17, 25 y 24 en las que se reportaron 51 casos, que representaron un 1.00% del total de casos.
  
- A los datos antes relacionados se suman 143 casos en las que no consta la zona en que fueron hurtados o robados los vehículos y 04 casos en una zona identificada como zona 99 (según los registros del sistema informático del Ministerio Público), que representaron un 2.88% del total de casos.





**6.4. Marcas de vehículos automotores con mayor incidencia de hurto o robo en el Municipio de Guatemala, en el período comprendido de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once**

Se observó que durante los años 2010 y 2011, los vehículos de marca *Toyota* fueron los más hurtados y robados por la delincuencia organizada, debido a que estos son más fáciles de movilizar y comercializar completos o por piezas tanto a nivel nacional e internacional por grupos ilegales.

Sin embargo no solo esa marca de vehículos es la única afectada por tales delitos. Otras marcas también codiciadas por los delincuentes, en orden descendente, son:

- *Mazda*
- *Mitsubishi*
- *Honda*
- *Suzuki*
- *Volkswagen*
- Otras (según las estadísticas las marcas afectadas en menor porcentaje son: *BMW, Mercedes Benz, Chevrolet* y otros.)



### **6.5. Tipos y colores de vehículos automotores con mayor incidencia de hurto o robo en el Municipio de Guatemala, en el período comprendido de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once**

Durante el año 2010 y 2011, los tipos de vehículos que fueron más denunciados de hurto y robo cometidos por la delincuencia organizada son:

- En primer lugar los vehículos tipo sedan de cuatro puertas.
- En segundo lugar los vehículos tipo Pick Up.
- En tercer lugar los vehículos tipo camionetas agrícola.

Así mismo se estableció que durante el año 2010 y 2011, los colores preferidos de vehículos por el crimen organizado no variaron siendo estos:

- Blanco
- Gris
- Rojo
- Azul

En el caso del color blanco, las bandas organizadas de crimen organizado prefieren



ampliamente los vehículos de ese color, porque les permite con mayor facilidad hacer un cambio de color o convertirlos en taxis.

Ahora bien, las estadísticas demuestran que los grupos delictivos no hurtan y roban vehículos al azar, si no que se trata de hechos planificados que se consuman en diferentes etapas, que dan inicio a una cadena delictiva en la que los autores y cómplices de hurto y robo por la entrega del vehículo pueden recibir únicamente una comisión por la entrega del vehículo, las demás etapas se ejecutan al comercializarlos, desmantelarlos o utilizarlos para la comisión de otros hechos delictivos como: amenazas, daños a la propiedad privada, estafa, falsedad ideológica, falsedad material, uso de documentos falsificados, uso público de nombre supuesto, agresión, plagio o secuestro, lesiones graves, violaciones u homicidios; en los que continuamente se ven involucrados propietarios de establecimientos destinados a la venta de piezas de vehículos, de talleres de mecánica, de parqueos públicos y de empresas dedicadas a la venta de vehículos usados. Esto muestra que los delincuentes tienen preferencias variadas, que atienden al destino final que le darán al vehículo y que no es posible enfrentar sin planes estratégicos, con ignorancia e improvisación esta acción delictiva organizada.

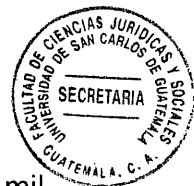


**6.6. Estadísticas de recuperación de vehículos automotores con reporte de hurto o robo a nivel nacional, en el período comprendido de enero de dos mil diez a diciembre de dos mil once**

No solo es importante analizar el comportamiento de la cantidad de hurtos y robos de vehículos denunciados, también resulta necesario analizar las estadísticas de recuperación de esos vehículos por la Policía Nacional Civil en conjunto con el Ministerio Público.

Es por esa razón y en virtud que las acciones contra la criminalidad desarrolladas por la Policía Nacional Civil en relación a la recuperación de vehículos con reporte de hurto o robo, el Ministerio de Gobernación las cuantifica en su memoria de labores cada año a nivel nacional, estas se exponen de esa manera, para que el lector visualice el resultado de los esfuerzos policiales para reducir ese flagelo.

La Policía Nacional Civil, para realizar la recuperación de vehículos, hurtados o robados, ha utilizado diferentes métodos legales como: investigación de denuncias, consignación y secuestro de vehículos, prueba fry, expertaje identificativo de vehículos, allanamientos de morada e incautación de documentos falsos de identificación de vehículo.



Según la memoria de labores del Ministerio de Gobernación, durante el año dos mil diez se denunciaron en todo el país 6740 casos entre hurto y robo de vehículos; del total de esos casos la Policía Nacional Civil a través de medios legales logro la recuperación de 2289 vehículos, que equivalen a un 34% de efectividad.

Durante el año 2011 fueron denunciados en todo el país 7334 casos entre hurtos y robos de vehículos, lo que hace evidente que ese año no fue una excepción en mostrar una alta incidencia de casos; así también se observa que el porcentaje de efectividad de la Policía Nacional Civil fue mayor al año 2010, concluyendo con un 43% de efectividad al recuperar un total de 3175 vehículos.

