

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

**MARTA CORINA ALVAREZ BAUTISTA**

**GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2010**

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**MARTA CORINA ALVAREZ BAUTISTA**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, Noviembre de 2010.

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López  
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría  
VOCAL V: Br. Luis Gustavo Ciraiz Estrada  
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

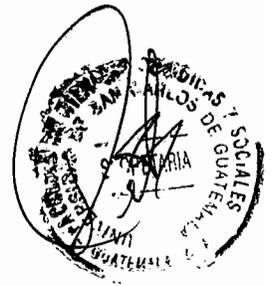
Presidente: Lic. Luis Emilio Orozco Piloña  
Vocal: Lic. José Luis de León Melgar  
Secretario: Licda. Benicia Contreras Calderon

**Segunda Fase:**

Presidente: Licda. Patricia Eugenia Cervantes Chacón  
Vocal: Lic. Marco Tulio Melini Minera  
Secretario: Licda. Eloisa Ermila Mazariegos Herrera

**RAZON:** “Únicamente el autor es responsable de la doctrinas sustentadas en la tesis”. (Artículo 25 del reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).

*Licenciado*  
**Israel Enrique Solórzano Rodas**  
ABOGADO Y NOTARIO  
Especializado en Derecho Aduanero  
Experiencia en el Ramo Penal  
11 ave. 15-22 zona 2, Ciudad Nueva  
Tel. 2254-0176 Celular 5208-0866  
Guatemala, C. A.



Guatemala, 18 de Diciembre del 2009

Licenciado

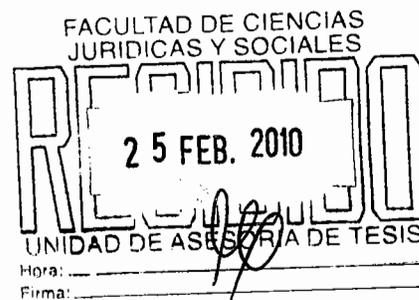
Marco Tullio Castillo Lutín

Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Ciudad de Guatemala



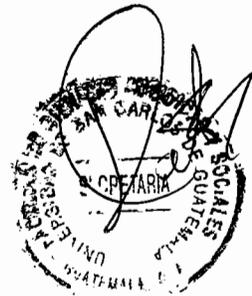
Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis:

Atentamente me dirijo a usted, para informar que, en cumplimiento al nombramiento efectuado por su persona, de fecha diecinueve de octubre de dos mil nueve, he asistido con carácter de Asesor o Consejero de Tesis de la Bachiller Marta Corina Álvarez Bautista, quien porta el carné de estudiante número 199817920, en la elaboración del trabajo titulado "ANÁLISIS JURÍDICO DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA"

Al finalizarse la elaboración del mismo, atentamente informo:

1. En la elaboración del indicado trabajo de investigación, la autora siguió las instrucciones y recomendaciones que le hice en cuanto a la presentación y desarrollo del mismo.
2. Que le hice a la autora recomendaciones y sugerencias respecto al cumplimiento de los requisitos que exige el Normativo para la Elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, referente al contenido de los dictámenes y para lo cual OPINO:

*Licenciado*  
**Israel Enrique Solórzano Rodas**  
ABOGADO Y NOTARIO  
Especializado en Derecho Aduanero  
Experiencia en el Ramo Penal  
11 ave. 15-22 zona 2, Ciudad Nueva  
Tel. 2254-0176 Celular 5208-0866  
Guatemala, C. A.



Que el contenido del trabajo: 1. Hace un aporte científico a nuestra institución, puesto que realizando un análisis exegético jurídico de las normas de orden ordinario, hacia los requisitos esenciales que deben contener los documentos traslativos de dominio para crear certeza jurídica en los actos registrales; 2. El tipo de investigación es netamente teórica-descriptiva, la autora utilizó en forma el Método Explicativo Analítico, sin perjuicio de que también se evidencia el uso del método inductivo haciendo un diagnóstico acerca de las normas vigentes y la práctica registral; 3. El asesor hizo las correcciones sobre la redacción del trabajo, que al final ha quedado comprensible a su lectura; 4. La contribución científica del tema presentado ha sido la falta de observancia de los elementos esenciales contenidos en el certificado de propiedad de vehículos, lo que hace que el mismo sea un documento vulnerable. 5. Las conclusiones y recomendaciones sintetizan para su comprensión el contenido del análisis que se encuentra dentro de la investigación ya mencionada; 6. La bibliografía utilizada es la idónea para el desarrollo de la presente investigación.

En virtud de lo anterior, estimo que el trabajo de la Bachiller Marta Corina Álvarez Bautista, reúne los requisitos exigidos por el reglamento para Exámenes Técnico Profesional y Público de Tesis, por lo que me place aprobarla y emito DICTAMEN FAVORABLE, para que sea sometido a discusión y posterior aprobación del revisor.

Sin otro particular, me suscribo deferentemente.

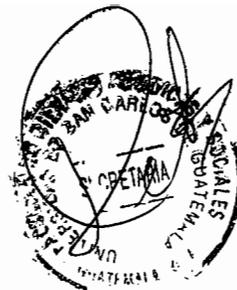
  
~~Lic. Israel Enrique Solórzano Rodas~~  
~~Abogado y Notario~~  
Lic. Israel Enrique Solórzano Rodas  
ASESOR DE TESIS  
Colegiado No. 3,117

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, uno de marzo de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADA (A) MANUEL SALVADOR POLANCO RAMÍREZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante MARTA CORINA ALVAREZ BAUTISTA, Intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "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".

  
**LIC. MARCO TULIO CASTILLO LUTÍN**  
**JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS**



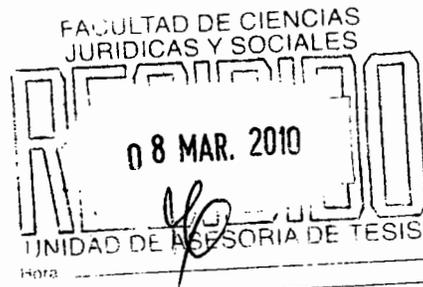
cc.Unidad de Tesis  
MTCL/sllh.

*Licenciado*  
*Manuel Salvador Polanco Ramírez*  
*Abogado y Notario*



Guatemala, 04 de Marzo de 2010.

Licenciado  
Marco Tulio Castillo Lutín  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Presente



Estimado Licenciado Castillo Lutín:

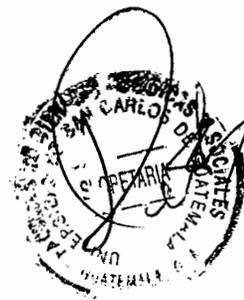
En cumplimiento de la resolución emitida por su persona, procedí a revisar el trabajo de Tesis de la Bachiller Marta Corina Alvarez Bautista, titulado "Análisis Jurídico del Certificado de Propiedad de Vehículos automotores de acuerdo con la legislación guatemalteca".

La presente tesis contiene un análisis científico de normas ordinarias, teniendo como objeto principal dar a conocer la certeza jurídica del certificado de propiedad de vehículos emitido por el Registro Fiscal de Vehículos, realizando un examen comparativo de otros registros.

El método y técnica de investigación utilizada es adecuada, en virtud que mediante la aplicación de la explicación como razonamiento, procede correlativamente con la descripción analítica de la normativa positiva y vigente a la misma práctica registral.

La redacción empleada es simple y comprensible a su lectura. El aporte científico de la investigación doctrinaria y jurídica profunda del Certificado de Propiedad de Vehículos nos demuestra la falta de los elementos esenciales para dar paso a la certeza jurídica que se emana del mismo. En cuanto a la bibliografía consultada es la correcta, las conclusiones y recomendaciones se ajustan al contenido de la presente investigación.

*Licenciado*  
*Manuel Salvador Polanco Ramírez*  
*Abogado y Notario*



Por lo anterior y en virtud de haberse satisfecho las exigencias del suscrito revisor derivadas del examen del trabajo, considero que el trabajo presentado por la Bachiller Marta Corina Alvarez Bautista, debe continuar su trámite, a efecto de que se ordene la impresión del mismo y se señale día y hora para su discusión en el correspondiente examen público, con mi dictamen favorable.

Atentamente,

Manuel Salvador Polanco Ramírez  
Abogado y Notario, colegiado 1585  
04 calle 21-21 zona 14, Guatemala  
23855064/54124100

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
Guatemala, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, dos de agosto del año dos mil diez.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante MARTA CORINA ALVAREZ BAUTISTA, Titulado ANÁLISIS JURÍDICO DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

MTCL/sllh.



## DEDICATORIA



**A DIOS:**

Ese ser tan especial, el más grande y todopoderoso, a quien doy infinitas gracias por concederme el privilegio de culminar mis estudios.

**A MIS PADRES:**

Víctor Manuel Álvarez Cárcamo (Q.E.P.D.) y Delia Corina Bautista Croker, dos seres especiales que Dios me ha permitido conocer. Padre mío espero que donde quiera que te encuentres, allá en la distancia del tiempo, goces con este momento.

**A MI HIJA:**

Evelyn Mitchell Hernández Álvarez, por su comprensión y apoyo, motivo de mi vida y de mi estudio.

**A MIS HERMANOS:**

Carlos Manuel, Marco Antonio, Andreína Maricel, por todo su cariño.

**A LIC. MANUEL POLANCO:**

**Por compartir su sabiduría en el transitar de este sendero y apoyo incondicional para culminar mis estudios.**



**A JULIO ESCOBAR:**

**Por tanta paciencia, bondad, fe y cariño brindado. Mi amor para ti.**

**A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO:**

**Hugo Lec, Israel Solórzano, por todo su apoyo.**

**A MIS PADRINOS DE GRADUACIÓN:**

**Por ser pilares de mi éxito y un ejemplo de rectitud.**

**A LA TRICENTENARIA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**

**Especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por permitirme egresar profesionalmente.**

# ÍNDICE



Introducción.....

## CAPÍTULO I

1.	El vehículo.....	1
1.1	Concepto de vehículo.....	1
1.2	Estructura de un automóvil.....	2
1.3	Historia del vehículo y su desarrollo industrial.....	3

## CAPÍTULO II

2.	La propiedad.....	11
2.1	Concepto de propiedad.....	11
2.2	Evolución histórica.....	13
2.3	Características.....	15
2.4	Teorías que justifican la existencia de la propiedad privada.....	16
2.5	Sentido social del derecho de propiedad.....	18
2.6	Facultades que integran el derecho de propiedad.....	19
2.7	Extinción y limitación que integran el derecho propiedad.....	20
2.8	Propiedad del espacio aéreo y subsuelo.....	21
2.9	Modos de adquirir la propiedad.....	22

## CAPÍTULO III

3.	Derecho registral.....	27
3.1	Antecedentes.....	28
3.2	Sistemas registrales.....	31
3.3	Principios registrales.....	32



3.4	Función calificadora de los registradores.....	33
3.5	Relación jurídica registral.....	34
3.6	Reseña de algunos registros guatemaltecos.....	36
CAPÍTULO IV		
4.	Registro Fiscal de Vehículos.....	57
4.1	Antecedentes.....	57
4.2	Concepto.....	63
4.3	Funciones.....	64
4.4	Organización.....	65
4.5	Operaciones que realiza el Registro Fiscal de Vehículos	65
CAPÍTULO V		
5.	Certificado de propiedad.....	69
5.1	Generalidades.....	69
5.2	Origen del certificado de propiedad.....	70
5.3	Funcionalidad.....	71
5.4	Requisitos.....	72
5.5	Análisis notarial del certificado de propiedad de vehículos	74
5.6	Principios notariales que se ven afectados con el certificado de propiedad.....	74
5.7	Otros principios afectados por el certificado de propiedad	76
5.8	La función notarial con relación al certificado de propiedad	77
5.9	Finalidades de la función notarial.....	78
5.10	El instrumento público con relación al certificado de propiedad.....	79
5.11	Análisis contractual del certificado de propiedad.....	80



5.12 Análisis general del certificado de propiedad.....	91
CONCLUSIONES.....	101
RECOMENDACIONES.....	103
ANEXOS.....	105
BIBLIOGRAFÍA.....	135



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación fue motivado para analizar el certificado de propiedad de vehículos emitido por el Registro Fiscal de Vehículos, que opera bajo la dirección de la Intendencia de Recaudación y Gestión, de la Superintendencia de Administración Tributaria, que tiene como consecuencia varias relaciones jurídicas, haciendo aplicación de normas de carácter civil, notariado, administrativo y de leyes tributarias.

El primer capítulo nos da a conocer el vehículo, su estructura, historia y desarrollo industrial, utilizando la técnica y metodología meramente descriptiva, prácticamente se establece que los vehículos se desplazan por el suelo mediante la fuerza desarrollada por un motor de combustión o explosión y que son un medio de transporte de personas o cosas. En el segundo capítulo nos introduce al apasionante campo de la propiedad. En forma descriptiva y resumida se establece su definición, su evolución, sus características y las teorías que la justifican, considerando que tiene relación con los derechos patrimoniales que se destacan con los estos bienes objeto central de nuestro estudio, destacándose dentro de estos el vehículo, y todas las derivaciones jurídicas que conlleva el análisis del acto o negocio jurídico de los documentos que acreditan dichos derechos. En el tercer capítulo se analiza el derecho registral estableciendo que es el conjunto de normas, doctrinas y principios que regulan la actividad de los registros públicos, utilizando para ello una técnica y método netamente descriptiva analítica. El registro en términos generales es una institución creada por el Estado, donde se



inscriben hechos, actos y contratos de los particulares y resoluciones de las autoridades, destinadas a dar fe, para el aseguramiento de los derechos que de ellos se derivan, se hizo relación con la función calificadora de los registradores y destacándose el detalle y función de algunos registros guatemaltecos, el civil, el de la propiedad inmueble, de aeronaves, mercantil, entre otros. En el capítulo IV, el objetivo primordial es conocer el Registro Fiscal de Vehículos, su organización, funcionamiento, estructura, operaciones que se realiza entre otros. La metodología utilizada fue netamente descriptiva y analítica, concluyendo que el Registro Fiscal de Vehículos es una institución que no llena los requisitos elementales para crear certeza jurídica de las negociaciones derivadas de la transmisión de derechos de los bienes muebles, en este caso los vehículos. Por último en el capítulo V, se o el estudio en el documento que emite el Registro Fiscal de Vehículos “el certificado de propiedad de vehículos”, es el título que acredita la propiedad de dicho bien, en la que se describe la fecha y forma en que se adquirió, así como las características principales del vehículo, anotándose la transferencia de dominio, por un acto de legalización de firmas ante Notario, Se utilizó el método puramente analítico, y se plantea la hipótesis que carece de certeza jurídica, en virtud que el Código Civil y el Código de Notariado, obliga la celebración de un contrato de compraventa, para resguardar la seguridad jurídica que representa dicho acto y así cumplir con lo que reza el Artículo 2 de la Constitución Política de la República.



## CAPÍTULO I

### 1. El vehículo

#### 1.1 Concepto de vehículo

Para iniciar el análisis del presente trabajo se hace necesario tomar el concepto de Automóvil, que se encuentra descrito en el Diccionario Enciclopedia Salvat, que dice: "Automóvil. (De auto y móvil) adj. Y s. Que se mueve por si mismo. Designa a los vehículos que se desplazan por el suelo mediante la fuerza desarrollada por un motor de combustión o explosión"<sup>1</sup>.

Tómese nota que el concepto designa al automóvil como los vehículos, entendiéndose a éstos como "medio de transporte de personas o cosas".<sup>2</sup>

En conclusión, se puede establecer que automóvil, es "cualquier vehículo mecánico autopropulsado, diseñado para su uso en carreteras. El término se utiliza en un sentido más restringido para referirse a un vehículo de ese tipo con cuatro ruedas y pensado para transportar menos de ocho personas. Los vehículos para un mayor número de pasajeros se denominan autobuses o autocares y los dedicados al transporte de mercancías se conocen como camiones. El término vehículo automotor engloba todos los anteriores, así como ciertos vehículos especializados de uso industrial y militar".<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Diccionario Académico Salvat. Pág. 1100

<sup>2</sup> Diccionario Real Academia Española. Pág. 1465

<sup>3</sup> Larios Tovar, Edgar Oswaldo. Se hace necesario la creación de un registro de compraventa de vehículos automotores. Pág. 7



El término generalmente aceptado es el de automóvil, sin embargo, la autora Gómez Sandoval, hace referencia al término Coche o carro, indicando que es: “Un vehículo mecánico de propulsión propia destinado al transporte de personas y objetos, generalmente con cuatro ruedas y capacidad entre una y nueve plazas. Las ruedas delanteras pueden moverse hacia los lados para permitir giros y tomar curvas. La palabra automóvil proviene del griego auto (por si mismo) y del latín móvil (que se mueve).”<sup>4</sup>

La Ley de Tránsito, Decreto Número 132-96 del Congreso de la República, en su Artículo 18 define lo que es vehículo de la siguiente forma: “...cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para transporte de personas o carga o bien los destinos a actividades especiales...”

## 1.2 Estructura de un automóvil

Para conocer el mecanismo de funcionamiento y también los elementos que forman un automóvil se transcribe a continuación lo que señala el Diccionario Enciclopedia Salvat. “El automóvil puede considerarse formado por los siguientes elementos: motor, capaz de transformar la energía del combustible en energía mecánica; transmisión, órganos que enlazan los motores con las ruedas; bastidor, que sostiene los restantes elementos y da rigidez al conjunto del vehículo; carrocería, colocada sobre el bastidor para el transporte de viajeros o la carga; suspensión, sistema de enlace entre el bastidor y las ruedas, destinado a evitar la transmisión de las irregularidades del suelo a los ocupantes del vehículo; dirección, mecanismos destinados a modificar la trayectoria del

---

<sup>4</sup> Gómez Sandoval, María Teresa. El transporte urbano en Guatemala. Pág. 65.



automóvil; frenos, para moderar o detener la velocidad del vehículo; ejes delantero trasero; ruedas y equipo electrónico.”<sup>5</sup> (Ver anexo).