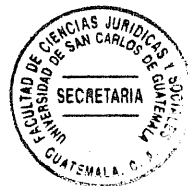
Estableciendo del anterior análisis que cada año aproximadamente un 55% de vehículos reportados como hurtados o robados siguen desaparecidos, los cuales se puede aseverar que continúan siendo una fuente de enriquecimiento que fortalece la delincuencia organizada nacional e internacional.

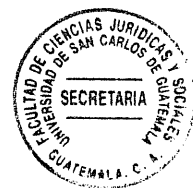


**6.7. Reclamos de pólizas de seguros de vehículos automotores a nivel nacional, como consecuencia de la consumación de los delitos de hurto y robo**

Una minoría de personas como forma de resguardar su patrimonio contratan el servicio de seguro, los vehículos que cuentan con una póliza contra hurto o robo, representan entre el 15 y 20% del total del parque vehicular, si recordamos que el parque vehicular en Guatemala al mes de noviembre del año 2011 registraba un aproximado de dos millones doscientos siete mil vehículos, esto equivale a que solo unos trescientos treinta y cinco mil vehículos aproximadamente, que circulan en el país se encuentran asegurados.

Los informes recopilados por la Asociación Guatemalteca de Instituciones de Seguros (Agis), de las cinco aseguradoras con mayor participación en el mercado guatemalteco, revelan que las aseguradoras desembolsan anualmente unos 125 millones de quetzales en concepto de indemnización por hurtos o robos de vehículos de todos tipos, marcas y modelos.

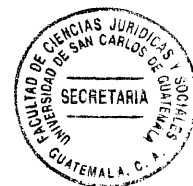




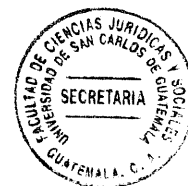
## CONCLUSIONES

1. La Constitución Política de la República de Guatemala, establece que el Estado debe garantizar a sus habitantes la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana, sin embargo la legislación guatemalteca no protege jurídicamente a los propietarios de vehículos automotores, ya que no tipifica la diversidad de conductas delictivas en que se ve vulnerado su derecho de propiedad.
2. Los vehículos automotores representan la evolución tecnológica e industrial que la humanidad ha presenciado durante los últimos 100 años, su invención se originó de la necesidad de transporte, comunicación y comodidad; al ser hurtados o robados tienen una fuerte repercusión en la sociedad, no sólo por el daño y menoscabo patrimonial, sino también porque las acciones para consumirlos muchas veces tiene consecuencias fatales.
3. Las modalidades utilizadas por el crimen organizado para consumir el delito de hurto y robo de vehículos en el municipio de Guatemala son: robo a mano armada cuando el propietario se dispone abordar o descender del vehículo, robo a mano armada cuando el vehículo se encuentra desplazándose y hurto cuando el vehículo se encuentra estacionado.





4. Los vehículos son hurtados o robados en el municipio de Guatemala, para: comercializarlos en países extranjeros como Centro América, México e inclusive países africanos, para comercializarlos a nivel nacional en ocasiones con identidad falsa alterando sus medios de identificación, para comercializarlos en partes en puntos de reventa como talleres o hueseras y para utilizarlos en la comisión de otros hechos delictivos.
  
5. En Guatemala se carece de manuales que permitan determinar con exactitud la identidad de un vehículo sometido a estudio pericial, por ello los peritos especialistas en mecánica, del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, ante la necesidad de un instrumento básico que contenga las herramientas para identificar vehículos, han implementado lo establecido en la “Norma Oficial Mexicana NOM-EM-009-SCFI-2003”.
  
6. Las zonas más peligrosas de la ciudad capital son: 01, 07, 11 y 12 porque su ubicación geográfica permite un fácil traslado de los vehículos hurtados o robados a cualquier punto del país en poco tiempo.



## RECOMENDACIONES

1. Es urgente la coordinación interinstitucional de política criminal que permita la promulgación de una ley específica, para fortalecer el sistema penal y crear herramientas legales que permitan a los operadores de justicia perseguir, aprehender y castigar a los sujetos activos de la delincuencia organizada, que constantemente innova y evoluciona en las modalidades delictivas para despojar a las personas de los vehículos automotores.
2. Ante la imposibilidad estatal de garantizar a sus habitantes el uso, goce y disfrute de sus bienes, los propietarios de vehículos para cubrir sus necesidades de transporte y comunicación deben adoptar medidas de seguridad, para resguardar su integridad física y evitar el menoscabo en su patrimonio, tales como: contratación de pólizas de seguros, instalación de alarmas e instalación de sistemas tecnológicos de localización satelital.
3. Las fuerzas policiales para reducir el hurto de vehículos estacionados y robo de vehículos a mano armada, deben instalar cámaras de seguridad y realizar operativos de seguridad perimetral, de identificación de vehículos y portación de armas de fuego.



4. El Estado a través de los organismos y dependencias a los que compete, debe implementar medidas de seguridad idóneas, sistemáticas, técnicas y científicas que permitan detectar vehículos hurtados o robados y los intencionalmente alterados en sus medios de identificación, para disminuir considerablemente el hurto y robo de los mismos.
  
5. En Guatemala deben elaborarse manuales que permitan la capacitación óptima y constante de los expertos encargados de la identificación de vehículos automotores, a través de cursos y talleres actualizados en los que adquieran conocimientos certificados de las técnicas y sistemas tecnológicos, para identificar al vehículo y sus posibles alteraciones.
  
6. Los investigadores de la Policía Nacional Civil bajo la dirección y control de los Fiscales del Ministerio Público deben realizar investigaciones estratégicas de campo, enfocadas a determinar las causas por las cuales los sujetos activos de bandas organizadas hurtan y roban vehículos en el municipio de Guatemala fácilmente sin repercusiones legales, para implementar estrategias de inteligencia que desarticulen las bandas que cometen esos hechos castigándolos severamente.

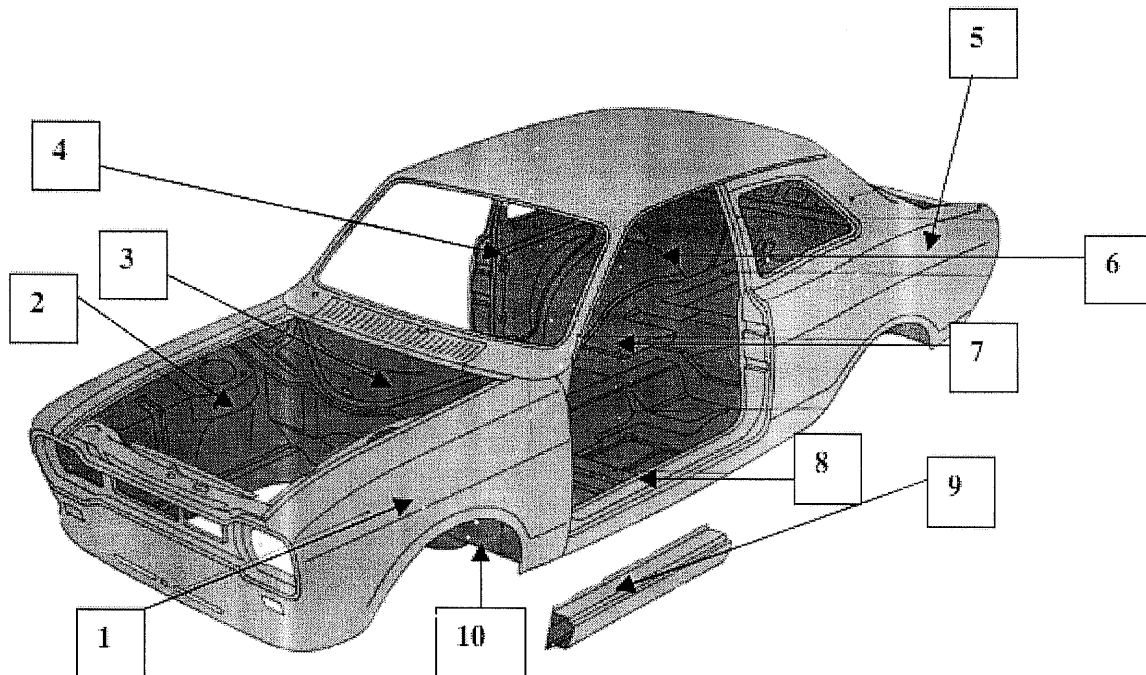


**ANEXOS**



## ANEXO I

### Nomenclatura de las partes más frecuentes catalogadas como zonas de marcajes

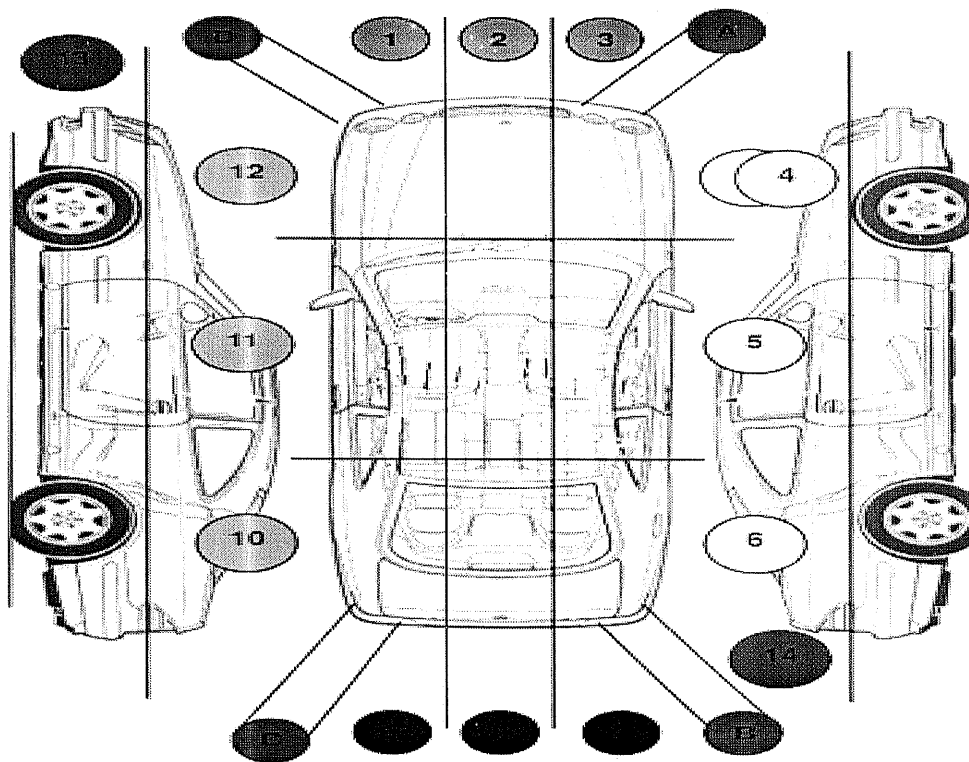


- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 1.- Tolva interior de salpicadera izquierda. | 6. Tolva interior de costado. |
| 2. Tolva interior de salpicadera derecha.    | 7. Postes de puertas.         |
| 3. Tolva divisoria pared de fuego.           | 8. Pisos interiores.          |
| 4. Poste de puertas o de costados.           | 9. Estribos.                  |
| 5. Piso cajuela.                             | 10. Bastidores.               |

Fuente: Manual de identificación vehicular.

## ANEXO II

### ESTRUCTURA BÁSICA DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR.



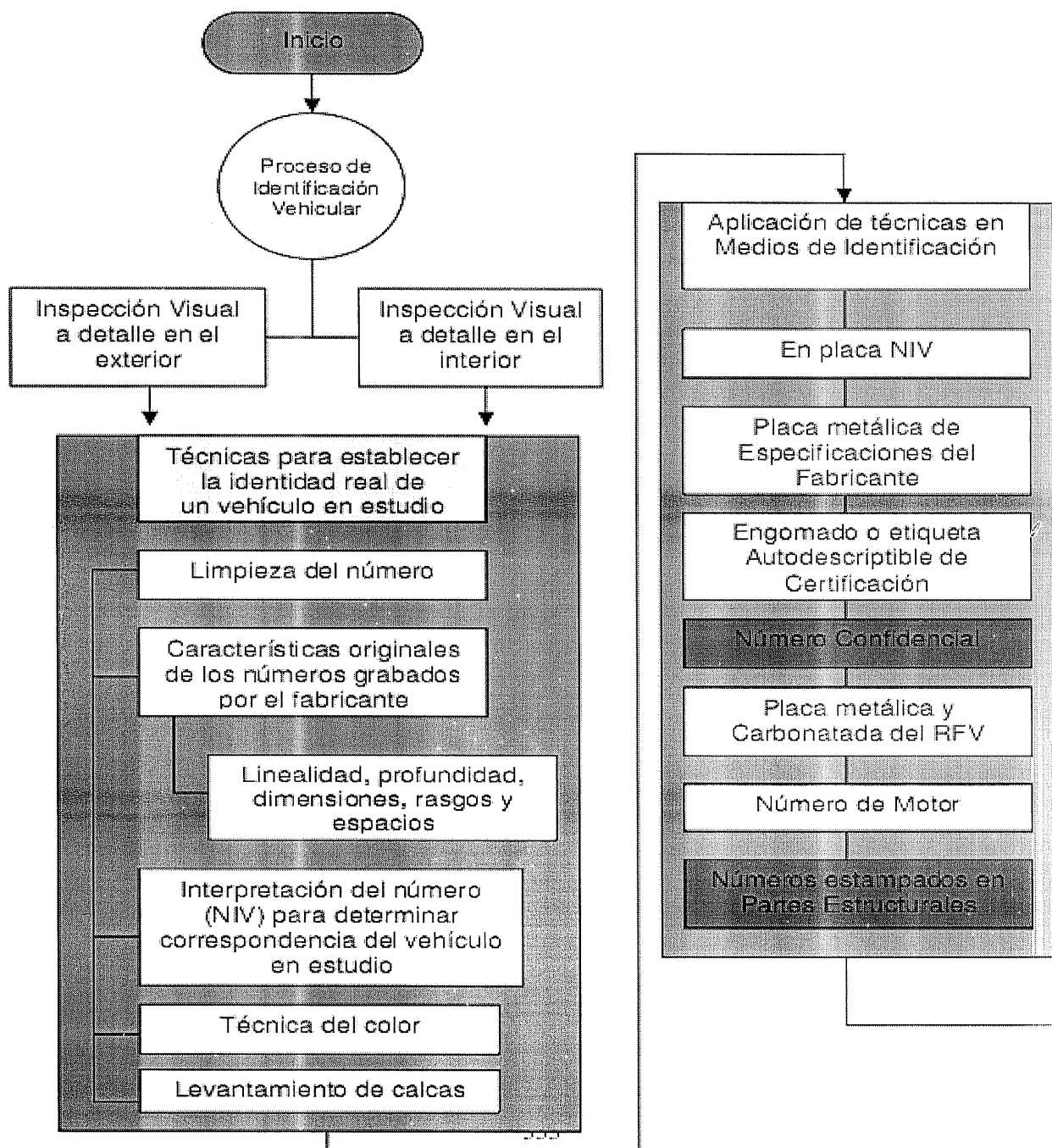
- 1 Zona Frontal Izquierda
- 2 Zona Frontal Media
- 3 Zona Frontal Derecha
- 4 Costado Delantero Derecho
- 5 Costado Medio Derecho
- 6 Costado Posterior Derecho
- 7 Zona Posterior Derecha
- 8 Zona Posterior Media
- 9 Zona Posterior Izquierda
- 10 Costado Posterior Izquierdo
- 11 Costado Medio Izquierdo
- 12 Costado Delantero Izquierdo
- 13 Parte Superior
- 14 Parte Inferior
- A). Vértice Delantero Derecho
- B). Vértice Trasero Derecho
- C). Vértice Trasero Izquierdo
- D). Vértice Delantero Izquierdo