### 1.3 Historia del vehículo y su desarrollo industrial

Para el análisis jurídico que se expondrá en los capítulos siguientes de este trabajo, se consideró necesario describir los antecedentes históricos que proporciona el Licenciado Larios Tovar, en su trabajo de tesis titulado “Se hace necesario la creación de un registro de compraventa de vehículos automotores”<sup>6</sup>, así como, el desarrollo industrial de Automóvil, quien indica que el automóvil, tal como lo conocemos en la actualidad, “fue inventado en Alemania en 1886 por Carl Benz. Poco después otros pioneros, como Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach, presentaron a su vez sus modelos. El primer viaje largo en un automóvil lo realizó Bertha Benz en 1888, al ir de Mannheim a Pfozheim, ciudades separadas entre sí, por unos 105 kilómetros. Cabe destacar que fue un hito en la automovilística antigua, dado que un automóvil de esta época tenía como velocidad máxima unos 20 kilómetros por hora y gastaba muchísimo más combustible de lo que gasta ahora un vehículo a esa misma velocidad.

En 1910, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables.

El intento de obtener una fuerza motriz que sustituyera a los caballos, se remota al siglo XVII. El vapor parecía el sistema más prometedor, pero sólo se logró un cierto éxito a finales del siglo XVIII. El vehículo autopropulsado más antiguo que se conserva, un

---

<sup>5</sup> Enciclopedia Salvat de la Ciencias. Pág. 1782.

<sup>6</sup> Larios Tovar, Edgar Oswald. Ob.cit. Pág. 1



tractor de artillería de tres ruedas construido por el Ingeniero francés Joseph Cugnot en 1771, era muy interesante, pero de utilidad limitada. Después, una serie de ingenieros franceses, estadounidenses, -entre ellos William Murdoch, James Watt y William Symington- inventaron vehículos todavía menos prácticos.

En 1789, el inventor estadounidense Oliver Evans obtuvo su primera patente por un carruaje de vapor y en 1803, construyó el primer vehículo autopropulsado que circuló por las carreteras estadounidenses. En Europa, el ingeniero de minas británico Richard Trevithick construyó el primer carruaje de vapor en 1801 y en 1803 construyó el llamado London Carriage. Aunque este vehículo no se perfeccionó, siguieron produciéndose mejoras en la máquina de vapor y en los vehículos. Estos avances tuvieron lugar sobre todo en Gran Bretaña, donde el período de 1820 a 1840 fue la edad de oro de los vehículos de vapor para el transporte por carretera. Eran máquinas de diseño avanzado, construidas por ingenieros especializados como Gurney, Hancock o Macerone<sup>7</sup>.

Sin embargo, esa naciente industria de fabricación tuvo una vida muy breve. Los trabajadores que dependían del transporte con caballos para su subsistencia fomentaron unos peajes o cuotas más elevados para los vehículos de vapor. Esta circunstancia tenía una cierta justificación, ya que dichos vehículos eran pesados y desgastaban más las carreteras que los coches de caballos.

Por otra parte, la llegada del ferrocarril significó un importante golpe para los fabricantes de vehículos de vapor. “La restrictiva legislación de la Locomotive Act de 1865, supuso la restricción final a los vehículos de vapor de transporte por carretera en Gran Bretaña y durante 30 años impidió prácticamente cualquier intento de desarrollar vehículos autopropulsados para el transporte por carretera. Esto hizo que el desarrollo del motor

---

<sup>7</sup> Larios Tovar, Edgar Oswald. Ob. cit. Pág. 2



de combustión interna tuviera lugar en otros países como Francia, Alemania y Estados Unidos. Thomas Edison, el inventor estadounidense, escribió en 1901: "El vehículo motor debería haber sido británico. Ustedes (los británicos) lo inventaron en la década de 1830. Sus carreteras son las mejores después de las francesas. Tienen ustedes cientos de ingenieros especializados, pero han perdido su industria por el mismo tipo de legislación y prejuicios estúpidos que les han atrasado en muchos aspectos de la electricidad.

Gran Bretaña, centró sus investigaciones en los motores de combustión interna (en lugar del vapor o la electricidad) antes que Estados Unidos, debido en gran parte al ejemplo francés y a que la eliminación de las restricciones de patentes fue anterior a la estadounidense. En 1911, en las carreteras de Estados Unidos había más de 600.000 automóviles, bastantes más que en los países europeos, pero muchos estaban propulsados por vapor o electricidad. Aunque tardó en arrancar, la industria británica acortó distancias con las francesas después de 1909. Entre 1909 y 1913, la producción francesa creció un 30%, mientras que en Gran Bretaña aumentó un 200%. En 1913, la producción de automóviles y vehículos comerciales era de 34.000 anuales, frente a los 45.000 de Francia y los 23.000 de Alemania. Sin embargo, la producción total europea era menos de una cuarta parte de la estadounidense.

La producción en serie no fue inventada por Henry Ford. En 1798, Eli Whitney introdujo la producción normalizada de mosquetes y las fábricas de carne de Chicago habían introducido cadenas de producción en la década de 1860. En 1902, el automóvil Oldsmobile ya se fabricaba en serie. A partir de 1908, cuando se introdujo el modelo de Ford, Henry Ford empezó a combinar esos factores y reunió las enseñanzas de un siglo de forma espectacular. Entre 1913 y 1915, en la fábrica de Ford de Highland Park se combinaron la producción normalizada de piezas de precisión (que hacía que fueran intercambiables) y la fabricación en cadenas de montaje, que simplificaba las



operaciones y las dividía en zonas de trabajo”<sup>8</sup>. La eficacia de la producción era tal que los precios de los automóviles bajaban sin cesar. Los automóviles salían de la cadena de montaje cada 10 segundos, con un ritmo anual de 2 millones. “Esto hizo que Estados Unidos se motorizara de forma masiva en la década de 1920. Los fabricantes europeos aprendieron la lección, en especial el británico Morris, el francés Citroën, el alemán Opel, el italiano Fiat y, naturalmente, las fábrica de Ford situadas fuera de Estados Unidos.

A pesar de todo, en la década de 1920 Estados Unidos y Canadá producían más del 90% de los automóviles fabricados en el mundo. La mayoría de estos vehículos se vendían en Norteamérica, pero las exportaciones suponían un 35% del mercado mundial de automóviles.

La producción de vehículos fuera de Estados Unidos sobrevivió en gran medida porque General Motors, Ford y Chrysler establecieron plantas de fabricación en el extranjero, pero sobre todo porque los gobiernos europeos protegieron su industria automovilística de la competencia estadounidense mediante aranceles y cuotas. En 1932, los aranceles eran del 33.3% en el Reino Unido, del 25% en Alemania, entre el 45 y el 70% en Francia y entre el 18 y el 23% en Italia. En 1929, se fabricaron 4.8 millones de vehículos en Norteamérica, frente a 554.000 en Europa Occidental.”<sup>9</sup>

En el período de entreguerras, produjo una fuerte reducción en el número de fabricantes de automóviles en la mayoría de los principales países productores. “En 1939, el sector estaba dominado en Estados Unidos por General Motors, que en la década anterior había superado a Ford gracias a una mejor comercialización. El único fabricante importante además de estas compañías era Chrysler. En Alemania, los

---

<sup>8</sup> Larios Tovar, Edgar Oswaldo. Ob.cit. Pág. 3  
<sup>9</sup> Ibid. Pág. 4



líderes del mercado eran Opel (que General Motors había comprado en 1928), Mercedes-Benz y Auto Union. En Francia el sector estaba dominado por Renault, Peugeot y Citroën. Sólo en Gran Bretaña había más fabricantes en 1939 que en 1929. Allí, Morris y Austin rivalizaban por el primer puesto, seguidos por Ford, Vauxhall (de General Motors), Standard y Rootes. Las principales marcas especializadas eran Jaguar, Rover y RollsRoyce.

En el período posterior a 1945, comenzó una importante expansión de la producción y prosiguió la racionalización, tendencias que continúan en la actualidad. En 1950, Europa representaba el 13.6% de la producción mundial, que ascendía a 8.2 millones de vehículos. El número de fabricantes tradicionales continuó en declive. Estados Unidos, Studebaker, Packard y American Motors abandonaron el sector o fueron absorbidos. En el Reino Unido, los principales fabricantes de propiedad británica se fusionaron en la década de 1960 para formar British Leyland, que cambió su nombre a Rover en 1986 y fue adquirida por BMW en 1994. En Francia, en la década de 1970, Peugeot compró Citroën y las instalaciones europeas de Chrysler en Gran Bretaña, Francia y España. Salvo algunas fábricas pequeñas, toda la industria automovilística italiana es propiedad de Fiat. En España, SEAT, que estaba a la cabeza del sector automovilístico español, empezó a notar la crisis en 1976 y ya a partir de 1984 inició un plan de colaboración con la alemana Volkswagen, que en 1986 adquirió el 51% de la empresa. Este proceso de reducción de empresas afectó a los coches, los vehículos comerciales y la fabricación de piezas.<sup>10</sup>

Aunque la fabricación de vehículos está dominada principalmente por empresas con enormes mercados oligopolistas y muy competitivos, es posible entrar en algún segmento de estos mercados. "A partir de 1960, tuvo lugar el surgimiento de la industria automovilística japonesa, que en ese año fabricó sólo 165.094 coches y en 1990 produjo 9.947.972. A mediados de la década de 1990, la industria automovilística

<sup>10</sup> Larios Tovar, Edgar Oswaldo. Ob.cit. Pág. 4



surcoreana parecía constituir una fuerza importante y en el futuro podría haber industrias locales importantes en India, China y Rusia.

El crecimiento económico de Europa y la mayor eficiencia en la producción de vehículos hicieron que, a principios de la década de 1970, el consumo y producción total de automóviles en Europa, superaran a los de Norteamérica por primera vez desde los primeros días de la industria. Los aranceles experimentaron grandes reducciones en todo el mundo desde principios de la década de 1960; la inadaptación de los coches estadounidenses para la mayoría de los mercados de exportación, hizo que los primeros en beneficiarse fueran los fabricantes europeos y posteriormente los japoneses. Sin embargo, alrededor del 20% de la producción y venta de automóviles en Europa correspondía a fabricantes estadounidenses.

En 1995, había en el mundo más de 625 millones de coches y vehículos comerciales en uso. De ellos, 193 millones correspondían a Estados Unidos, 17 millones a Canadá, 63 millones a Japón y 183 millones a Europa Occidental. Si sólo se cuentan los coches, Europa occidental, con 162 millones, superaba a Estados Unidos, con 146 millones. Sin embargo, la combinación de un mayor poder adquisitivo per cápita y unos precios más bajos, hacía que la densidad de automóviles fuera mayor en personas por automóvil, frente a 2.3 en Europa Occidental. Las cifras de Europa oriental van desde 3.8 personas por automóvil en la República Checa hasta 16.0 en la antigua Unión Soviética. A título comparativo, en Japón hay 3.0 personas por automóvil, en Canadá 2.0 y en Australia 2.2.

La industria automovilística es de ámbito mundial. El dominio estadounidense del sector permaneció desde 1910 hasta 1965, cuando Estados Unidos todavía fabricaba el



50% de los vehículos de todo el mundo.”<sup>11</sup> Aunque ese dominio ya no existe, Estados Unidos siguió encabezando la producción mundial hasta el 2008, como se expondrá en los siguientes párrafos de esta descripción.

“En 1902, la empresa alemana Daimler adquirió una filial con participación en Austria, lo que la convirtió en la primera empresa multinacional del automóvil. Una multinacional es una empresa que tiene instalaciones de producción importantes en diferentes países, a menudo vinculadas por un tráfico cruzado de suministros.”<sup>12</sup>

En la actualidad, las empresas multinacionales más desarrolladas son Ford y General Motors, seguidas por las japonesas Toyota y Nissan. Los productores europeos están mucho más ligados a su zona, aunque el alemán Volkswagen y el italiano Fiat tienen instalaciones importantes en México y Sudamérica. Las empresas europeas de carácter más multinacional son los principales fabricantes de piezas y los productores de camiones como Mercedes-Benz o Volvo.

La mayoría de las empresas de vehículos que funcionan en el resto del mundo, son filiales de los principales productores estadounidenses, japoneses y europeos. En países como Malasia, China o la India, las empresas locales se encargan de la fabricación, pero siempre con una ayuda importante de los gigantes grupos extranjeros. “A mediados de la década de 1990, parecía que sólo las empresas surcoreanas Hyundai, Daewoo, Kia, Sanguyong y Samsung, podrían convertirse en fabricantes de automóviles independientes, capaces de financiar, diseñar y producir sus propios vehículos.”<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Larios Tovar, Edgar Oswaldo. Ob.cit. Pág. 5

<sup>12</sup> Ibid. Pág. 6

<sup>13</sup> Ibid. Pág. 6

En la actualidad, China, es el mercado más grande del automóvil. Este es el título exhibido en el diario Siglo21 del once de enero del dos mil diez, citado por la Agencia EFE. El artículo dice: "Beijing. En el año 2009 se vendieron en China 13.5 millones de automóviles, un aumento del 44% más que en 2008. Esto convirtió al país asiático en el mayor mercado mundial de vehículos superando por primera vez a Estados Unidos, destacó el oficialista China Daily.



El mercado de automóviles chino acusó la crisis mucho menos que otros, y fue uno de los beneficiados por el plan de estímulo de Beijing para fomentar la demanda interna y compensar así la caída de las exportaciones, con subsidios a la compra de automóviles menos contaminantes y ayudas a campesinos para adquirir vehículos. El auge coincidió con la mala situación del mercado estadounidense, donde se vendieron 10.43 millones de automóviles en 2009, un 21% menos que en 2008 y la cifra más baja en 27 años.

Las cifras, no obstante, han sido calculadas y comparadas por el centro de Investigación de la Automoción estadounidense, por lo que habrá que esperar a su confirmación por parte de la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM).<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Diario Siglo XXI. Pág. 15. 10 de enero de 2010.

## CAPÍTULO II



### 2. La propiedad

Se describe en forma resumida la definición de propiedad, su evolución, sus características y las teorías que la justifican, considerando que tiene relación con los derechos patrimoniales que se destacan con los bienes objeto central de nuestro estudio, destacándose dentro de estos el automóvil, y todas las derivaciones jurídicas que conlleva el análisis del acto o negocio jurídico de los documentos que acreditan dichos derechos.

Previo a abordar el tema de la propiedad se trae a colación el concepto de bien, detallado en el Artículo 442 del Código Civil manifiesta: "Son bienes las cosas que son o pueden ser objeto de apropiación, y se clasifican en inmuebles y muebles". El mismo código en su artículo siguiente nos indica que pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no estén excluidas del comercio por su naturaleza o por disposición de la ley. Por lo que se concluye que los vehículos son bienes muebles derivado que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos ni del inmueble donde estén colocados, referencia a que hace el Artículo 451 de la citada ley.

#### 2.1 Concepto de propiedad

La propiedad, "es el poder directo e inmediato sobre un objeto o bien por la que se atribuye a su titular la capacidad de disponer del mismo, sin más limitaciones que las



que imponga la ley. Es el derecho real que implica el ejercicio de las facultades jurídicas más amplias que el ordenamiento jurídico concede sobre un bien”.<sup>15</sup>

Según el jurista guatemalteco, Brañas, indica que “la doctrina de origen romanista fundamenta el concepto del derecho de propiedad en el conjunto de facultades que lo integran y que este criterio ha hecho sentir su influencia en los códigos civiles de países latinos.”<sup>16</sup>

De conformidad con lo que expresa nuestro ordenamiento jurídico sustantivo, el Artículo 464 del Código Civil, “La propiedad es el derecho real de gozar y disponer de los bienes dentro de los límites y con la observancia de las obligaciones que establecen las leyes”.

El jurisconsulto Puig Peña, hace referencia a la definición de derecho de propiedad expresada por Valverde, indicando que “es el vínculo jurídico por el cual una persona tiene la facultad exclusiva de obtener la generalidad de los servicios sobre una cosa, a excepción de aquellos prohibidos o limitados por la ley o la concurrencia de los derechos de otro.”<sup>17</sup>

Para el estudio que se pretende, con la definición legal detallada sobre la propiedad, que no contradice la definición de Valverde, se continuará analizando el registro, la documentación de los automóviles y sus implicaciones.

---

<sup>15</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/propiedad>

<sup>16</sup> Alfonso Brañas. Manuel de Derecho Civil. Página 294.

<sup>17</sup> Puig Peña, Federico. Compendio de Derecho Civil. Pág. 283



## 2.2 Evolución histórica

Se hace necesario identificar el devenir de nuestro instituto jurídico del Derecho de Propiedad y para el análisis que se esta aportando se identifica al jurista Licenciado Carlos Vásquez Ortiz, quien se su obra Derecho Civil II, primera parte, detalla lo siguiente.

“La evolución del Derecho de Propiedad puede enmarcarse dentro de las cuatro grandes edades de la historia: Edad antigua, edad media, edad moderna y edad contemporánea.

A. Edad antigua: Este período comprende desde el inicio de la historia hasta las invasiones de los bárbaros en Europa y durante el mismo se dieron las siguientes formas de derecho de propiedad.

A.1. Propiedad religiosa: La propiedad pertenecía a la Deidad y ésta la distribuía a través de los representantes.

A.2 Propiedad colectiva o tribal: En donde la propiedad de la tierra correspondía a la comunidad y era distribuida entre los jefes de las familias para su uso.

A.3 Propiedad en el Derecho Romano: Adquiere carácter individual después de superar una etapa de colectivismo. Se admitió una propiedad quiritaria, es decir, que solo los ciudadanos romanos podían adquirir la propiedad.”<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Derecho Civil II. Pág. 23



B. Edad media: Como lo indica el jurista, Licenciado Vásquez Ortiz, “comprende desde la caída del Imperio Romano de Occidente, hasta la caída de Constantinopla en poder de los turcos, en esta época se da el feudalismo, el señor feudal continuaba siendo propietario, la perpetuidad del derecho de disfrute otorgado al vasallo hizo que se le llegase a considerar a éste como propietario y para distinguirlos se llamó dominio directo a la propiedad del señor y dominio útil a la del vasallo”.<sup>19</sup>

C. Edad moderna: Señala el jurista Federico Puig Peña, que “el problema social que quedaba pendiente lo resolvió, la revolución francesa, dando el golpe de gracia a los últimos restos de la propiedad feudal, que tan intensamente se había defendido hasta los últimos momentos. Eliminadas las partículas de soberanía de que la propiedad gozó en los últimos tiempos, se fueron incorporando a la nación las propiedades. Las ideas reinantes en la época acometieron, finalmente, la destrucción de todos los gravámenes que la propiedad tenía”.<sup>20</sup>

D. Edad contemporánea: “Comienza en 1789 y llega hasta nuestros días. Se ha marcado dos tendencias referidas a la propiedad que son el capitalismo y el socialismo.”<sup>21</sup>

El jurista guatemalteco Brañas, señala que “modernamente, ha surgido una tendencia a considerar el derecho de propiedad en su función social. Manteniendo los códigos, más o menos, el criterio antiguo, han sido principios constitucionales los que han hecho énfasis en el nuevo principio. Aunque no exactamente precisada, puede considerarse la función social como el propósito legislativo de que el derecho de propiedad sea

---

<sup>19</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Ob.cit. Pág. 23

<sup>20</sup> Puig Peña, Ob.cit. Pág. 57.

<sup>21</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Ob.cit. Pág. 24



reconocido y ejercido en razón del no dañar y sí beneficiar a la sociedad.<sup>22</sup> Este concepto es, en especial, relevante en cuanto a la propiedad de bienes inmuebles. En relación a las rústicas, han servido de base a reformas agrarias. En relación a los urbanos, ha permitido la construcción de obras que requieren las ciudades para su desarrollo.

### 2.3 Características

Según el jurista Vásquez Ortiz, que se advierte como características del derecho de propiedad, “en primer lugar que es un poder moral; en segundo lugar que es un derecho exclusivo y en tercer lugar que es derecho perfecto, pero con carácter de limitación y subordinación, y por último se considera también como un derecho perpetuo”.<sup>23</sup>

Es un poder moral porque la apropiación que se hace del bien es reflexiva y no instintiva, es decir, la destinación fin se hace previo el conocimiento del fin que se acepta libremente.

Es un derecho exclusivo, derivado de la limitación esencial de la utilidad en muchos objetos, que no puede aplicarse a remediar las necesidades de muchos individuos a la vez. Por esta razón, no son bienes apropiables los llamados de uso, inagotable o bienes libres, que existen en cantidades sobrantes para todos, como el aire atmosférico, el mar o la luz solar.

---

<sup>22</sup> Brañas, Alfonso, Ob. cit. Pág. 325

<sup>23</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Ob.cit. Pág. 22



Es un derecho perfecto. El derecho de propiedad puede recaer sobre la sustancia misma de la cosa, sobre su utilidad o sobre sus frutos; de aquí deriva el concepto de dominio imperfecto según que el dominio se ejerza sobre la sustancia (dominio radical) o sobre la utilidad (dominio de uso sobre los frutos, dominio de usufructo). Estas tres clases de dominio, al hallarse en un solo sujeto, constituyen el dominio pleno o perfecto. El derecho de propiedad es un derecho perfecto, pues por él, todo propietario puede reclamar o defender la posesión de la cosa, incluso mediante un uso proporcionado de la fuerza, y disponer plenamente de su utilidad y aún de su sustancia, con la posibilidad en determinado supuestos de destruir la cosa.

Es un derecho limitado o restringido por las exigencias del bien común, por la necesidad ajena y por la ley, y subordinado, en todo caso al deber moral.

Es perpetuo porque no existe un término establecido para dejar de ser propietario. Para esta característica Puig Peña, indica que es una relación jurídica de naturaleza perpetua, dado que no lleva en sí mismo una razón de caducidad.

## **2.4 Teorías que justifican la existencia de la propiedad privada**

Se describen las teorías o corrientes que justifican la existencia de la propiedad privada, considerando que el detalle resumido hace que el estudio sea comprensible y sencillo, algunas están referidas a un hecho o aspecto individual (teorías de la ocupación, teoría del trabajo) otras, en cambio, se basan en un hecho social o colectivo (teoría de convención, teoría de la ley) teorías que existen que fundamentan la propiedad en un aspecto sociológico y económico; en la naturaleza racional y social del hombre, y para ello se ha seleccionado las proporcionadas por el jurista Licenciado Vásquez Ortiz, entre ellas: la teoría de la ocupación, la teoría del trabajo, la teoría de la convención, la teoría de la ley, y la teoría moderna.



A. Teoría de la ocupación: Sostiene que hubo un momento o estado social (aislamiento) en que los bienes eran comunes y que, por lo tanto, cada hombre podía ocupar lo referido para satisfacer sus necesidades básicas, esta ocupación lo convertía en propietario. “Encuentra su fundamento en la apropiación que el hombre primitivo hizo de las Res nullius.”<sup>24</sup> Esta teoría explica el apareamiento de la propiedad, pero, no justifica su existencia.

B. Teoría del trabajo: “Consideran la propiedad como producto del trabajo estableciendo una pretensión moral y hasta jurídica de lo producido.”<sup>25</sup> En cierta medida, podemos decir, que esta teoría es complementada con la anterior, pues para ella la ocupación no basta para explicar la propiedad, aquella solo confiere posesión que transforme en propiedad mediante el trabajo.

C. Teoría de la convención: “Encuentra la razón de ser del Derecho de la Propiedad en el mismo fundamento de la sociedad, afirma que mediante una convención colectiva se impuso limitaciones a la libertad sobre la propiedad, a fin de encontrar una garantía real y efectiva a sus derechos.”<sup>26</sup> Afirma que ni la ocupación ni el trabajo sirven de fundamento al derecho de propiedad, porque no obliga a los demás a respetar dicho derecho. Esta obligación solo se genera de un consentimiento mutuo o convención.

D. Teoría de la ley: “Expuesta por Mirabeau, quien señala que sin ley no existe ningún derecho y que por tanto es ésta (la ley), el verdadero fundamento del derecho de

---

<sup>24</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Ob. cit. Pág. 24

<sup>25</sup> Ibid. Pág. 24

<sup>26</sup> Ibid. Pág. 24



propiedad.”<sup>27</sup> Esta tesis tiene mucha semejanza con la anterior, pues la ley es más que la expresión del consentimiento común de los asociados.

E. Teoría Moderna: Tres son las opiniones que se incluyen dentro de este rubro.

“La que encuentra fundamento en la personalidad humana.

Las que justifican la propiedad exclusivamente en atención a la utilidad o servicio que reportan a la sociedad.

Las que precisan la aprobación de las cosas del mundo exterior, útiles a la subsistencia y progreso de unos y otros”.<sup>28</sup>

## 2.5 Sentido social del derecho de propiedad

Según el jurista, Licenciado Vásquez Ortiz, el sentido social del Derecho de Propiedad “se encuentra fundamentado en alcanzar el progreso individual y el desarrollo nacional.”<sup>29</sup>

Lo que se encuentra perfectamente delimitado en la máxima piedra angular de nuestro ordenamiento jurídico, de esa forma el Artículo 39 de la Constitución Política de la República queda establecido “Se garantiza la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana. Toda persona puede disponer libremente de sus bienes de acuerdo con la ley. El Estado garantiza el ejercicio de este derecho y deberá crear las condiciones que faciliten al propietario el uso y disfrute de sus bienes, de manera

---

<sup>27</sup> Ibid. Pág. 25

<sup>28</sup> Ibid. Pág. 25

<sup>29</sup> Ibid. Pág. 25



que se alcance el progreso individual y el desarrollo nacional de todos los guatemaltecos”.

De esa cuenta este Derecho de Propiedad es básico para regular todas relaciones que se analizarán respecto a la figura de análisis el vehiculo como bien mueble.

## 2.6 Facultades que integran el derecho de propiedad

La doctrina estudia a las facultades que integran el Derecho de Propiedad como simples manifestaciones de la plenitud general que constituye la propiedad, dividiéndolas en dos tipos:

A. Facultades de disposición (Strictu Sensu): Referidos a la potestad del propietario de enajenar sin obstáculos de ninguna naturaleza los bienes sobre los que ejercen su derecho. “Enajenar, es transmitir, es hacer ajeno lo que es mío, y se puede transmitir por negocios entre vivos, mortis causa, en forma onerosa o bien gratuita, aunque en la actualidad se ha restringido el sentido de este término hasta limitarlo a las transmisiones.”<sup>30</sup>

B. Facultad de gravar: “Gravar es imponer una limitación sobre un bien a efecto de garantizar con ello el cumplimiento de una obligación.”<sup>31</sup> Todo propietario en virtud de un acto voluntario puede imponer gravámenes sobre sus bienes, denominado para muebles (prenda) y para inmuebles (hipoteca).

---

<sup>30</sup> Ibid. Pág. 26

<sup>31</sup> Ibid. Pág. 26



C. Facultades de Uso y Aprovechamiento. Estas facultades comprenden el uso, es la utilización de los bienes de acuerdo a su naturaleza para la satisfacción de las necesidades humanas, y, el aprovechamiento que es el disfrute o frutos que produzca un bien.”<sup>32</sup>

## 2.7 Extinción y limitación que integran el derecho de propiedad

La legislación tiende a poner limitaciones cada vez más numerosas, se encuentran dos categoría de limitaciones legales: unas de interés social y otras veces las limitaciones a la propiedad derivan de las relaciones de vecindad.

A. Limitaciones de interés social: “Tienen mayor trascendencia y entre ellos se pueden señalar los derivados de no destruir propiedades agrícolas, industriales, etc. Las circunstancias o normas en la cual se gravan tierras ociosas.”<sup>33</sup> La máxima limitación estriba en su expropiación, por ello queda establecido en el Artículo 40 de la Constitución Política de la República y Artículo 467 del Código Civil, que únicamente en casos concretos y por razones de utilidad colectiva, beneficio social o interés social o interés público debidamente comprobadas, previa indemnización.

B. Limitaciones derivadas de relaciones de vecindad: Entre estas se encuentran:

B.1 La prohibición de hacer excavaciones que lesionen al vecino (Artículo 474 Código Civil).

---

<sup>32</sup> Ibid. Pág. 26

<sup>33</sup> Ibid. Pág. 27



B.2 Obligación del propietario de establecer límites de su propiedad (Artículo 476 Código Civil).

B.3 Prohibiciones de algunas edificaciones y plantaciones, sin se sujetan a condiciones especiales (Artículo 477 Código Civil).

B.4 Prohibición de realizar actos que lesionen las paredes divisorias entre vecinos (Artículo 478 Código Civil).

## **2.8 Propiedad del espacio aéreo y subsuelo**

Se relaciona con los llamados límites físicos de la propiedad, es decir, el derecho que se extiende por encima y hacia debajo de la superficie.

El Artículo 473 del Código Civil establece al respecto: “La propiedad del predio se extiende al subsuelo y al sobresuelo, hasta donde sea útil al propietario, salvo disposiciones de leyes especiales”

“A. El espacio aéreo: Con relación a la propiedad del espacio aéreo se considera indispensable para asegurar el derecho de superficie, facultar al propietario el utilizar el espacio que se encuentre sobre los contornos físicos de su propiedad; sólo la propiedad de superficie no tendría razón de ser, pues el hombre necesita espacio aéreo para edificar sus construcciones.

B. El Subsuelo: Con esta propiedad ocurre lo mismo, el propietario necesita sembrar, hacer cimientos, excavaciones, y por eso la propiedad del subsuelo es hasta donde sea



útil, dentro de estas excepciones, como las de los hidrocarburos y arqueológicas.”<sup>34</sup>

## 2.9 Modos de adquirir la propiedad

Los modos de adquirir la propiedad son aquellos hechos o negocios jurídicos que producen la traslación de la propiedad de un patrimonio determinado. A este modo de adquirir la propiedad se le llama también título. Se hace referencia al concepto expresado por el estudioso, Licenciado Vásquez Ortíz, que dice: “Son aquellos hechos jurídicos a los cuales la ley reconoce la virtud de hacer surgir el dominio de un determinado sujeto.”<sup>35</sup>

Clasificación: Existen diversas clasificaciones de los modos de adquirir la propiedad, pero aún ninguna aparece haber alcanzado el relieve de la tradicional que los divide en:

A. Originarios: Es cuando el adquirente no recibe derechos de ninguna otra persona, sea porque en el momento de la adquisición el bien adquirido nunca fue o no era más el objeto de un derecho preexistente, o bien porque la ley suprime o transforma, en beneficio del nuevo adquirente, el derecho preexistente.

“Dentro de los modos originarios aparecen en primer término aquello que dan lugar a un derecho primigenio sobre el bien adquirido y que son:

---

<sup>34</sup> Ibid. Pág. 27

<sup>35</sup> Ibid, Pág. 28



La actividad creadora del hombre

La ocupación

La accesión<sup>36</sup>

B. Derivativos: Implica la transmisión de un derecho preexistente por un autor a un sucesor. “En cuanto a los modos Derivativos de adquirir el dominio, existen cuando un derecho correspondiente a determinada persona es transmitido a otra en virtud de un título legal, esta transmisión puede operarse de diversas maneras.”<sup>37</sup>

A título universal: “Se da cuando la titularidad de un patrimonio es subrogada totalmente por una persona. Como esta substitución no puede tener efecto por negocios entre vivos, sólo puede realizarse por causa de muerte,”<sup>38</sup> es decir, este tipo de transmisión sólo opera a través de la sucesión mortis causa.

A título particular: “Este modo de adquisición está referido a cosas concretas y no a universalidades por lo que es el medio generalizado en las relaciones jurídicas de tráfico,”<sup>39</sup> puede ser mortis causa como los legados o bien por negocio entre vivos, como la compraventa o la permuta.

A título oneroso: Las adquisiciones a título oneroso se producen cuando la parte transmitente recibe a cambio una compensación de índole económica que le permite mantener el equilibrio de su patrimonio.

---

<sup>36</sup> Ibid. Pág. 28

<sup>37</sup> Ibid. Pág. 29

<sup>38</sup> Ibid. Pág. 29

<sup>39</sup> Ibid. Pag. 30



A título gratuito: Surge cuando a cambio del bien, sin recibir ninguna prestación a cambio, en el ánimo de la persona que cede un bien hay ánimo de liberalidad, como consecuencia aumenta el patrimonio del que recibe y disminuye el patrimonio del cedente.

A título intervivos: Se realiza durante la vida de las personas, de los sujetos interesados, en este sentido encontramos “todos aquellos actos propios del tráfico mercantil, cualquier acto jurídico que represente una transmisión del dominio de derechos sujetos durante su vida se producen aquí.”<sup>40</sup>

A título mortis causa o por causa de muerte: El presupuesto esencial para que tenga lugar es que el titular de los bienes muera, esto nos lleva a la teoría de la herencia de la sucesión.

Los vehículos son considerados en Guatemala como bienes, es decir, las cosas que son o puedan ser objeto de apropiación y según la clasificación de éstos, los vehículos automotores son bienes muebles.

Los vehículos pueden ser objeto de apropiación, al no estar excluidos del comercio por su naturaleza o por disposición de ley alguna.

La propiedad es el derecho de gozar y disponer de los bienes dentro de los límites y con la observancia de las obligaciones que establecen las leyes.

---

<sup>40</sup> Ibid. Pág. 30



De tal suerte que un vehículo tiene inmerso todos los elementos que lo hacen susceptible de nuestro ordenamiento jurídico, por ende las distintas formas de adquisición del mismo así como las teorías que regulan nuestro derecho sustantivo, lo hacen un bien objeto de inscripción.



## CAPÍTULO III



### 3. Derecho registral

Para adentrar en la materia jurídica que se pretende priorizar, se debe iniciar con el análisis de los conceptos inscribir y registrar, términos indispensables en lo que a derecho registral se refiere. Según expresa el Licenciado Herrera Zeizzig “inscribir es, tomar razón en algún registro, de los documentos o las declaraciones que han de asentarse en él, según las leyes. Y registrar es: transcribir o extractar en los libros de un registro público las resoluciones de la autoridad o los actos o hechos jurídicos de los particulares.”<sup>41</sup>

Según el jurista García Secayda, Derecho registral “es el conjunto de normas, doctrinas y principios que regulan la actividad de los registros públicos.”<sup>42</sup>

El registro en términos generales se puede decir que es una “institución creada por el Estado, donde se inscriben hechos, actos y contratos de los particulares y resoluciones de las autoridades, destinadas a dar fe, para el aseguramiento de los derechos que de ellos se derivan”.<sup>43</sup>

Los registros vienen a llenar una necesidad de la sociedad y no son instituidos solo porque sí. Su fuente deriva del deber del Estado de proteger y asegurar los derechos de los habitantes del país a través de normas transparentes y justas. Nuestra

---

<sup>41</sup> Herrera Zeissig, Erwin Estuardo. Análisis Jurídico del Registro Aeronáutico Nacional y su importancia en la sociedad guatemalteca. Pág. 3.

<sup>42</sup> García Secayda, Milton Tereso. Importancia y aplicación de los principios procesales. Pág. 30.

<sup>43</sup> Tello Girón, Erasmo Abraham. Consideraciones del derecho registral en Guatemala. Pág. 3.



Constitución Política en su Artículo 2 establece: “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.”

Uno de los principales objetivos del derecho registral es resguardar la seguridad jurídica de los ciudadanos al ejercer un estricto control de los actos y hechos inscribibles, como por ejemplo una compraventa o un nacimiento respectivamente, con el fin de evitar conflictos más adelante. Derecho registral es el que regula el funcionamiento de los registros públicos, civil, mercantil, de la propiedad, etcétera.

### **3.1 Antecedentes**

Desde épocas remotas el hombre mostró interés por dejar grabados en una o en otra forma los acontecimientos que eran importantes para él.

Las más antiguas inscripciones de que tenemos noticia, las llevaron a cabo “los sumerios en los años 4,000 y 3,500 A.C. Los sumerios fueron autores del primer código de derecho, redactado por el rey Ur Namnú en el año 2,250 A.C., mejorando por el famoso Hammurabi en el 1,700 A.C.

En Babilonia hubo archivos documentales, donde se llevaba el control de la venta de inmuebles.

En la Biblia, en el libro de éxodo, y de números se hace mención de censos israelitas.



En el antiguo Egipto llevaban un control más específico de las ventas de inmuebles para efectos de pago de impuestos.

En Grecia, en el Areópago se tenía un registro con placas de bronce, en el que se dejaba constancia del nombre del juez, su parroquia y el sector. En Roma existieron registros de personas, pero para fines económicos y militares, no para determinar el estado civil de las mismas.