- ZFI
- ZFM
- ZFD
- CDD
- CMD
- CPD
- ZPD
- ZPM
- ZPI
- CPI
- CMI
- CDI
- PS
- PI
- VDD
- VTD
- VTI
- VDI

Fuente: Manual de identificación vehicular.

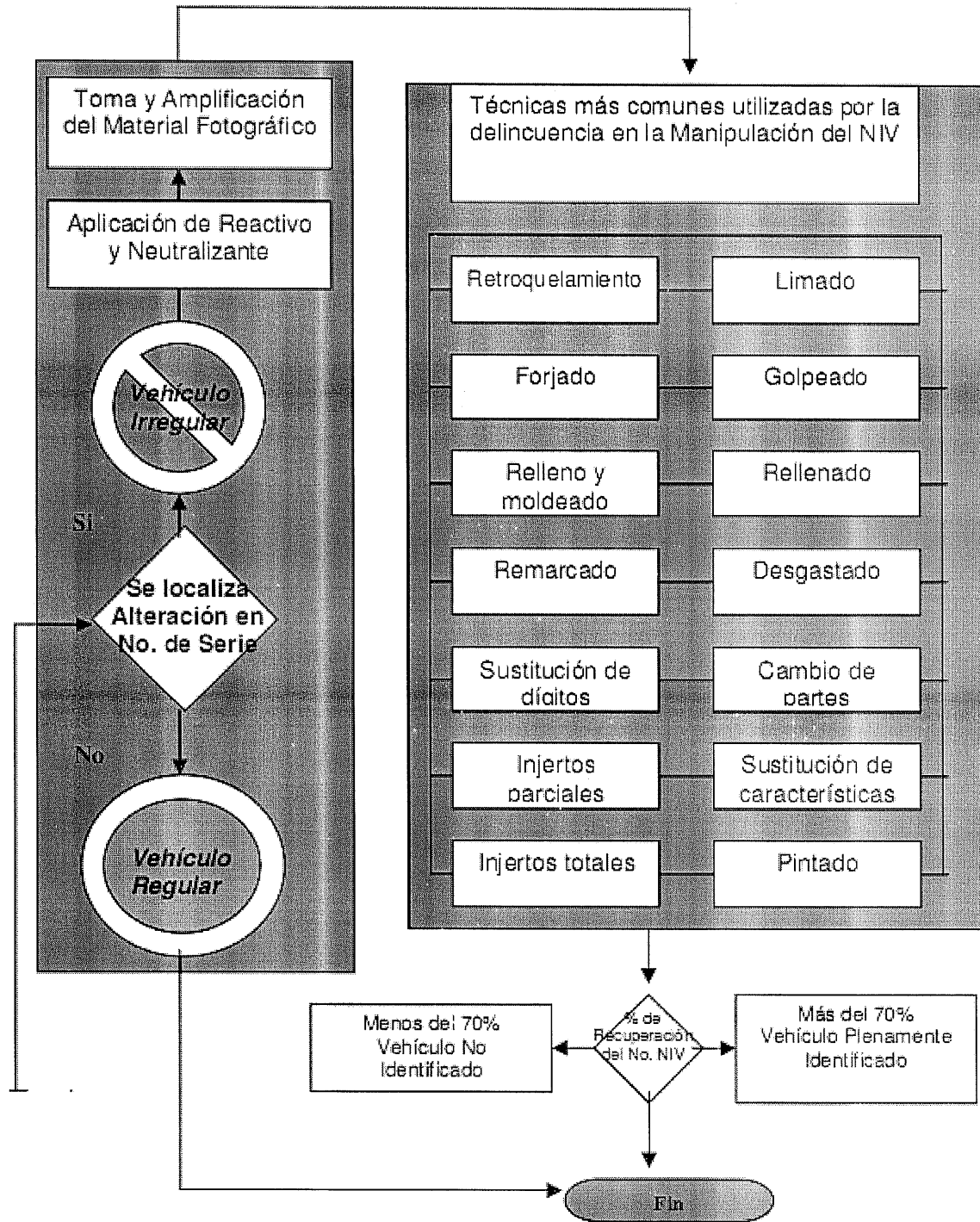
ANEXO III

DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO





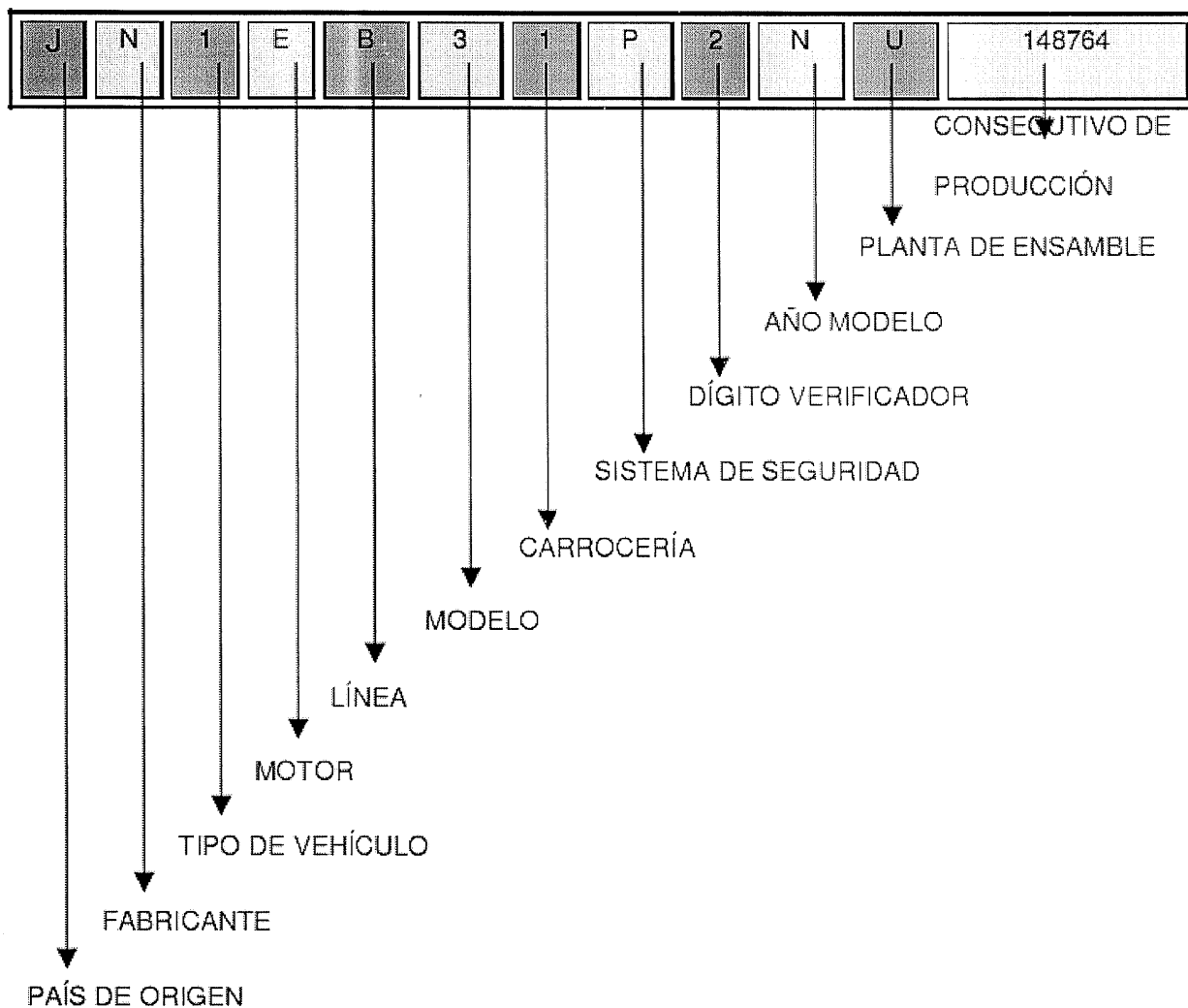
## DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR



Fuente: Manual de identificación vehicular.

ANEXO IV

FORMA GENERAL INTERNACIONAL DE DETERMINACIÓN, INTEGRACIÓN Y ASIGNACIÓN DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR, POR CADA UNO DE SUS CARACTERES.



Fuente: Manual de identificación vehicular.

ANEXO V

COMPROBACIÓN MATEMÁTICA DEL NÚMERO DE IDENTIFICACION VEHICULAR  
(VIN).