En la Edad Media se encuentran pruebas indiscutibles de la existencia del registro civil, siendo su precursor el registro que se llevaba en las parroquias católicas.”<sup>44</sup>

“La publicidad registral es creación germánica. En España en lo que respecta al derecho registral se desarrollan diversas formas de publicidad entre ellas está la robración, que es la ratificación pública y solemne de la transferencia de un inmueble. La consolidación del régimen de publicidad registral se origina con la publicación de la ley hipotecaria de 1861.”<sup>45</sup>

En nuestro país, el derecho registral proviene del dominio que ejerció la legislación española como resultado de la conquista. Ya, que la corona española impuso su lengua, su religiosidad, su modo de vida, su sistema legal a las tierras conquistadas.

El registro civil tuvo su origen en la necesidad de tener o de llevar un control a cada persona. El registro de la propiedad surgió con el advenimiento del registro hipotecario, aún no existía el principio de publicidad, sino que su función era

---

<sup>44</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob. cit. Pág. 4.

<sup>45</sup> Carral y de Teresa, Luis. Derecho Registral. Pág. 221



meramente administrativa, cuando la malicia de las personas hacía que las cargas gravámenes sobre inmuebles estuvieron ocultos, y no se percibieran, haciendo muy difícil conocer la situación de estos.

Entonces, se dio el principio de publicidad, convirtiéndose en indispensable; puesto que sabemos que la seguridad es uno de los valores que el derecho como disciplina debe de realizar. Es así como los legisladores y tratadistas han ideado la creación de instituciones que deben proteger estos valores.

“Al derecho registral se le ha llamado también derecho hipotecario y derecho inmobiliario; derecho hipotecario fue el nombre que se le dio en la madre patria por el nombre de la ley que se llama ley hipotecaria”<sup>46</sup>, pero se comprende sin dificultad que el registro abarca eso y mucho más.

Tampoco es correcto el término derecho inmobiliario, ya que el registro público no solo hace hincapié en lo que a bienes inmuebles se refiere, sino también a derechos sobre bienes muebles identificables.

El derecho registral está ubicado dentro de lo que es el derecho civil, del cual forma parte, creado para lo protección de los derechos que son objeto de inscripción.

Así mismo, el derecho registral está íntimamente ligado con el derecho notarial, pues ambos buscan la seguridad jurídica, por eso deben estar separados; además, permiten que se dé la justicia, la equidad y también en última instancia la libertad. Los actos notariales y registrales se relacionan con los más variados aspectos del derecho, en

---

<sup>46</sup> Herrera Zeissig, Erwin, Ob. cit. Pág. 5



algunos casos dándoles la vida misma. No debemos olvidar que el estado de derecho requiere que exista seguridad jurídica para la convivencia pacífica y evitar futuras controversias que pudieran suscitarse tanto en los servicios notariales como registrales.

### 3.2 Sistemas registrales

Debemos entender por sistema registral, como “una técnica de llevar el registro en un determinado ordenamiento, que conlleva la publicidad registral y el medio para efectuarla”.<sup>47</sup> Los sistemas registrales son varios, y pueden corresponder a su creación y funcionamiento, puntos de vista y distintas finalidades.

Para efectos del presente estudio, se toma los sistemas registrales que expone el jurista Herrera Zeissign, en su obra “Análisis Jurídico del Registro Aeronáutico Nacional y su importancia en la sociedad guatemalteca”, según la forma en que se haga la inscripción, mencionando los siguientes, con la observación que no son los únicos:

“El sistema de transcripción: Por el cual documento se archiva o se copia íntegramente en los libros del registro;

El sistema del folio personal: En el cual los libros se llevan por índices de personas, o sea, de propietarios o titulares de derechos;

---

<sup>47</sup> Muñoz, Nery Roberto. Derecho Registral. Pág. 7.



El sistema del folio real: En que los libros se llevan por bienes o fincas, a cada una de las cuales se le abre un folio, en el que se inscriben todos los cambios o gravámenes relacionados con dicha finca.<sup>48</sup>

### 3.3 Principios registrales

Los principios registrales, conocidos como principios hipotecarios en España, son las ideas principales que inspiran el ordenamiento del sistema registral. Pérez Fernández del Castillo, cita a Roca Sastre, dice “son los principios las orientaciones capitales, las líneas directrices del sistema, la serie sistemática de bases fundamentales y el resultado de la sintetización del ordenamiento jurídico registral”. Estos preceptos sirven de directrices y llevan a una excelente comprensión más a fondo de la materia registral y para el efecto se exponen los siguientes principios:

**Principio de rogación:** Aunque la inscripción es obligatoria debe existir petición de parte del interesado para poder hacerla.

**Principio de inscripción:** Solamente los derechos que se encuentren debidamente inscritos gozan de seguridad jurídica y protección por parte de los registros constituidos.

**Principio de legalidad:** Por este principio los documentos que ingresen al Registro deben llenar todos los requisitos legales de fondo y de forma.

---

<sup>48</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 6



Principio de publicidad: El registro tiene que dar a conocer la situación jurídica de los bienes inscritos y toda persona sea o no tercero tiene el derecho que se le muestren los asientos del Registro.

Principio de especialidad: “Por medio de este principio se fijan con claridad las características del acto registrado, de manera que se pueda diferenciar de los demás”.<sup>49</sup>

### 3.4 Función calificadora de los registradores

Manifiesta el jurisconsulto Pérez Fernández del Castillo, que “el principio de publicidad que la ley concede a los asientos registrales y los efectos que de la misma se derivan, tienen su base en un requisito anterior que tiene cumplirse para que el documento registrado este protegido, este requisito previo es la calificación registral. Sería antijurídico pensar que la seguridad del tráfico tuviera como base un acta tachado de nulidad o defectuoso.”<sup>50</sup>

El registrador se convierte de esta manera en un contralor para cumplir a cabalidad el principio de legalidad. No basta que los documentos sean auténticos y que hayan sido realizados por Notarios de tal vez amplia trayectoria jurídica, es imprescindible que todos los documentos sean analizados y examinados cuidadosamente por un funcionario, al cual la ley ha otorgado facultades para calificarlos y para tomar la decisión de aceptarlos o rechazarlos por no llenar los requisitos legales.

---

<sup>49</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 7

<sup>50</sup> Mazín Cáceres, Héctor Manuel. La función calificadora del registrador de la propiedad de Guatemala. Pág. 44



La función calificadora puede ser definida así: “es el instrumento jurídico por medio del cual el Registrador, verifica, examina y analiza la legalidad, tanto de fondo como de forma de los documentos presentados al Registro para su inscripción, con el objeto de aceptarlos, suspenderlos, o denegarles el acceso al Registro, indicando en estos últimos casos, los motivos y la ley en que se funda.”<sup>51</sup>

Debido a que el Registrador califica bajo su estricta responsabilidad la legalidad tanto de forma como de fondo de los documentos presentados para su inscripción debe tener mucho cuidado a fin de evitar que tengan acceso al registro documentos inválidos o no válidos y de dar paso como se dijo anteriormente al principio de legalidad.

### **3.5 Relación jurídica registral**

El titular registral. El primer sujeto de la relación jurídica registral es el usuario, que recibe el nombre de titular registral, que puede ser cualquier persona individual o jurídica.

El registrador. El otro sujeto de la relación jurídica registral es el Registrador. Aunque detrás de la figura del registrador se encuentran otros funcionarios y empleados que colaboran con su labor, entre ellos, los calificadores registrales, que hacen la calificación registral, los operadores registrales que son los que efectúan las operaciones registrales, el Registrador sustituto, que firma las operaciones, lo que hace también el Registrador y los Registradores auxiliares.

---

<sup>51</sup> Mazin Cáceres, Héctor Manuel. Ob.cit. Pág. 44.



El tercero. Con respecto al tercero tenemos que distinguir entre tercero en el orden civil y el tercero registral.

Pérez Fernández del Castillo, explica que: “Al estudiar la noción de tercero se distingue entre tercero en el orden civil puro y en orden para los efectos del Registro. El primero es completamente extraño o ajeno a un acto o contrato, por no haber tenido relación jurídica con ninguna de las partes, y sólo tiene un deber general de respeto o abstención respecto a dicho acto. Existe además en el mismo orden civil el tercero adquirente es quien ha entrado en relación jurídica con alguna de las partes de un contrato, respecto de lo que es materia u objeto del mismo, como sería el caso de la celebración de un nuevo contrato. Estos terceros son los causahabientes. En cambio tercero para los efectos del Registro es el tercero adquirente ya mencionado, frente a una situación inscrita en el Registro Público de la Propiedad, es decir, frente a un determinado contenido registral”.<sup>52</sup>

Por lo anterior se puede entender por tercero, para efectos registrales, al titular de derechos reales que estén también inscritos en el Registro de la Propiedad.

La figura del tercero adquirente de buena fe, resulta cuando una persona adquiere conforme a los datos del Registro, sin ninguna causa de nulidad.

También existe la figura de los terceros que han adquirido de la persona que aparece indebidamente como dueña en los asientos del registro.

---

<sup>52</sup> Pérez Fernández del Castillo. Derecho Registral. Pág. 158



### 3.6 Reseña de algunos registros guatemaltecos

Las reseñas que más adelante se expresan se encuentran detalladas en la obra “Análisis del Registro Aeronáutico Nacional y su importancia en la sociedad guatemalteca” escrita por el Licenciado Erwin Estuardo Herrera Zeissing, que en forma resumida ilustran los antecedentes de la institución de los registros en Guatemala.

“Registro Civil: Después de la Secesión Política de la Capitanía General de Guatemala, continuaron rigiendo el conjunto de leyes españolas vigentes durante la Colonia, por haberse mantenido en esencia la estructura administrativa y jurídica anterior. El Licenciado J. Joaquín Palma anota la tentativa del Doctor Mariano Gálvez para modificar algunas instituciones civiles, que no llegó a cristalizar. Contempló reformas para incluir el divorcio, la limitación de la patria potestad y tutela, permitiendo la habilitación de los menores.

El Código Civil guatemalteco de 1877 establece el Registro Civil y desplaza los registros parroquiales, que se regían por el Derecho Canónico, consignando bautizos, matrimonios e inhumaciones en panteones o tierra sagrada. Reglamenta y distribuye el Registro del Estado de las personas en libros de Nacimientos, Ciudadanía, Extranjeros Domiciliados, Matrimonios, Reconocimientos de Hijos, Adopciones y Defunciones.

A falta de Actas del Registro, admite como prueba supletoria la posesión notoria de estado, que consiste en el goce público que todo individuo puede tener del lugar que ocupa en la sociedad y la familia.



El Artículo 436 del Código Civil de 1877 establece que en la capital de la República habrá un funcionario encargado del Registro Civil de las personas; en las demás poblaciones que tengan municipalidades el registro estará a cargo del Secretario Municipal. Este Código además prescribe reglas precisas, terminantes y detalladas para que los registros se lleven con exactitud.

En la ciudad capital de la República, el depositario del Registro Civil, era nombrado por el Gobierno, por cuatro años prorrogables, debiendo ser ciudadano en ejercicio, de notoria buena conducta y abogado o escribano público. En las demás poblaciones el registro quedaba a cargo del secretario municipal. Aunque el Código no lo disponía expresamente, es indudable que el registrador tenía fe pública.

El sistema de Registro Civil era mixto: gubernamental en la ciudad capital y municipal en el resto del país.

Era obligatorio asentar los nacimientos, ciudadanía y domicilio de los extranjeros; los matrimonios, reconocimiento de hijos, adopciones y defunciones. (Artículo 439). Los agentes diplomáticos y consulares de la República llevaban el registro de nacimiento, matrimonios, cambios de nacionalidad y defunciones de guatemaltecos residentes o transeúntes en países en que aquellos estuvieren acreditados (Artículo 477).

Entre las disposiciones reglamentarias o generales se previó forma de subsanar la omisión de partidas, errores en la inscripción y la rectificación de éstas. En caso de pérdida o carencia de registro se admitió pruebas supletorias (declaraciones de testigos y documentos auténticos) y en su defecto, podría probarse el estado civil por la notoria posesión del matrimonio y la de hijo legítimo. Sus reglamentaciones, sin embargo, son



claras y al alcance del entendimiento de la generalidad de ciudadanos, a quienes actualmente se encomienda el Registro.<sup>53</sup>

Registro de la Propiedad: El Registro de la Propiedad es una institución de derecho encaminada a la protección de la propiedad privada. “Fue creada mediante Decreto 175, en el año 1877, durante el gobierno del General Justo Rufino Barrios. Hasta ese entonces únicamente existía un registro de hipotecas, que consistía en una toma de razón de las mismas, que apenas llenaba las necesidades del desarrollo crediticio a causa de la mala organización del régimen hipotecario existente.

Simultáneamente, se emitió el Reglamento del Registro de la Propiedad, el cual se refiere al rayado de libros de registro, a la obligación de firma y autorización del Juez y del Registrador. Se reguló que los libros deben ser foliados con inscripciones, anotaciones y asientos bajo el sistema de tracto sucesivo, teniendo los libros margen suficiente para anotar cualquier razón de suspensión que sufra el documento.

Se contempla, asimismo, la obligación del Registrador de autorizar con su firma las inscripciones, cancelaciones y anotaciones y con media firma las notas marginales y los libros de inscripción y de índices por departamento. Se indica el contenido de los asientos y norma como deben realizarse las inscripciones. Crea dos libros: uno para fincas urbanas y otro para rústicas. Hechas las operaciones en los libros de inscripciones, se trasladan a los índices.

El Registro de Propiedad quedó abierto al servicio del público en la ciudad de Guatemala, el quince de septiembre de 1877; posteriormente entraron en

---

<sup>53</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 13



funcionamiento los de Quetzaltenango, Chiquimula y Alta Verapaz. El de la capital se denominó Registro del Centro y comprendía los entonces departamentos de Guatemala, Santa Rosa, Escuintla, Sacatepéquez, Chimaltenango y Amatitlán. El de Quetzaltenango, los de occidente de la República; el de Chiquimula los del oriente; y el de Alta Verapaz agrupaba a los departamentos del norte del país. Posteriormente, estimándose que dos registros bastaban para suplir las necesidades nacionales, se suprimió el de Chiquimula y el de Alta Verapaz.”<sup>54</sup>

El Artículo 1124 del Código Civil guatemalteco preceptúa “El Registro de la Propiedad es una institución pública que tiene por objeto la inscripción, anotación y cancelación de los actos relativos al dominio y demás derechos reales sobre bienes inmuebles y muebles identificables. Son públicos sus documentos, libros y actuaciones.”

Como se puede vislumbrar, el principio de publicidad, es por demás importante dentro de lo que nuestra ley conceptualiza como Registro de la Propiedad, pues, cualquier persona puede solicitar que se le muestren los libros que allí se llevan, para verificar cualquier asunto relacionado con el estado de los bienes inscritos.

En el Registro de la Propiedad, se inscriben más que todo actos y contratos, o sea, manifestaciones de voluntad, como por ejemplo: una compraventa, un testamento; pero también se pueden inscribir hechos, como la cancelación de un usufructo vitalicio en virtud de la muerte del usufructuario.

En cuanto a inscribir, anotar y cancelar, hay que hacer la diferenciación entre cada uno de éstos términos.

---

<sup>54</sup> Barrios Carrillo, Axel Estuardo Alfonso. Aspectos Fundamentales de los Registros en Guatemala. Pág. 40



“Inscribir es escribir extractos o transcripciones de los documentos, en las columnas más importantes del folio tales como: el dominio, la posesión, usufructo, promesa de venta, etc. Cuando se habla de anotación se refiere a escribir extractos o transcripciones de documentos en las columnas de anotaciones preventivas tales como las demandas, embargos o cuando los documentos, por no llenar alguna formalidad no se pueden inscribir definitivamente. Y cancelar es dejar sin efecto una anotación preventiva o una inscripción definitiva.”<sup>55</sup>

Libros que se llevan en el Registro de la Propiedad: En el Registro de la Propiedad es obligatorio llevar por lo menos los siguientes libros principales:

- a) De entrega de documentos;
- b) De inscripciones;
- c) De cuadros estadísticos;
- d) De índices por orden alfabético de apellidos de los propietarios y poseedores de inmuebles.

Es importante establecer el derecho de prioridad, para cumplir con el tracto sucesivo, o sea, primero en tiempo, primero en derecho, lo cual deviene de un orden en el tiempo, que se realiza para hacer la inscripción correspondiente, tomando en cuenta que en

---

<sup>55</sup> Herrera Zeissig, Erwin, Ob. cit. Pág. 8



nuestra legislación civil, si un bien inmueble o derecho real es vendido a personas prevalecerá la venta que primero se haya inscrito en el Registro General de la Propiedad, por lo que hay que hacer constar la hora, el día, el mes y el año de su presentación al Registro, lo cual se lleva a cabo en el libro de entrega de documentos.

En el libro de inscripciones se hacen constar los derechos reales inscritos, y los gravámenes que afectan a los bienes inscritos.

En cuanto al libro de cuadros estadísticos "su objeto es llevar un control de los propietarios, poseedores, el valor de los inmuebles y los documentos de valor indeterminado que llevan al registro anualmente."<sup>56</sup>

Pero estos no son los únicos libros que lleva el registro general de la propiedad, además llevará los siguientes libros:

"Libros de Prendas: Común, Agraria, Ganadera, Agrícola, Industrial, de Vehículos Motorizados y de prendas de bienes muebles por adquirir.

a) De Propiedad Horizontal;

b) De inscripciones especiales;

---

<sup>56</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 10



- c) De vehículos motorizados;
  
- d) De naves y aeronaves
  
- e) De minas
  
- f) De concesiones otorgadas por el Estado, para la explotación de cualquier recurso natural renovable
  
- g) De avisos notariales y testamentos y donaciones por causa de muerte y;
  
- h) Cualquier otro que sea necesario para el buen funcionamiento de la institución.

Un juez de primera instancia del ramo civil del departamento en donde tenga su asiento el registro, autorizará los libros, rubricando todas las hojas. En el reverso de la primera hoja de cada uno se extenderá razón que exprese las hojas que el libro contenga la que será firmada por el juez y el registrador y el sello de ambos.”<sup>57</sup>

Registro de Aeronaves: Por naturaleza, la propiedad del suelo se extiende al espacio aéreo. Conforme el Artículo 142 de la Constitución Política de la República de Guatemala, Guatemala ejerce plena soberanía y dominio sobre su territorio, que

---

<sup>57</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 10



comprende suelo, subsuelo, plataforma continental, aguas territoriales y el espacio sobre los mismos, sin perjuicio de la libre navegación marítima y aérea de conformidad con la ley y lo dispuesto en los tratados y convenciones internacionales.