**COMPROBACIÓN MATEMÁTICA**

3	3	6	6	2			8	2	4								
8	6	5	4	3	2	10	0	9	8	7	6	5	4	3	2		
24	35	36	30	8	24	2	80	0	18	32	0	0	15	36	24	4	

**33**

**11** | **368**  
**038**

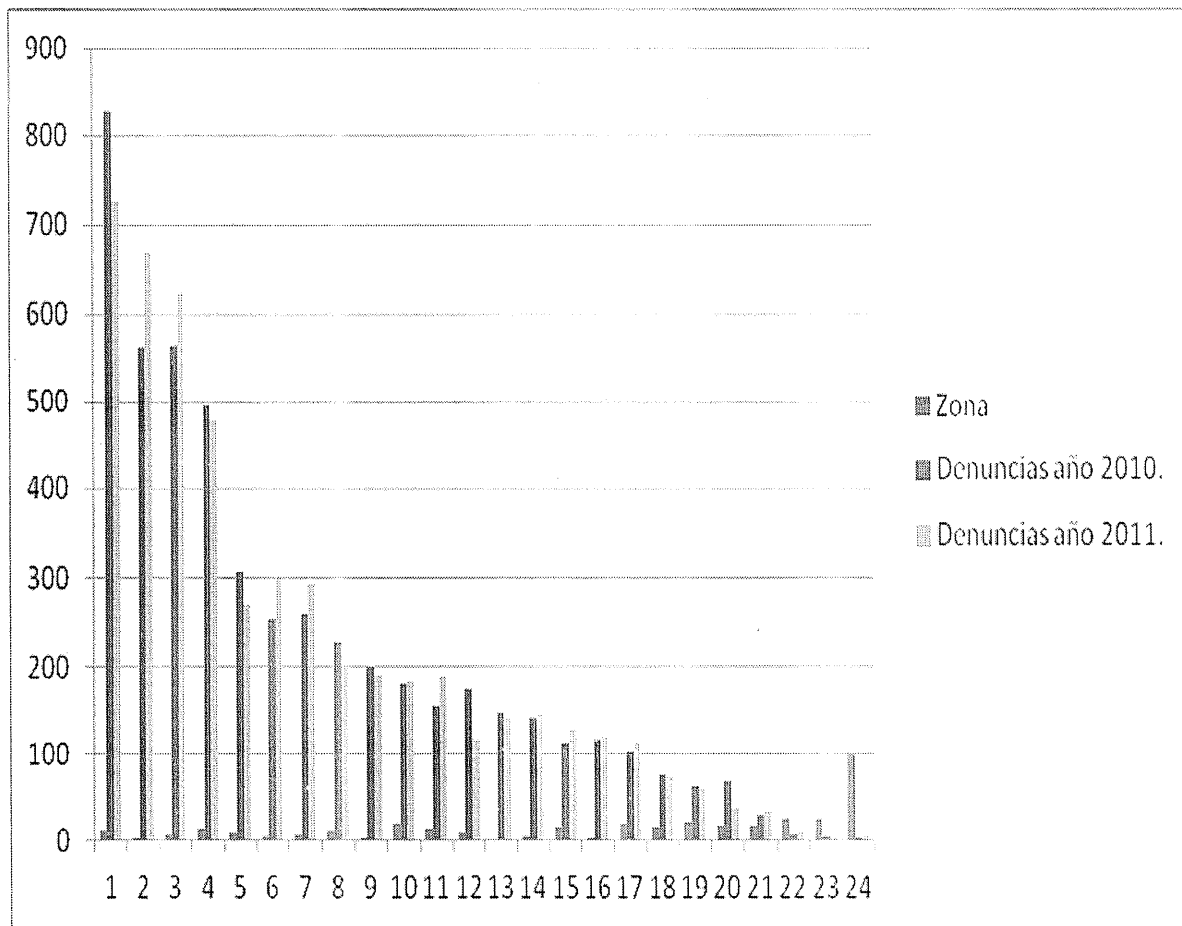
*TOTAL: 368*

A-1	J-1	S-2	W-6	F-6	P-7
B-2	K-2	T-3	X-7	G-7	R-9
C-3	L-3	U-4	Y-8	H-8	
D-4	M-4	V-5	Z-9		
E-5	N-5				

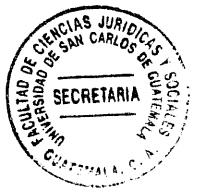
Fuente: Manual de identificación vehicular.

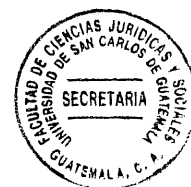
ANEXO VI

ESTADÍSTICA COMPARATIVA DE DENUNCIAS PRESENTADAS ANTE LA FISCALÍA DE SECCIÓN CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO, UNIDAD CONTRA ROBO DE VEHÍCULOS DEL MINISTERIO PÚBLICO, PROVENIENTES DE LA CONSUMACIÓN DEL DELITO DE HURTO O ROBO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, ENTRE EL MES DE ENERO DE DOS MIL DIEZ A DICIEMBRE DE DOS MIL ONCE.



Fuente: Ministerio Público de Guatemala.





## BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo I, III y V.; 12ª ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1979.

CASTAÑÓN, Mariela. **“Identifican cuatro motivos de las bandas dedicadas al delito. Entre 12 y 18 vehículos son robados cada día”**. 2012, <http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajes-y-entre-vistas/16124-entre-12-y-18-vehiculos-son-robados-cada-dia> (Consulta: 13 de junio de 2012, 12:47.)