“En virtud de su soberanía, y atento al desarrollo de la aeronavegación, el Estado se ha visto en la necesidad jurídica de proteger su territorio en todo el espacio aéreo, regulando el derecho de navegación aérea mediante las leyes respectivas.”<sup>58</sup>

El precepto constitucional es desarrollado por el Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República, “Ley de Aviación Civil”, que establece la soberanía exclusiva de la Nación sobre el espacio aéreo, situado sobre su territorio y aguas territoriales. Es potestad de la República conceder o negar autorización a las naves particulares de nacionalidad guatemalteca o extranjera para volar sobre su territorio, aterrizar o amarrar dentro de sus límites. Toda nave que vuele en el territorio está sometida a las leyes y autoridades de la República, quedando prohibido el aterrizaje o amaraje sin previa autorización. Conforme el Artículo 29 de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto 114-97 del Congreso de la República, corresponde al Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública. También debe velar el despacho por el cumplimiento de las estipulaciones contenidas en los tratados y convenios suscritos y ratificados a nombre de la República sobre las materias del ramo.

La navegación aérea y el movimiento de aeronaves nacionales o extranjeras es competencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

---

<sup>58</sup> Barrios Carrillo, Axel. Ob.cit. Pág. 64



Son atribuciones de dicha Dirección General, prorrogar, suspender o cancelar matrículas, certificados de navegabilidad de aeronaves nacionales y licencias para pilotos. Tiene a su cargo el Registro Aeronáutico Nacional, la Biblioteca Aeronáutica y la concesión de permisos de aterrizaje y salida.

El Artículo 15 de la Ley de Aeronáutica Civil, establece que el “Registro Aeronáutico Nacional” constará de los siguientes libros para las inscripciones correspondientes:

- a) Libro de matrículas para aeronaves nacionales
  
- b) Libro de certificados de navegabilidad
  
- c) Libro de transferencias y gravámenes
  
- d) Libro de anotación de permisos de vuelos transitorios y transeúntes
  
- e) Libro de inscripción de los certificados de pilotos nacionales
  
- f) Libro de anotación de licencias de personal aeronáutico nacional
  
- g) Todos aquellos que en una u otra forma fueren necesarios para el efecto.”



La Dirección General de Aeronáutica Civil, expedirá para todos los electos conductores, certificaciones de los asientos del Registro Aeronáutico Nacional.

El Certificado de matrícula “es el documento oficial que da fe de haberse efectuado la inscripción de la aeronave en Guatemala, determina su identidad y permite la admisión de la misma a la circulación aérea.”<sup>59</sup>

El Certificado de navegabilidad, testifica que la aeronave ha pasado favorablemente las pruebas y el control técnico prescrito por la Dirección de Aeronáutica Civil y si la aeronave fuera extranjera, por la autoridad técnica competente del país de su nacionalidad. Toda aeronave está obligada a poseer un certificado de navegabilidad el cual deberá portarse constantemente a bordo, accesible para su inspección.

Para que una aeronave pueda ser matriculada como guatemalteca y recibir el correspondiente certificado se requiere:

- “a) Que su propietario sea guatemalteco natural o naturalizado.
- b) Que sea persona jurídica constituida o reconocida de acuerdo con las leyes de la República.
- c) Que su propietario sea extranjero domiciliado en Guatemala, o que la nave tenga su base permanente en Guatemala.”<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob. cit. Pág. 36



El certificado de matrícula lo expedirá la Dirección de Aeronáutica Civil a solicitud del propietario.

El certificado de matrícula debe contener el número, marca, nacionalidad, tipo y descripción de la nave, nombre y domicilio del propietario, aeródromo habitual de la aeronave, fecha de inscripción y demás datos que determine la Dirección General.

“La marca de matrícula de las aeronaves civiles, tendrá la letra “T” asignada a Guatemala, como marca de nacionalidad, y la “G” como contra marca, ambas en caracteres mayúsculos, seguidas de un grupo de tres letras, de las cuales por lo menos una será vocal.”<sup>61</sup>

Conforme numeral 7 del Artículo 1125 del Código Civil, las aeronaves y sus gravámenes deben ser inscritos en el Registro General de la Propiedad, lo que crea una duplicidad de inscripciones, con la consiguiente inseguridad que ello implica para el tráfico jurídico.

Dicha situación puede evitarse, mediante la estricta aplicación del Artículo 1129 del Código Civil, exigiendo el Registro Aeronáutico Nacional que los documentos sujetos a inscripción sean razonados previamente por el Registro de la Propiedad.

Registro Mercantil: En su obra realizada por el jurista Ervin Estuardo Herrera Zeissig, cita al jurista Guillermo Cabanellas, Registro Mercantil es “La institución jurídica que proporciona publicidad y firmeza a los actos y contratos del comercio, mediante la inscripción de las partes y negocios jurídicos en la oficina especial confiada a un

---

<sup>60</sup> Herrera Zeissig, Ervin. Ob.cit. Pág. 86

<sup>61</sup> Ibid. Pág. 59



funcionario público, que da fe de la autenticidad de las manifestaciones y de los datos que constan en los libros y asientos por él autorizados.<sup>62</sup>

El Registro Mercantil es una institución creada por el Estado, para inscribir a los comerciantes, a todas las empresas, y sociedades de carácter mercantil. Para asegurar y darle protección jurídica a aquellas que se encuentran inscritas, para que se puedan oponer frente a terceros que deseen inscribir otras empresas o sociedades mercantiles que tengan características similares y que puedan de alguna forma afectar sus intereses.

Para constancia y seguridad de los actos y contratos del comercio; para que surtan plenos efectos frente a terceros, se organiza esta institución y oficina pública, confiada a un funcionario público, con fe sobre la autenticidad y subsistencia del contenido de los libros y asientos de este registro, también denominado registro público de comercio.

“Todo registro tiene la finalidad de dar publicidad a la materia sujeta a inscripción. El comerciante, dentro de sus obligaciones profesionales, tiene la de inscribirse en el Registro Mercantil.”<sup>63</sup>

#### Antecedentes del Registro Mercantil

“El registro nació de la necesidad de llevar cuenta a cada titular, pero de una manera meramente administrativa, pues todavía no se había descubierto las ventajas del principio de publicidad.

---

<sup>62</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 15

<sup>63</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 16



El antecedente directo del Registro Mercantil actual lo encontramos en las corporaciones de comerciantes de la edad media, en las cuales una de sus funciones era llevar un libro en el que se inscribían los comerciantes pertenecientes a la corporación.

Su origen se atribuye al Registro de la Matrícula de los comerciantes que formaban las corporaciones en la edad media.”<sup>64</sup>

En lo que respecta a Guatemala, según el jurista Herrera Zeissig, en obra titulada Análisis Jurídico del Registro Aeronáutico Nacional y su importancia en la sociedad guatemalteca, “las ordenanzas de Bilbao pasan a ser la legislación mercantil de Guatemala desde la creación del consulado en 1743 hasta la emisión del Código de Comercio en 1877, el cual nace como consecuencia de la codificación general producto de la revolución liberal de 1871.

Antes de la existencia del actual Código de Comercio, no había en Guatemala un Registro Mercantil, que fuera el único designado para un fin específico. Lo que había era un Consulado de Comercio; después un Registro a cargo de los jueces de Primera Instancia; hasta convertirse en una función realizada por distintas oficinas del Estado.”<sup>65</sup>

El Registro Mercantil, tal como lo conocemos hoy en día nació con el Código de Comercio actual. Es una dependencia del Ministerio de Economía. Al frente del Registro está el Registrador Mercantil, el cual debe reunir los siguientes requisitos: ser Abogado y Notario, colegiado activo, guatemalteco natural, tener por lo menos cinco años de ejercicio profesional, honorabilidad y experiencia, entre otros requisitos. Es nombrado por el Organismo Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Economía.

---

<sup>64</sup> Ibid. Pág. 16

<sup>65</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 17



Libros que se llevan en el Registro Mercantil: La función principal del Registro Mercantil es la inscripción de los actos y contratos que determina el Código de Comercio.

En el Registro Mercantil se llevan los libros siguientes:

a) Comerciantes Individuales;

b) Sociedades Mercantiles;

c) Empresas y Establecimientos Mercantiles;

d) Auxiliares de Comercio;

e) Mandatos y Poderes;

f) Aviso de Emisión de Acciones,

g) Presentación de Documentos;

h) Índices y Libros auxiliares.



i) Otros que sean necesarios para otras inscripciones que ordene la ley.

El comerciante individual debe de inscribirse si su capital es superior a dos mil quetzales. Todas las sociedades mercantiles deben de inscribirse en el Registro Mercantil.<sup>66</sup>

El Código de Comercio, establece que los libros del Registro Mercantil podrán ser reemplazados en cualquier momento, y sin necesidad de trámite alguno, por otros sistemas más modernos, incluidos los electrónicos, lo que se hace actualmente. Se puede decir que en un gran porcentaje los libros y expedientes se encuentran digitalizados.

“Actualmente el Registro Mercantil cuenta con los siguientes departamentos:

- a) Departamento de Asesoría Jurídica;
- b) De Sociedades Mercantiles;
- c) De Empresas Mercantiles y Comerciantes Individuales
- d) De Auxiliares de Comercio y Mandatos

---

<sup>66</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 17



e) De Autorización de Libros

f) De Recepción de Documentos

g) De Procesamiento de Datos

h) De Archivo

i) De Contabilidad

j) Descentralización

k) Consulta a distancia y

l) Recursos Humanos.”<sup>67</sup>

### Registro de la Propiedad Intelectual

El Licenciado Herrera Zeissig, en su obra expresa algunos antecedentes respecto a la propiedad intelectual, diciendo, que “el hombre desde siempre ha sido creador, ya sea en forma de obras artísticas, literarias, musicales, etc. En el Digesto o Pandectas de

---

<sup>67</sup> Baca Dávila, Abraham. Manual de procedimientos en el Registro Mercantil. Pág. 15, 16.



Roma se sancionaba de manera particular la propiedad intelectual. En la Edad Media se comienza a proteger las obras del pensamiento y del intelecto humano; en el siglo XVIII, en Inglaterra aparece por vez primera la palabra patente. La Constitución Norteamericana de 1787 expresó que no hay propiedad más particular ni más legítima al hombre que aquella que es producto de su trabajo y su mente.<sup>68</sup>

El jurista italiano Carnelutti no habla de Propiedad Intelectual sino de Derecho Intelectual el cual conceptualiza como “el poder de gozar en forma exclusiva el resultado del trabajo propio, configurándose de esta manera el derecho de propiedad.”<sup>69</sup>

El Licenciado Palacios, consultor principal del proyecto sobre propiedad intelectual indica que “es la disciplina jurídica que contempla sistemas de protección para los bienes inmateriales, de carácter intelectual y de contenido creativo e incluso elementos no estrictamente creativos pero identificadores necesarios para la competencia en el mercado y relacionados a la competencia económica.”<sup>70</sup>

El Artículo 1 de la Ley de Propiedad Industrial Decreto Número 57-2000 del Congreso de la República preceptúa: “La propiedad intelectual es la rama del derecho que contiene normas de orden público tendientes a la protección, estímulo y fomento de la creatividad intelectual en el campo de la industria y el comercio así como lo relativo a la adquisición, mantenimiento y protección de los signos distintivos, de las patentes de invención, modelos de utilidad, diseños industriales, secretos empresariales y competencia desleal.”

---

<sup>68</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob. cit. Pág. 19.

<sup>69</sup> Ibid. Pág. 19

<sup>70</sup> Ibid. Pág. 19



En la actual Constitución Política de la República, en su Artículo 42 indica lo siguiente:  
“Se reconoce el derecho de autor y el de inventor, los titulares de los mismos gozarán de la propiedad exclusiva de su obra o invento, de conformidad con la ley y los tratados internacionales.”

El Registro de la Propiedad Intelectual, según Herrera Zeissig, es “una Institución Pública que se dedica a organizar y administrar el registro de los derechos de propiedad industrial, cumplir con todas las atribuciones que le asigne la ley de propiedad industrial; difundir por cualquier medio y capacitar a las personas sobre los derechos de propiedad intelectual, así también garantizar la seguridad jurídica de los autores.”<sup>71</sup> Es una dependencia del Ministerio de Economía. El Registro es público y todos sus libros pueden ser consultados por cualquier persona.

## Organización

El Registro estará a cargo de un Registrador nombrado por el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía, el cual debe llenar los siguientes requisitos: Ser Abogado y Notario en pleno goce de sus derechos civiles, con cinco años de ejercicio profesional como mínimo, ser guatemalteco de origen y colegiado activo. El Registrador contará con uno o más sub-registradores que lo sustituirán en caso de enfermedad, licencia o ausencia temporales y por último con un secretario.

Para ser Sub-registrador se deben de tener los mismos requisitos que el Registrador. Tendrán a su cargo el personal que sea necesario para el desarrollo de sus funciones. El Registro de la Propiedad Intelectual es la autoridad administrativa competente para:

---

<sup>71</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 20.



- a) Organizar y administrar el registro de los derechos de propiedad industrial;
- b) Cumplir todas las funciones y atribuciones que le asigna la ley respectiva;
- c) Desarrollar programas de difusión, capacitación y formación en materia de derechos de propiedad intelectual;
- d) Realizar cualesquiera otras funciones o atribuciones que se establezcan por ley o en el reglamento respectivo;
- e) Además se inscribirán los derechos relativos a las obras y demás producciones protegidas por la Ley como:
  - f) Las obras que así lo soliciten sus autores;
  - g) Las producciones fonográficas y las interpretaciones o ejecuciones artísticas, y modificaciones en una obra, cuando así lo soliciten las partes o lo disponga la ley;
  - h) Los convenios o contratos que en cualquier forma confieran, modifiquen, transmitan o restrinjan derechos patrimoniales de autor o conexos y los que autoricen;
  - i) Las sociedades de gestión colectiva;



j) El nombramiento de los representantes y apoderados de las sociedades de gestión colectiva.

El Registro podrá, a través del Ministerio de Economía, solicitar y recibir la colaboración de entidades internacionales o nacionales para el mejor ejercicio de sus actividades registrales.<sup>72</sup>

---

<sup>72</sup> Herrera Zeissig, Erwin. Ob.cit. Pág. 21





## CAPÍTULO IV

### 4. Registro Fiscal de Vehículos

Más adelante se encontrará que los principios y sistemas del Derecho Registral son aplicables al Registro Fiscal de Vehículos de ahí lo importante de haberse descrito y analizado, así como para los demás registros existentes en el país.

Se describirá el antecedente referente al Registro Fiscal de Vehículos derivado que es la materia principal del presente trabajo.

#### 4.1 Antecedentes

El Decreto Número 66-72 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, regulaba en Guatemala lo relativo a vehículos, conducción y tránsito de los mismos, y las relaciones de estas actividades con las personas, aplicándose a los provistos de ruedas u orugas destinados a circular por las vías de uso público, para el transporte de personas o de carga.

De conformidad con el Artículo 3 de la ley citada, los ferrocarriles y demás vehículos que se transporten sobre rieles se sujetarán a las disposiciones contenidas en sus leyes y reglamentos especiales y supletoriamente a las de tránsito.



Conforme la disposición legal referida los vehículos se clasifican en:

a) De brazo;

b) De tracción animal;

c) De fuerza mecánica.

Los equipos de movilidad acoplados a cualquier vehículo, forman una sola unidad con éste. Quedan comprendidos en sus disposiciones los vehículos destinados a fines agrícolas que circulen en vía pública, y a cualquier otro aparato para construcción de carreteras, puentes o edificios.

La máxima autoridad en materia de control de tránsito que se instituyó legalmente, pero cuyos resultados fueron escasos fue el Consejo Consultivo. De esa forma como autoridades en materia de tránsito, se establece en orden jerárquico, el Consejo Consultivo de Tránsito, y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional. El Consejo Consultivo estaba integrado por el Jefe del Departamento de Tránsito, un representante del Organismo Judicial, Ministerio Público, Municipalidad de la capital, Instituto Guatemalteco de Seguridad Social y Dirección General de Transporte Extraurbano, y sus respectivos suplentes. Los representantes del Organismo Judicial y del Ministerio Público debían ser abogados colegiados. Los miembros del Consejo Consultivo desempeñaban su cargo ad-honorem, y con excepción del Presidente que es el Jefe del Departamento de Tránsito, duraban cuatro años en el ejercicio de sus cargos, renovándose por mitad cada dos años. El Jefe del Departamento de Tránsito era nombrado por el Presidente de la República a través del Ministerio de Gobernación.



Dentro de sus atribuciones del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional establecía:

- a) Autorizar y extender licencias de circulación de vehículos y de conductores, facultad que no se puede delegar.
  
- b) Organizar y llevar los registros necesarios, de vehículos, licencias de conducción, accidentes e infracciones de tránsito de acuerdo con los sistemas más adecuados y eficientes.
  
- c) Informar a la Dirección General de la Policía Nacional y a los Juzgados de Tránsito, de los accidentes ocurridos y disposiciones tomadas por las autoridades administrativas de tránsito, llevando las estadísticas del caso.
  
- d) Informar al público, por lo menos con quince días de anticipación, de la emisión de cualquier medida relacionada con el tránsito.

El Consejo Consultivo y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional podrían delegar sus atribuciones en las jefaturas departamentales o delegaciones municipales de policía.

En la actualidad está vigente la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República, estableciendo en su Artículo 1 lo siguiente: "Para efectos de lo dispuesto por la presente ley de tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación



terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas....”

La Ley de Tránsito vigente, preceptúa en su Artículo 18, el concepto de vehículo, diciendo: “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales...”

Nótese que nuevamente se trae a colación el concepto legal de vehículo, y se expondrá, las clasificaciones de los mismos, por uso y por peso que señalan los Artículos 8 y 9 del Reglamento de Tránsito. Los vehículos se clasifican por su uso en: a) particulares; b) mercantiles y comerciales; c) oficiales; d) cuerpo diplomático, organismos, misiones y funcionarios internacionales; e) de emergencia; y, f) de aprendizaje. Los vehículos se clasifican por su peso en: a) ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: bicicletas; motobicicletas; motocicletas; automóviles; paneles; pick-up; microbuses; y automóviles, paneles y pick-up con remolque. b) pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: autobuses; camiones; remolcadores o cabezales; y camiones con remolque. c) especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial: vehículos agrícolas; y vehículos especiales movibles con o sin grúa.

El ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Este departamento está a cargo de un Jefe y un Subjefe, que serán nombrados por el Ministro de Gobernación a propuesta del Director General de La Policía Nacional Civil, nótese que se deja a un lado el Consejo Consultivo de



Tránsito comentado, creando una figura de descentralización muy importante y describe el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, indicando que el Organismo Ejecutivo, mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República, por lo que se creó la Empresa Municipal de Tránsito –EMETRA- en la ciudad capital y la Policía Municipal de Tránsito –PMT- de las diferentes municipalidades del interior del país.

Dentro de las facultades del Departamento de Tránsito se pueden mencionar las siguientes:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la ley de tránsito;
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores;
- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos.



Como antecedente del Registro Fiscal de Vehículos se ha expuesto que la anterior de Tránsito, Decreto Número 66-72 del Congreso de la República, hacía referencia que al Departamento de Tránsito le compete organizar y llevar los registros necesarios, de vehículos, licencias de conducción, accidentes e infracciones de tránsito y Ley de Tránsito vigente hace referencia a organizar, llevar y actualizar el registro de conductores y de vehículos. Se destaca que estos registros se refieren especialmente a las Licencias de Conducir, es decir de los conductores.

Conforme el Artículo 14 de la Ley de Tránsito, la licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo. En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quién está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.

No obstante lo anterior, se puede confirmar que el antecedente del Registro Fiscal de Vehículos lo encontramos en la Aduana Central de Vehículos, dependencia de la Ex Dirección General de Aduanas, en virtud que era la que extendía las tarjetas de solvencia aduanal, por la cual se acreditaba el pago de los derechos arancelarios a la importación -DAI- y demás tributos, función que pasó a ser parte del Registro Fiscal de Vehículos a cargo de la Intendencia de Fiscalización de La Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-, a partir del año de mil novecientos noventa y nueve.

Es importante anotar que prácticamente la tarjeta de solvencia aduanal, fue sustituida por el Certificado de Propiedad de Vehículos, que establece el Artículo 24 de la Ley del Impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos.



## 4.2 Concepto

El concepto legal lo encontramos en el Artículo 22 de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, Decreto Número 70-94 del Congreso de la República, que dice: “Se crea el Registro Fiscal de Vehículos que estará a cargo de la Dirección General de Rentas Internas con el objeto de llevar registros de todo vehículo que circule, surque o navegue en el territorio Nacional y ejercer los controles que sean necesarios, velando por el cumplimiento del pago del impuesto de circulación de vehículos por los obligados a hacerlo. El Registro, proporcionará a la Dirección General de la Policía Nacional, la información necesaria para que ésta elabore su propio registro”

Se aclara que actualmente las funciones de la ex Dirección General de Rentas Internas, están a cargo de La Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-, de esa cuenta se adjuntan en el anexo las funciones que esta institución le compete conforme el Artículo 3 de su Ley Orgánica, Decreto Número 1-98 del Congreso de la República.

Se concluye en este apartado que existe el Registro Fiscal de Vehículos a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria, cuya finalidad en primer lugar la verificación que se haya cumplido con las obligaciones tributarias en la Declaración Aduanera de Importación, especialmente los tributos internos y de comercio exterior, y en segundo lugar la obligatoriedad en el pago anual del Impuesto de Circulación de Vehículos, no está demás la aclaración que el registro para fines de seguridad se lleva paralelamente en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional.



### 4.3 Funciones

Detallaré las funciones que desarrolla la Ley de Circulación de Vehículos, que en su Artículo 23 dice: "...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;
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 Superintendencia de Administración Tributaria, creará y apoyará el Registro Fiscal de Vehículos, en cada una de las cabeceras departamentales. Pudiendo los 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 necesarios, a efecto de mantener el control periódico de las mismas para establecer su uso correcto."



#### **4.4 Organización del Registro Fiscal de Vehículos**

El Registro Fiscal de Vehículos, no obstante que desarrolla funciones de inscripción, registro, verificación del pago de los Derechos Arancelarios a la Importación –DAI-, el Impuesto del Valor Agregado en la importación, así como receptora de los Impuestos de Circulación, extendiendo las tarjetas de circulación, así como las placas de circulación, no cuenta con las unidades específicas de atención de los usuarios, al entrevistarse algunos empleados se mostraron reservados en relación al tema, sugiriendo que se contemple una organización que cumpla con los principios de todo registro, que es el de seguridad. Nótese que en las disposiciones de La Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, Decreto número 70-94 del Congreso de la República, y su respectivo Reglamento, no tienen un marco normativo de cómo esta la organización del Registro Fiscal de Vehículos, máxime si se toma en cuenta que conforme el Artículo 9 del Reglamento a este registro le compete el registro y control del pago del Impuesto de Circulación de las naves terrestres, marítimas y aéreas.

#### **4.5 Operaciones que realiza el Registro Fiscal de Vehículos**

Traspaso: Esta operación consiste en cambiar registralmente el propietario, es decir, cuando se realiza compra venta, donación, permuta, mortis causa, el nuevo poseedor del bien mueble (vehículo) debe de dar aviso de tal circunstancia en el plazo de 15 días a partir de la fecha se realizada la transacción. Los requisitos obligatorios, adicionales y específicos para realizar dicha operación se encuentran enunciados en el anexo.



Modificaciones: Cualquier modificación que se realice al vehículo, el propietario tiene la obligación de dar aviso al Registro Fiscal de Vehículos, en el plazo de quince días, desde haberse consumado el hecho. Dentro de las modificaciones que realiza el registro fiscal de vehículos, se encuentran contempladas las de cambio de número de motor, cambio de color, cambio de número de chasis, cambio de asientos, cambio de cilindros, cambio de combustible, cambio de centímetros cúbicos. Los requisitos obligatorios, adicionales y específicos de esta operación se encuentran contemplados en el anexo.

## Reposiciones

Reposición de Tarjeta de Circulación: Es necesaria realizar esta operación al destruirse, extraviarse o haber sido sustraída la tarjeta de circulación, documento mediante el cual se identifica las características propias del vehículo automotor no así la propiedad o posesión del mismo. Los requisitos obligatorios, adicionales y específicos de esta operación se encuentran enunciados en el anexo.

Emisión o Reposición de Certificado de Propiedad: Este es el documento necesario para acreditar la propiedad de un vehículo. Se puede solicitar cuando el mismo ha sido extraviado, robado, o bien cuando no existe más espacio físico disponible para realizar otro endoso. Los requisitos obligatorios, adicionales y específicos de esta operación se encuentran enunciados en el anexo.

Emisión de placas: “Las placas de circulación es la identificación visible de registro único y permanente de los vehículos”.<sup>73</sup> Esta operación es necesaria realizarla cuando un vehículo ha sido internado al territorio guatemalteco y han sido pagados los tributos

---

<sup>73</sup> Artículo 25. Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

correspondientes. Los requisitos obligatorios, adicionales y específicos se encuentran enunciados en el anexo.





## CAPÍTULO V



### 5. Certificado de propiedad.

#### 5.1 Generalidades

Conforme en la parte conducente del Artículo 24 del Decreto Número 70-94 del Congreso de La República, el certificado de propiedad de vehículos, es emitido por el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria o por la institución que expresamente se designe para el efecto, para controlar y acreditar la propiedad y las transferencias de dominio de cada vehículo que sea importado, una vez se liquide la póliza de importación de todo vehículo nuevo o usado y se verifique la cancelación de los impuestos respectivos. Este certificado se emitirá en papel de seguridad, sin costo alguno para el importador; y para legalizar las posteriores transferencias de dominio del vehículo, será endosable. Este es el concepto legal, sin embargo, por las características que reviste la suscrita que es el título que acredita la propiedad y el control de los vehículos, en la que se describe la fecha y forma en que se adquirió, así como las características principales del vehículo o cualquier limitación a la titularidad o a las facultades de disposición de la misma.

El título de propiedad de un bien mueble confiere a su tenedor, ser dueño legal de su propiedad. Su poseedor tiene el derecho legal de poseer, ocupar, disfrutar pacíficamente y vender su propiedad.



## 5.2 Origen del certificado de propiedad

Se estima que el antecedente inmediato al Certificado de Propiedad de Vehículos, lo constituyó en primer lugar la solvencia aduanal como ya se indicó, que era el documento que se extendía por la ex Dirección General de Aduanas, después de los tres días de haberse practicado la liquidación de las pólizas de importación de vehículos, este extremo está contenido en el Artículo 2 del Decreto Número 52-92 del Congreso de la República, que contiene normas relacionadas con la parte III del Arancel Centroamericano de Importación, y en segundo lugar la Tarjeta de Circulación de Vehículos, cuya expedición, da lugar a la comprobación del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos, en la Ex Dirección General de Rentas Internas.

Al inicio del artículo indicado se establece que el agente aduanero deberá consignar el número de identificación tributaria del importador, y además consignar en el cuerpo de la póliza (ahora Declaración Aduanera de Importación), todos aquellos datos que permitan la identificación plena del o de los vehículos para efectos de su clasificación arancelaria, valoración y registro, tales como: si son vehículos nuevos o usados, uso, tipo, marca, línea o estilo, número de vin, modelo del año de fabricación, número de motor, número de chasis, centímetros cúbicos del motor, número de cilindros, tonelaje, números de asientos, color, entre otros.

Al constituirse la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), fue cuando se implementó este sistema de origen inglés a nuestro medio, como una forma de práctica de identificación de un vehículo automotor y que por el mismo, se da fe que se pagaron los tributos de importación del mismo, así como las demás obligaciones tributarias.



La palabra certificado debe ser entendida “como el documento que se utiliza para certificar los datos que constan en el registro del emisor.”<sup>74</sup>

Si se interpretan las palabras certificado de propiedad, lo que se entiende es un documento que certifica la propiedad que se tiene sobre una cosa, inscrita en el registro del emisor, a favor de un tercero.

Si se interpreta el nombre del documento que se discute certificado de propiedad de vehículos lo que debe entenderse es: “un documento con el cual se acredita el derecho real de propiedad, que existe en relación a un vehículo; derecho que ha sido inscrito a favor de un tercero, en el registro del emisor, en este caso el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria.”<sup>75</sup>

### 5.3 Funcionalidad

Funciona en forma única y exclusiva para el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), como un medio de control de pago de tributos de importación, de la compraventa de vehículos automotores, etc., pero no como un medio de identificación real de un vendedor o un comprador de un vehículo automotor porque los datos que contiene solamente son nominativos.

---

<sup>74</sup> Castellanos Velasquez, Marco Antonio. El Decreto 39-99 del Congreso de la República y el Certificado de Propiedad. Pág. 30

<sup>75</sup> Ibid. Pág. 30



## 5.4 Requisitos

De conformidad con lo establecido en el Artículo 24 de la Ley del Impuesto sobre circulación de vehículos, los certificados de propiedad deben contener como mínimo la siguiente información:

“1. La póliza de importación, para los vehículos nuevos o usados a que se refiere el Artículo 2 de esta ley, que sean internados al país.

2. El certificado de fabricación, para los vehículos producidos en la República.

3. El certificado de propiedad de vehículos, que será emitido por la Superintendencia de Administración Tributaria o por la institución designada para el efecto, con base en la póliza de importación de todo vehículo nuevo o usado. Para el caso de los vehículos que ya estén en circulación tomarán como base la tarjeta de circulación y el título de propiedad.

4. La factura, escritura pública o declaración jurada, que acredite todas las características y el valor del vehículo, el lugar y la persona individual o jurídica de la cual se adquirió, cuando el mismo ya esté importado en el país y se carezca de otro medio para comprobar su propiedad. El certificado de propiedad de vehículos, deberá emitirse por el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria o por la institución que expresamente se designe para el efecto, para controlar y acreditar la propiedad y las transferencias de dominio de cada vehículo que sea importado, una vez se liquide la póliza de importación de todo vehículo nuevo o usado y se verifique la cancelación de los impuestos respectivos. Este certificado se emitirá en papel de seguridad, sin costo alguno para el importador, y para legalizar las



posteriores transferencias de dominio del vehículo, será endosable. El certificado de propiedad de vehículos, deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. El membrete de la Superintendencia de Administración Tributaria o de la institución que expresamente se designe para este efecto, la denominación "Certificado de Propiedad de Vehículos", la numeración correlativa y los otros datos de identificación y control que determine la Administración Tributaria.
2. La identificación legal completa y, si lo tiene, el nombre comercial del primer propietario importador del vehículo.
3. Los datos de la importación y las características del vehículo importado.
4. El lugar y fecha de emisión del certificado.
5. La firma de la autoridad responsable de la emisión del certificado.
6. En el anverso, deberá contener los espacios y datos para registrar los endosos por transferencia de dominio del vehículo, con legalización de firmas por Notario.

Para los vehículos que ya se encuentran en circulación, el certificado de propiedad de vehículos, deberá emitirse a solicitud del propietario que vaya a realizar la transferencia del dominio del vehículo, con base en la información que ya se encuentra en el Registro Fiscal de Vehículos o a la que considere requerir del propietario.



En el caso de deterioro o pérdida del certificado de propiedad de vehículos, el Registro Fiscal de Vehículos lo repondrá a solicitud únicamente del propietario del vehículo con firma legalizada por Notario, a la que se adjuntará el certificado que se deterioró o en caso de pérdida certificación de la denuncia. El Registro pondrá razón de la reposición del certificado original.” Aquí se termina la transcripción del Artículo 24 del Decreto 70-94 del Congreso de La República, que la da vida al documento certificado de propiedad de vehículos.

Este certificado de propiedad de vehículos, contiene los datos para identificación del mismo, como su propietario, sin embargo, a criterio de la suscrita no llena todos los formalismos que debe contener un documento de compraventa, hecho que se justifica con la descripción que más adelante se expondrá.

### **5.5 Análisis notarial del certificado de propiedad de vehículos**

Según el Licenciado Enrique Giménez Arnau, los principios generales del derecho notarial se refieren “al conjunto de doctrinas o de normas jurídicas que regulan la organización de la función notarial y la teoría formal del instrumento público.”<sup>76</sup>

### **5.6 Principios notariales que se ven afectados con el certificado de propiedad.**

a. De la forma: El Licenciado Muñoz, señala a este principio, diciendo que “Es la adecuación del acto a la forma jurídica, dicho en otras palabras, el derecho notarial

---

<sup>76</sup> Giménez Arnau, Enrique, Derecho Notarial, Pág. 30



preceptúa la forma en que debemos plasmar en el instrumento público el acto o negocio jurídico que estamos documentando”.<sup>77</sup>

En el certificado de propiedad se hace constar actos notariales derivado que para la transferencia de dominio de la propiedad es requisito indispensable el faccionamiento de una acta notarial de legalización de firmas del vendedor y comprador, de ahí que este principio notarial es aplicable al documento de análisis.

b. Del protocolo: Según el Lic. Muñoz, “el protocolo como principio es un elemento de forzosa necesidad para el ejercicio de la función pública, por las evidentes ventajas que reporta de garantía y seguridad jurídica, por la fe pública y eficacia probatoria que trasuntan las escrituras matricadas, por la adopción universal de que ha sido objeto, el protocolo se juzga un excepcional principio del Derecho Notarial”.<sup>78</sup>

Analizando el texto anterior se deduce que este principio está relacionado con otros, como el de intermediación, fe pública, de la forma, autenticación, seguridad jurídica, entre otros. En consecuencia, se deduce que el certificado de propiedad por no faccionarse en escritura pública, adolecerá de la ausencia de los beneficios que provee la autorización notarial, sin embargo, desde el momento que el Registro Fiscal de Vehículos lleva control de los mismos, caso especial el de los propietarios del mismo en forma general se cumple presuntamente con el requisito o principio de protocolo, derivado que es el archivo ordenado, de los documentos públicos.

---

<sup>77</sup> Muñoz, Nery Roberto. Introducción al Estudio del Derecho Notarial. Pág. 7

<sup>78</sup> Ibid. Pág. 9.



c. Seguridad jurídica: Este principio, según el Licenciado Nery Roberto Muñoz, se basa en la fe pública que tiene el Notario, por lo tanto, los actos que legaliza son ciertos existiendo certidumbre o certeza.<sup>79</sup>

En el instrumento notarial se recogen los datos de identidad personal de los otorgantes, la fe de conocimiento de las personas que intervienen, razón de haber tenido a la vista los documentos fehacientes que acrediten la representación legal, la relación fiel, concisa y clara del contrato, la autorización, etc., lo que reviste el contrato de credibilidad porque lo hizo constar un Notario, en el certificado el mismo es relevado a simplemente dar fe que las firmas son auténticas, y que se tuvo a la vista las cédulas de vecindad del propietario y comprador. Como puede analizarse esta actuación notarial no proporciona la seguridad jurídica anhelada por los contratantes y por el Estado, sin embargo por tratarse de un documento de reciente creación se espera que su uso logre los objetivos deseados.

### **5.7 Otros principios afectados por el certificado de propiedad**

Se considera que todos los principios del Derecho Notarial se ven afectados por el certificado de propiedad, entre otros se puede citar: el de fe pública, por no ser lo mismo que un Notario haga constar lo relativo a la enajenación de un vehículo en escritura pública, a que simplemente legalice las firmas de un endoso; de autenticación, ya que “el instrumento público trasunta creencia de su contenido y por tanto, además de auténtico es fehaciente”<sup>80</sup>, de esa cuenta el certificado por adolecer de la omisión de los requisitos relacionados anteriormente, no puede gozar de los mismos beneficios propios de un instrumento notarial. De intermediación, porque la intervención del Notario

---

<sup>79</sup> Muñoz, Nery Roberto. Ob.cit. Pág. 9.

<sup>80</sup> Fernández Casado, Miguel. Tomo I. Pág. 18

es para legalizar las firmas de los interesados y dar fe que su tuvo a vista las cédulas de vecindad.