CORONADO, Elsa. **“Se han robado la identidad de 231 vehículos”**. <http://www.elperiodico.com.gt/es/20121203/investigacion/221462/>, (Consulta: 3 de diciembre de 2012 00:0.)

CUELLO CALÓN, Eugenio. **Derecho penal I (parte general)**. Tomo I.; vol. 1 Y 2.; 17ª ed.; Barcelona, España: Ed. Bosch, 1975.

CUELLO CALÓN, Eugenio. **Derecho penal II (parte especial)**. Tomo II.; vol. 1 y 2.; 14ª ed.; Barcelona, España: Ed. Bosch, 1975.

DE LEÓN, Jorge A. **“Crece el parque vehicular”**. El Periódico, Nación. (Consulta: 27 de diciembre de 2011.)

DE MATA VELA, José Francisco y Héctor Aníbal de León Velasco. **Derecho penal guatemalteco**. 16ª ed.; Guatemala, Guatemala: Ed. F&G, 2005.



GONZÁLEZ CAUHAPÉ-CAZAUX, Eduardo. **Apuntes de derecho penal guatemalteco, la teoría del delito**. 2ª ed.; Guatemala, Guatemala: (s.e.), 2003.

HERRERA, Oscar. “**Allanan empresa subastadora de vehículos**”. 2012, <http://www.elperiodico.com.gt/es/20120822/pais/216809/>(Consulta: 22 de agosto 2012 00:0.)

HERRERA, Paola. “**MP logra desarticular parte de una banda. Caen dos clonadores de vehículos robados**”. [http://www.prensalibre.com/edicion\\_impresa/PDF\\_17042012\\_PREFIL20120417\\_0001.pdf](http://www.prensalibre.com/edicion_impresa/PDF_17042012_PREFIL20120417_0001.pdf), (Consulta: 17 de abril de 2012, 00:0.)

JIMENEZ ARDÓN, Gerardo. “**Tecnología impide robo de vehículos**”. 2012, <http://www.prensalibre.com/noticias/Tecnologia-impide-robo-vehiculos0755324485.html> (Consulta: 14 de agosto 2012, 00:0).

LÓPEZ DIAZ, Claudia. “**Código penal alemán del 15 de mayo de 1871, con la última reforma del 31 de enero de 1998**”. traducido al español, por Claudia López Díaz; Bogotá, Colombia; 1999.

MONZÓN PAZ, Guillermo Alfonso. **Introducción al derecho penal guatemalteco (parte especial)**. Guatemala, Guatemala: Ed. Impresiones Gardisa, 1980.

PÉREZ PARRA, Gustavo et. al. **Manual de identificación de vehículos**. 2ª ed.; (s.l.i.): (s.e.), (s.f).

PUIG PEÑA, Federico. **Derecho penal (parte general)**. Tomo I.; vol. 1.; 5ª ed.; Rio Rosas Barcelona: Ed. Nauta, S.A., 1959.



RENGIFO LOZANO, Bernardo y Catalina Pizano Salazar. **Diccionario básico de la lengua española plus**. Bogotá, Colombia: Ed. Norma, S.A., 2001.

TREJO DUQUE, Julio Aníbal. **Enfoque tridimensional sobre la criminalidad del país**. Guatemala, Guatemala: Ed. Edi-Art Impresos, 1985.

WIKIPEDIA. **Estandarte de ur**. [http://es.wikipedia.org/wiki:/estandarte\\_de\\_ur](http://es.wikipedia.org/wiki:/estandarte_de_ur). (Consulta: 13 de marzo de 2013 15:46).

### **Legislación:**

**Constitución Política de la República de Guatemala**, Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

**Código Penal**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 17-73, 1973.

**Código Procesal Penal**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 51-92, 1992.

**Ley del Organismo Judicial**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 2-89, 1989.

**Ley Contra la Delincuencia Organizada**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 21-2006, 2006.





**Ley Del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres Marítimos y Aéreos**

Congreso de la república de Guatemala. Decreto 70-94, 1994.

**Ley Orgánica del Ministerio Público.** Congreso de la República de Guatemala.

Decreto número 40-94, 1994.

**Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala.** Congre-

so de la República de Guatemala. Decreto número 32-2006, 2006.

**Ley Orgánica de la Policía Nacional Civil.** Congreso de la República de Guatemala.

Decreto número 11-97, 1997.

**Reglamento de la Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres,**

**Marítimos y Aéreos.** Congreso de la República de Guatemala. Decreto 111-95,  
1995.

**Ley Sobre el Hurto y Robo de Vehículos Automotores de la República Bolivaria-**

**na de Venezuela.** Comisión legislativa nacional. República Bolivariana de  
Venezuela: 26 de julio de 2000.

**Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hur-**

**tados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente.** Hondu-  
ras: 14 de diciembre de 1995.

**Tratado para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o**

**Materia de Disposición Ilícita entre el Gobierno de la República de Guate-**



**mala y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.** México: 17 de Marzo de 1997.

**Tratado entre el Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de los Estados Unidos de América Relativo a la Devolución de Vehículos y Aeronaves Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Indebidamente.** Guatemala: 28 de julio de 1998.