## 5.8 La función notarial con relación al certificado de propiedad

Es evidente que la función notarial se ve afectada al ser relevada a un segundo plano, si se le puede llamar así, al hecho de ser sustituida por el simple endoso de un formulario, es necesario también determinar cómo afecta cada una de las funciones notariales, para lo cual, en forma sencilla se hace la presente exposición.

En cuanto a la función receptiva, el Notario ya no recibe de los otorgantes en términos sencillos la información que será base para que realice la función directiva o asesora, transformando la información recibida a una forma jurídica de materializar sus pretensiones, asesorándoles sobre el negocio que pretenden celebrar; no hay función legitimadora, porque el Notario no verificará que los otorgantes, sean efectivamente los titulares del derecho y calificando la representación en los casos que se ejercite, la cual de conformidad con la ley y a su juicio deber ser suficiente para la realización del acto, limitando su actuación a simplemente legalizar firmas que aparecen en el endoso.

En cuanto a la función modeladora. ¿Cómo podrá el Notario darle forma legal a la voluntad de las partes, encuadrándola a las normas que regulan el negocio, si no recibe la voluntad de estas, como se trató en la función receptiva?. En la función preventiva, al no autorizarse instrumento alguno, no se puede prever cualquier circunstancia que pudiera sobrevenir en el futuro, siendo muy posible que exista conflicto posterior, lo cual si puede ser previsto por el Notario al faccionar un instrumento público



## 5.9 Finalidades de la función notarial

Según Luis Carral y de Teresa, citado por el Lic. Muñoz, en su obra Introducción al Estudio del Derecho Notarial “La función notarial persigue tres finalidades: de seguridad, de valor y de permanencia”<sup>81</sup>

Con relación a la seguridad, firmeza o certeza, como se le suele llamar, lo que se persigue es el análisis de su competencia que hace el Notario la perfección jurídica de su obra, para lo cual tiene que hacer juicios de capacidad, de identidad, etc. El proceso formal axiomático que persigue un fin de seguridad y, por último, la responsabilidad del Notario respecto a la perfección de su obra.

El valor es de relevancia jurídica, y se amplifica hacia terceros. En resumen es la eficacia y la fuerza que otorga la intervención del Notario entre las partes y frente a terceros.

Permanencia, esta finalidad tiene íntima relación con el tiempo, el instrumento público nace para proyectarse hacia el futuro y como expone Carral: “El documento privado es perecedero, se deteriora fácilmente, se extravía, se destruye con más facilidad y por lo tanto es inseguro. En cambio, el documento notarial es permanente e indeleble, o sea que tiende a no sufrir mudanza alguna.”<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Muñoz, Nery Roberto. Ob. cit. Pág. 27

<sup>82</sup> Ibid. Pág. 27.



## 5.10 El instrumento público con relación al certificado de propiedad

Los fines principales de los instrumentos públicos son dos: “a) perpetuar los hechos y las manifestaciones de voluntad, b) servir de prueba en juicio y fuera de él.”<sup>83</sup>

Es definitivo que en el Certificado de Propiedad, no se puede perpetuar las manifestaciones de voluntad, porque este permanece en poder de uno de los otorgantes, regularmente el comprador, quien puede extraviarlo o deteriorarlo, poniéndose en evidencia.

Riesgo de lo perpetuado en el mismo, es decir, el endoso; y en cuanto a servir de prueba en juicio y fuera de él, es dudoso creer que pueda servir de prueba, ya que no cumple con los requisitos esenciales de los instrumentos públicos, contenidos en los Artículos 29, 30 y 31 del Código de Notariado, por lo tanto carece de fuerza probatoria, como criterio de la suscrita.

Continúa expresando el autor en mención, que el Derecho Notarial, nos da normas contentivas de requisitos; en el Artículo 29 del Código de Notariado se establecen los requisitos para redactar un instrumento público ya que regula lo que estos deben contener, dándonos la forma del instrumento.

Al darle vida jurídica al certificado de propiedad, prácticamente se omiten las finalidades de la función notarial que da como resultado el instrumento público, dando una intervención negativa del Estado, en virtud que con simple acta notarial de autenticación

---

<sup>83</sup> Muñoz, Nery Roberto. Ob.cit. Pág. 35



de firmas se eliminan los famosos contratos de compra venta, instrumento público que llenaban todas las finalidades de la función notarial.

### **5.11 Análisis contractual del certificado de propiedad**

En Guatemala la mayoría de compraventas de vehículos en la práctica, se realizan de palabra, es una mala costumbre que ha ocasionado muchos problemas. Lógicamente se cree en la honradez e integridad de las personas que vende, tomando como base la confianza, y lo que comúnmente se le denomina de palabra, pero de acuerdo con la ley los contratos deben hacerse por escrito según el Artículo 1577 del Código Civil, Decreto Ley Número 106 que establece: “Deberán constar en escritura pública los contratos calificados expresamente como solemnes, sin cuyo requisito esencial no tendrán validez”.

Anteriormente la compraventa de vehículos se plasmaba en un documento privado, luego se hizo obligatorio realizarlas en un instrumento público (escritura pública de compraventa) conforme a los Artículos 29 y 30 del Código de Notariado, pero al funcionar la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), el Registro Fiscal de Vehículos, forma parte del mismo ya que era parte de Rentas Internas del Ministerio de Finanzas Públicas, para efectos de recaudar impuestos sobre las compraventas y el impuesto de circulación de vehículos. El sistema registral que se adoptó es una copia del sistema registral de los Estados Unidos de América, habiéndose creado para el efecto el ya famoso certificado de propiedad de vehículos automotores, quedando incorporado a nuestro sistema desde finales de 1999 y hasta la presente fecha está aún esta vigente, lo que dejó que disminuyera la actividad notarial.



Compraventa: De acuerdo con el artículo 1790 del Código Civil, “Por el contrato de compraventa el vendedor transfiere la propiedad de una cosa y se compromete a entregarla, y el comprador se obliga a pagar el precio en dinero”.

Hay varios enfoques sobre el contrato de compraventa, pues algunos autores lo tipifican como contrato traslativo de dominio; para otros la transferencia de dominio de la cosa vendida no es el efecto inmediato y natural de la compraventa; y para otros la compraventa no tiene efectos traslativos de dominio, solamente tiene efectos obligatorios.

Por el contrato de compraventa, el vendedor transfiere la propiedad de una cosa y se compromete a entregarla y el comprador se obliga a pagar el precio en dinero.

La compraventa es el contrato mediante el cual uno de los contratantes se obliga a entregar una cosa determinada y el otro a pagar por ella un precio cierto, en dinero o signo que lo represente. Si el precio de la venta consistiera parte en dinero y parte en otra cosa, se calificará el contrato por la intención manifiesta de los contratantes; no constando ésta, se tendrá por permuta –intercambio de una cosa por otra- si el valor de la cosa dada en pago del precio excede al del dinero o su equivalente, y por venta en el caso contrario. Para que el precio se tenga por cierto, bastará que lo sea con referencia a otra cosa cierta o que se deje su señalamiento al arbitrio de persona concreta.

También se tendrá por cierto el precio en la venta de valores, granos, líquidos y demás bienes fungibles, cuando se señale, el que la cosa vendida tuviera en determinado día, bolsa o mercado o se fije un tanto mayor o menor que el precio del día, bolsa o mercado, con tal que sea cierto.



La compraventa se perfeccionará entre las dos partes y será obligatoria para ambas si hubieren convenido en la cosa objeto del contrato y en el precio, aunque ni la una ni el otro se hayan entregado. Si al tiempo de celebrarse la venta, se hubiere perdido en su totalidad la cosa objeto de la misma, quedará sin efecto el contrato si se hubiere perdido sólo en parte, el comprador podrá optar entre desistir del contrato o reclamar la parte existente, una vez abonado su precio en proporción al total convenido.

Es obligación del comprador satisfacer el precio pactado; son obligaciones del vendedor la entrega del objeto y el garantizar el comprador la posesión legal y pacífica de la cosa vendida, además de responder de los vicios o defectos ocultos de la misma, aunque los ignorara, pero no será responsable de los defectos manifiestos que fueran visibles o apreciables, ni tampoco de los que no esté, si el comprador es un perito que, por razón de su oficio o profesión, debía conocerlos.

El precio es esencial, pues si la transmisión de dominio de la cosa, no tiene precio como contraprestación, estaríamos ante una donación u otro contrato, según el Artículo 1796 del Código Civil, por otro lado este mismo cuerpo legal estipula en su Artículo 1790 las características del precio que dice que debe ser en dinero, además de que debe ser cierto y convenido entre las partes, pues si éste no es real el contrato puede invalidarse por simulación de acuerdo al Artículo 1284 inciso 2 del Código Civil.

Los requisitos para formalizar la compraventa por parte del comprador, el vendedor y el objeto, son los siguientes: Por el comprador: La capacidad de ejercicio es necesaria para poder comprar, los menores e incapaces no pueden comprar por si mismos mercancías o productos de cierto valor. El Código Civil detalla algunas incapacidades especiales que afectan a los compradores, como por ejemplo en el caso de los esposos, los administradores de bienes, los auxiliares del juez, jueces, abogados, funcionarios y empleados judiciales y representantes, intermediarios mercantiles y



Notarios, los mandatarios, los albaceas, el caso de los extranjeros, los hijos convivientes.

Por el vendedor: Debe tener capacidad de ejercicio para poder válidamente vender bienes, de acuerdo al Artículo 8 del Código Civil, por ejemplo los menores e incapaces, no tienen capacidad para disponer de sus bienes en venta, a excepción de las ventas ínfimas, los depositarios, liquidadores, administradores e interventores, los mandatarios, a excepción de los gestores de negocios, que si pueden comprar en nombre de otra persona, sin autorización de ésta, pero con la salvedad, de que compran bajo su responsabilidad, de acuerdo al Artículo 1611 del Código Civil.

El objeto: En este caso el objeto del contrato de compraventa, que debe ser lícito, presente o futuro, determinado o determinable de acuerdo a los Artículos 1301 al 1538 del Código Civil.

Por otra parte el Código Civil, regula lo relativo a las obligaciones en los contratos de compraventa, que el vendedor tiene la obligación de entregar el bien, en el lugar y tiempo pactados, de acuerdo al Artículo 1809, así también debe verificar las condiciones de la cosa vendida y hacerse cargo de los gastos de la entrega, de acuerdo a los Artículos 1815 y 1824. Asimismo tiene la obligación de garantizar la cosa vendida, de acuerdo al Artículo 1809.

En el caso del comprador, sus obligaciones son: Pagar el precio, siendo esta la obligación fundamental y consiste en la contraprestación que asume el comprador ante el vendedor, que debe ser en dinero y en moneda nacional de acuerdo al Artículo 1790 del Código Civil y el Artículo 2 de la Ley Monetaria. Así también tiene obligación de



recibir la cosa y obligación de cubrir los gastos de escrituración, de acuerdo a los Artículos 1830 y 1824 del Código Civil.

El Artículo 1844 del Código Civil, se refiere al pacto de rescisión, por medio del cual las partes convienen en que si el precio no es pagado por el comprador en cierto día determinado, el contrato de compraventa se rescindirá, pacto que tiene diferentes consideraciones y efectos, en cuanto a los bienes muebles e inmuebles permite al comprador pagar el precio aún después de vencido el plazo convenido, siempre y cuando el vendedor no lo haya constituido en mora en virtud de requerimiento, de modo que no operará el pacto comisorio expreso, en tanto el comprador del bien no haya sido requerido por el vendedor; en el caso de cosas que no sean inmuebles, el pacto comisorio operará automáticamente por el vencimiento del plazo, sin necesidad de requerimiento al comprador, si este no compareció a pagar el precio de acuerdo al Artículo 1846 del Código Civil. Por otra parte si el comprador ha pagado más de la mitad del precio total, no procederá la rescisión (resolución por pacto comisorio expreso) y el vendedor únicamente tendrá derecho a exigir del comprador el pago del saldo del precio, costas y perjuicios de acuerdo al Artículo 1846 del mismo cuerpo legal. Al pacto comisorio expreso se pueden aplicar las normas de la condición resolutoria expresa de acuerdo al Artículo 1581 del Código Civil.

Los impuestos especiales de este contrato se encuentran regulados en los Artículos 55,56,57 Ley del Impuesto al Valor Agregado, en el caso de los vehículos establecen que se debe pagar un impuesto único de compraventa de vehículos automotores, el cual debe cancelarse en efectivo, en los bancos del sistema y en formularios impresos para el efecto por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).



Nuestro ordenamiento legal, también regula lo relativo al pago de placas y el impuesto anual sobre circulación de vehículos, lo cual está regulado en la Ley y Reglamento del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

En el caso del registro del vehículo, la ley no obliga a registrar el mismo, a pesar de existir en el Registro de la Propiedad, un libro de registro e inscripción de bienes muebles, asimismo la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) tampoco tiene una norma que obligue a realizar el traspaso, en donde, en todo caso quedaría registrada únicamente la compraventa del vehículo, para efectos del pago del impuesto de la compraventa correspondiente, sin embargo tiene un proceso en aplicación de multas en caso se opere después de los quince días.

El Código Civil especifica que si la cosa vendida fuere inmueble o derecho real sobre inmueble, prevalecerá la venta que primero se haya inscrito en el Registro y ninguna lo ha sido, será válida la venta anterior en fecha, en el caso de compraventas de vehículos, se aplica esta norma para efectos registrales.

Toda esta gama de derechos y obligaciones que se derivan de una compraventa, prácticamente se soslayan con el documento en análisis del certificado de propiedad, derivado que mediante un simple endoso con firmas autenticadas, se hace la transacción indicada.

Elementos: Según el jurista Vásquez Ortiz, dentro de los elementos de la compraventa encontramos "cosa o sea el objeto material, en oposición a los derechos



creados sobre él y a las prestaciones personales. Son bienes o derechos que están dentro del comercio.”<sup>84</sup>

El precio, que significa valor pecuniario en que se estima algo, valor que se pide por una cosa o servicio. Sus condiciones deben ser: cierto, verdadero, numerario y justo.

Las personas o partes, el vendedor, que es la persona física o jurídica que transfiere la propiedad y el comprador, que es quien la adquiere por un precio.

Estos elementos van implícitos en las compraventas de vehículos que son documentos por medio del certificado de propiedad.

Elementos formales, regularmente los contratos de compraventa de vehículos no se otorgan por escrito, ya que la ley no requiere tal formalidad; sin embargo, en la práctica es habitual que el consentimiento se plasme en un documento privado que sirva de prueba.

Elementos de validez, la capacidad, en donde el principio general dice que toda persona capaz de disponer de sus bienes, puede vender y toda persona capaz de obligarse puede comprar y, el consentimiento, que se refiere a que haya un acuerdo de las partes que recaiga sobre el precio y la cosa.

---

<sup>84</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Derecho Civil IV. Pág. 67



Respecto a las formas de compraventa hay diversidad de modos de comprar, de acuerdo a las costumbres y usos y a la forma de pagar el precio, más adelante detallaré las formas que describe el jurista Carlos Vásquez Ortíz.

“Compraventa al contado: es la que normalmente se realiza y se lleva a cabo cuando el comprador paga el precio total de la cosa y el vendedor recibe el precio a su entera satisfacción, entrega la cosa y firma los documentos traslativos de dominio.

Compraventa a plazos o por abonos: es aquella en que el vendedor por un lado, realiza la transferencia de la propiedad y por otro lado el comprador, se obliga a realizar el pago fraccionado, en un determinado número de cuotas periódicas.

Compraventa al gusto: aquella que está sometida a la condición futura e incierta de superar una prueba o degustación que permita averiguar si la cosa posee la calidad expresa o tácitamente convenida.

Compraventa con pacto de preferencia: es aquella en la que se establece, para el comprador, la obligación de permitir, en caso de futura venta, que una determinada persona adquiera la cosa, con prioridad sobre el resto de eventuales compradores. Igualmente, el comprador estará obligado a informar al beneficiario del pacto de preferencia sobre la puesta en venta del bien.

Compraventa con pacto de retroventa: es aquella en que se atribuye al vendedor un derecho subjetivo, por el que puede recuperar la cosa vendida. Cabe añadir que la finalidad económica de esta figura, gira en torno a la posibilidad de que el vendedor adquiera liquidez suficiente, con la futura esperanza de recuperar la cosa. De ahí que



existan grandes facilidades para simular una compraventa con pacto de retroventa tratándose realmente de un préstamo garantizado, demás está decir que de acuerdo a la ley, este tipo de contrato es prohibido.

Compraventa con pacto comisorio: en este caso es cuando se realiza la compraventa comúnmente por abonos o a plazos, en donde el comprador se obliga, además de pagar el precio pactado, a pagar una comisión o interés, sobre el valor real de venta, por la tardanza en el pago o bien de acuerdo a los abonos pactados.

Compraventa con arras: aquí nos encontramos con lo que comúnmente denominados promesa de compraventa, en donde, para garantizar la compra, el vendedor exige al comprador la entrega de una garantía, un anticipo de dinero o alguna cosa que garantice que la negociación se llevará a cabo en el futuro. Aquí el vendedor asegura a derecho a vender y el comprador su derecho a comprar.

Compraventa con reserva de dominio: es la compraventa en virtud de la cual por convenio expreso de las partes, la transmisión de dominio de la cosa objeto de la venta, queda pendiente, el vendedor continúa siendo el propietario de la cosa, hasta que el comprador complete el pago del precio o bien realiza la condición a que se haya sujetado el contrato, el comprador mientras tanto sólo tiene el uso y posesión de la cosa y comúnmente se da en las compraventas por abonos o a plazos.

La adjudicación en pago: es el cumplimiento de una obligación que consiste en recibir voluntariamente el acreedor, en concepto de pago de la deuda, alguna cosa que no sea dinero, en sustitución de lo que se le debía pagar, entregar o del servicio que se le debía prestar. La adjudicación puede ser judicial o extrajudicial.



La cesión de bienes: en este caso el deudor cede algún o todos sus bienes a sus acreedores, cuando se encuentre en la posibilidad de continuar sus negocios o de pagar sus deudas. La cesión puede ser judicial o extrajudicial.

La cesión de créditos: aquí no hay una compraventa real, sino un cesión de derechos cuando existe un crédito pendiente de pago o una compraventa por abonos, en donde el acreedor puede ceder sus derechos sin el consentimiento del deudor, salvo que exista convenio en contrario o que no lo permita la ley o la naturaleza del contrato.”<sup>85</sup>

Pueden venderse las cosas o derechos litigiosos o con limitaciones, gravámenes o cargas, siempre y cuando el vendedor instruya previamente al comprador, de dichas circunstancias y así se haga constar en el contrato. El Artículo 836 del Código Civil, declara nulo el pacto por el cual el propietario de un bien hipotecado asume la prohibición de enajenarlo. La transferencia de una cosa gravada con hipoteca o prenda transmite la deuda con todas las consecuencias y modalidades, sin convenio expreso entre los interesados.

“En la subasta o remate se da la venta pública de bienes, que se hace al mejor postor con intervención de autoridad. Puede ser judicial o privada, se da por medio de la puja entre los concurrentes, bajo la condición de aceptarse como precio la oferta mayor.

Existe el arrendamiento con opción a compra: en el cual, el propietario de una cosa se la entrega en alquiler a otra persona, con el derecho de comprarla a la terminación del contrato en el tiempo prefijado, comúnmente también se da en las compraventas a plazos.

---

<sup>85</sup> Vásquez Ortiz, Carlos. Ob.cit. Pág. 74



En la compraventa se transmite la propiedad o dominio de la cosa, mientras que en el arrendamiento solo se traslada el uso y goce de la cosa, al arrendatario. En el arrendamiento el precio por el uso de la cosa (renta), puede pagarse en efectivo o en especie, en tanto que el precio de la cosa vendida, debe pagarse en efectivo. La compraventa tiene efectos permanentes, en el sentido de que el comprador adquiere la propiedad de la cosa a título definitivo y en el arrendamiento es esencialmente temporal. La compraventa es un contrato de ejecución instantánea y el arrendamiento es de tracto sucesivo.

Si una persona adquiere una empresa con activo y pasivo es responsable de las obligaciones y deudas de la misma, hasta el importe de los bienes adquiridos, de acuerdo al Artículo 1465 del Código Civil. El adquirente de una empresa no mercantil, goza de una especie de beneficio de inventario y no responde por las obligaciones de la empresa, con sus bienes personales, sino únicamente con los bienes afectados de la empresa.

Asimismo, se pueden vender los derechos hereditarios, sin especificar los bienes de que se compone y el vendedor solo responde de su calidad de heredero en la parte que le pertenece. También se pueden vender las cosas futuras antes de que existan en especie y también una esperanza incierta.

Respecto al plazo para realizar la compraventa, es a convenio de las partes contratantes, en todo caso solamente se fija el día o la fecha de la negociación o extinción del acto. No se puede exigir el cumplimiento de la prestación antes del vencimiento del plazo.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> Larios Tovar, Edgar Oswaldo. Ob.cit. Pág. 29



Para la compraventa de los vehículos rigen las mismas normas que para los bienes inmuebles, de acuerdo a los Artículos 1125, 1135 y 1576 del Código Civil, normalmente se requiere su formalización en escritura pública, pero para efectos de su inscripción, se pueden hacer a base de documentos diferentes a la escritura pública (contrato privado de compraventa con reserva de dominio).

Nótese que para formalidad jurídica es indispensable que la compraventa se celebrara en escritura pública, para que constase las condiciones de entrega, las formas de la transferencia, etc., y no sólo mediante el endoso del certificado de propiedad.

### **5.12 Análisis general del certificado de propiedad**

Para efectos del análisis del documento “Certificado de Propiedad de Vehículos” por su naturaleza sui generis, es importante recordar el concepto de contrato contenido el Artículo 1517 del Código Civil que dice: “hay contrato cuando dos o mas personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación”

En el Artículo 1825 del Código Civil se establecen las obligaciones de este tipo de contrato, lo que en la teoría se denomina forma del contrato, tales cuando una persona conviene en vender un vehículo y otra en comprarlo, crean derechos, por ejemplo para el vendedor, recibir el pago del precio en el día, lugar y forma estipulados; y para el comprador recibir la cosa vendida y que se le garantice la pacífica y útil posesión de la misma. Pero principalmente también crean obligaciones para ambos al invertir los derechos recíprocos, entonces la compraventa, en general y del vehículo en este caso, debe formalizarse mediante un contrato, básicamente por dos razones:



La primera razón es, que cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación, hay contrato.

La segunda razón es, que cuando una persona transfiere la propiedad de una cosa (en este caso un vehículo) y se compromete a entregarla; y otra persona se obliga a pagar el precio en dinero, no solamente hay contrato en general, sino que una compraventa en especial, un contrato nominado y tipificado en el Código Civil en el Artículo 1790.

Prácticamente por la compraventa se hace obligatorio el faccionamiento del contrato, máximo si se toma en consideración lo establecido por el artículo 1575 del Código Civil, que dice: “el contrato cuyo valor exceda de trescientos quetzales debe constar por escrito”.

El contenido de esta norma es muy claro. Difícilmente se celebrará un contrato de compraventa de vehículo, por un precio menor de trescientos quetzales; y si se realizara por la libertad que tiene las partes de contratar, estaría fuera de la realidad, exceptuándose los casos en que verdaderamente un vehículo llegara a tener dicho valor; y además reservándose la acción, en los casos en que una persona se aproveche de la posición que ocupe, o de la necesidad, inexperiencia o ignorancia de otra; y la induzca a conceder ventajas usurarias o a contraer obligaciones notoriamente perjudiciales a sus intereses (Art. 1542 del Código Civil)

Es más, cuando aún no existía el certificado de propiedad, cada año el Ministerio de Finanzas Públicas, publicaba en el Diario Oficial un listado con el precio mínimo para la compraventa de vehículos y el precio mínimo, dependiendo el modelo, era de Q.2,000.00



Siendo la compraventa, un contrato cuyo valor normalmente es superior a trescientos quetzales, y por el cual se transfiere la propiedad de una cosa (Artículo 1790 del Código Civil); y que el Artículo 1125 numeral 14 del Código Civil establece que: “En el Registro se inscribirán...14º. Los vehículos automotores y demás muebles fácilmente identificables por los números y modelos de fabricación”. Entonces el mismo deberá constar no sólo por escrito sino que debe ser celebrado en escritura pública.

Lo anterior se confirma con lo que establece el Artículo 1576 del Código Civil, que dice: “los contratos que tengan que inscribirse o anotarse en los registros, cualquiera que sea su valor, deberán constar en escritura pública”.

Este artículo resuelve el problema en relación a que el valor del contrato pueda ser inferior a trescientos quetzales para que conste no sólo por escrito, sino que también el mismo sea celebrado en escritura pública.

Habrán quienes aún después de lo expuesto hasta este momento se preguntarán ¿por qué en escritura pública?

La respuesta a este dilema es muy sencilla. Si de conformidad con los Artículos 1124 y 1125 del Código Civil, los contratos traslativos del dominio de vehículos, deben inscribirse en el Registro de la Propiedad, estos no pueden constar en razón del Artículo 1578 del mismo cuerpo legal, en ninguna otra clase de documento, sino en escritura pública.

Alguien podría preguntarse, ¿Puede ser inscrito en el Registro de la Propiedad, el certificado de propiedad de vehículos?



La respuesta es “no”. La primera razón es porque los contratos que tengan que inscribirse o anotarse en los registros, deben constar en escritura pública; y aquí hay que aclarar que al hacer mención “registros”, no solamente se está haciendo referencia al Registro General de la Propiedad, sino que también al Registro Fiscal de Vehículos, de la Superintendencia de Administración Tributaria, de conformidad con el Artículo 22 del Decreto 70-94 Ley y Reglamento del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.

La segunda razón es que a pesar de lo claro que es Artículo 1576 del Código Civil, ¿de qué forma se podría inscribir en el Registro General de la Propiedad, el certificado de propiedad de vehículos?

La protocolización puede ser presentada como solución, pero esta posibilidad en la práctica representada tres serios problemas.

El primero es que el protocolizar el certificado de propiedad, quedaría en poder del Notario, resguardando en el protocolo, entonces, ¿cómo realizar los endosos si el certificado ya no estaría en poder de las partes?.

El problema es grande porque al protocolizar un documento, este pasa a formar parte del protocolo notarial, por lo tanto, sería imposible sustraerlo con posterioridad, porque ambos forman una unidad, indivisible y absoluta.

La segunda razón es, que la protocolización no implica que el documento protocolizado sufra una conversión de naturaleza, es decir que se convierta en escritura pública; el



documento protocolizado mantiene o conserva su naturaleza entonces no se cumple con el requisito impuesto por el Artículo 1576 del Código Civil.

La tercera razón es que el Artículo 63 del Código de Notariado, establece que podrán protocolarse, los documentos o diligencias cuya protocolización este ordenada por la Ley o por tribunal competente, los documentos privados cuyas firmas hayan sido previamente legalizadas, y los documentos privados sin reconocimiento o legalización de firmas. El certificado de propiedad no puede protocolarse, por no haber sido considerado dentro de los documentos que enuncia el Artículo en mención.

Después del análisis que concluyo que el certificado de propiedad, no es convincente su protocolización, se procede a hacer el análisis de lo que indica el Artículo 1791 del Código Civil, que dice: "el contrato de compraventa queda perfecto entre las partes desde el momento en que convienen en la cosa, y en el precio, aunque el uno ni el otro se hayan entregado..."

Como requisito indispensable según las normas sustantivas expresadas para que se pueda inscribir el traslado de dominio de un vehículo en el Registro de la Propiedad, se hace necesario que exista efectivamente contrato en general y compraventa en particular, y no solo la validación por medio del documento denominada certificado de propiedad.

De conformidad con el Artículo 1796 del Código Civil, no hay compraventa si los contratantes no convienen en el precio o en la manera de determinarlo. Por lo tanto al hacerse constar la enajenación de un vehículo en el certificado de propiedad, no hay contrato, no existe la compraventa.



La razón de tan delicada afirmación surge con ocasión de que en el certificado de propiedad, no se especifica entre muchas cosas, el precio, de la compraventa, por tanto al no especificarse el mismo, no hay compraventa, no existe contrato, como tal. Puede afirmarse que las partes han convenido en un precio, aunque este no conste en el certificado, pero debe recordarse que los contratos cuyo valor exceda de trescientos quetzales deben constar por escrito, por tanto lo que no este escrito, no existe, el precio no es algo que pueda presumirse, debe constar claramente, en el contrato.

El tercer párrafo del artículo 57 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, reformado por el Artículo 3 del Decreto número 39-99 del Congreso de la República se establece, “en la enajenación, venta, permuta o donación entre vivos de vehículos automotores terrestres, usados, que se realicen con posterioridad a la primera venta, deberán formalizarse en el certificado de propiedad de vehículos”.

Al analizar el citado Artículo, surge la interrogante, ¿cómo es posible identificar qué contrato se celebra, cuando en el certificado de propiedad no hay espacio para que esto sea factible?

Si los contratos de compraventa, permuta o donación entre vivos, fueran atípicos o innominados, no habría problema, en cuanto a su determinación, pero los mismos está tipificados y aún más, nominados en el Código Civil, en sus Artículos 1790, 1852 y 1855.

Este es un problema grave, debido a que al no especificarse qué contrato se celebra, ¿cómo se demuestra que no fue una permuta, compraventa o donación entre vivos, la que se realizó?; ya que cada contrato, hace surgir entre los otorgantes diversos



derechos y obligaciones, que son imposibles de determinar en el certificado de propiedad.

La anterior es otra razón que me hace considerar, la necesidad de celebrar la enajenación de vehículos en escritura pública, y no en el certificado de propiedad.

Podrá hacerse la interrogante respecto a la legalidad del negocio jurídico que se pretende formalizar por medio del certificado de propiedad.

La respuesta a esta pregunta es no. Y esta respuesta tiene dos fundamentos, uno de carácter legislativo y otro de carácter práctico.

En primer lugar el Artículo 57 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, reformado por el Artículo 3 del Decreto 39-99 del Congreso de la República, en su tercer párrafo establece: “En la enajenación, venta, permuta o donación entre vivos de vehículos automotores terrestres, usados, que se realicen con posterioridad a la primera venta, deberán formalizarse en el certificado de propiedad de vehículos.”

Sin lugar a duda el: “deberán formalizarse” no es facultativo, todo lo contrario es una prescripción potestativa, que obliga a las personas que encuadren su conducta al supuesto del mismo artículo, a formalizar los contratos enunciados, en el certificado de propiedad; esta es la base o fundamento legislativo; que a todas luces es ilegal y arbitrario.

El fundamento práctico tiene una directriz, orientada en un sentido formal o de trámite otro de inobservancia e incumplimiento de lo regulado por la ley.



En el Registro Fiscal de Vehículos a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- se descalifica todo valor legal a la escritura pública de compraventa, lo cual se interpreta del hecho de que si una persona desea hacer el traspaso de su vehículo, únicamente debe cumplir con el requisito de realizar el endoso respectivo en el certificado de propiedad. Prácticamente no es exigible la escritura pública de compraventa, permuta o donación entre vivos que sería el cuerpo que le da vida a la transferencia de dominio.

En segundo lugar, rara vez se cumple con lo que establece el Artículo 1125 numeral 14 del Código Civil, por lo tanto para que autorizarse una escritura pública, si no hay una sanción para el comprador o para el Notario, por no velar por el cumplimiento y observancia de lo que está regulado en la Ley, reservada desde luego la acción civil por daños y perjuicios de conformidad con el Artículo 1645 y 1668 del Código Civil; ¿Cómo se le obliga a los contratante a celebrar sus negocios jurídicos en escritura pública?, esta interrogante sugiero se traslade al Colegio de Abogados y Notarios que deben velar porque los actos jurídicos sean legales y transparentes.

Para finalizar este análisis integral del certificado de propiedad de vehículos, es necesario comentar lo siguiente, actualmente, como pudimos apreciar en el capítulo III del presente trabajo, para realizar el traspaso de propiedad de un vehículo dentro de los requisitos estipulados para la realización dicha operación es necesaria la presentación de la tarjeta de circulación, documento que identifica al vehículo, es decir que son dos los documentos que interesan al fisco, uno la tarjeta de circulación, por medio de la cual se da fe del pago del impuesto de circulación que se otorga anualmente y otra el certificado de propiedad.



Se da el caso, que, los nuevos adquirentes de los vehículos por distintas razones extravían la tarjeta de circulación, el Registro Fiscal de Vehículos, no realiza operación de traspaso por no cumplir a cabalidad con los requisitos establecidos, argumentando que el certificado de propiedad no es título suficiente para acreditar la propiedad del vehículo, lo cual contradice el efecto jurídico que se ha pretendido establecer con ese documento.

Cabe resaltar que para la realización de la operación de reposición de tarjeta de circulación sus requisitos son denuncia y cédula de vecindad o documento de identificación único, así como el pago del arancel.

Resulta, de tal acontecimiento inaudito, que el mismo Registro Fiscal de Vehículos no le de la importancia jurídica que tiene inmerso el certificado de propiedad, creando con tal criterio, la falta de certeza que carece dicho documento así como la seguridad jurídica con que debe de contar todo registro, para respaldar lo emanado por la Constitución Política de la República, que manifiesta en su Artículo 2.



## CONCLUSIONES



1. Al realizarse la operación registral con la finalidad de transmitir su dominio del mismo y no observarse los elementos inherentes a un contrato se violenta la seguridad jurídica que por mandato constitucional es deber del Estado garantizar.

2. El Registro Fiscal de Vehículos a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria, su objetivo primordial es la verificación de que se cumpla con las obligaciones tributarias, por lo que no debería de tener atribuciones o funciones registrales, por pertenecer estas por su naturaleza y eficacia al Registro General de la Propiedad.

3. El Registro Fiscal de Vehículos carece de un sistema registral apropiado para las inscripciones de las diversas operaciones registrales, debiéndose respetar en todo momento los principios constitucionales como el de publicidad.

4. El certificado de propiedad de vehículos, de conformidad con lo que establece el Decreto Número 39-99 del Congreso de la República, es el documento en el cual se plasma la voluntad de transferencia de dominio de un vehículo, documento que carece de elementos esenciales para reflejar la relación contractual, ignorándose bajo que concepto y condiciones se traslada la propiedad del bien mueble (vehículo) identificado en el mismo.

5. A pesar, de que el certificado de propiedad de vehículos, no es el documento que llene todas las formalidades establecidas en el Código Civil, Decreto-Ley Número 106 y Código de Notario Decreto Número 54-77, es el único documento que respalda la propiedad del bien mueble (vehículo), siendo ilegal, que el mismo Registro Fiscal de

Vehículos, no permita al nuevo adquirente, realizar la operación de traspaso con la sola presentación del certificado de propiedad con el endoso realizado y firmas legalizadas sino se auxilian de otros medios como la tarjeta de circulación.



## RECOMENDACIONES



1. El Congreso de la República debe reformar el Decreto Número 70-94 del Congreso de la República, Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, con el fin de que la escritura pública sea el sustento jurídico, para efectuar la transferencia de dominio de vehículo.
2. Al ser reformada la ley citada, el Registro de la Propiedad, asumiría la responsabilidad de inscribir toda operación de transferencia de dominio de vehículo, de conformidad con lo establecido en el Decreto Número 106 del Congreso de la República, restringiéndole esa facultad al Registro Fiscal de Vehículos.
3. Reformarse el Decreto número 70-94, que contiene la Ley de Impuesto de Circulación de vehículos, terrestres, marítimos y aéreos, a efecto que el Certificado de Propiedad llene todos los requisitos mínimos esenciales de transferencia de dominio para cumplir con la certeza jurídica que tiene el Estado el deber de garantizar.





# ANEXOS

## ELEMENTOS DEL AUTOMÓVIL



Motor: Todos los automóviles actuales, usan motores de combustión interna, que pueden clasificarse en motores de explosión y de turbina. MOTORES DE EXPLOSION. Están formados por varios cilindros, en los cuales se realiza la explosión o expansión de la mezcla energética: gasolina y aire. En el funcionamiento, el pistón hace cuatro recorridos en el interior del cilindro: dos de arriba abajo y dos de abajo arriba. Corresponde a cuatro tiempos u operaciones distintas: 1) Primer tiempo: admisión. El pistón desciende al punto muerto inferior, aspirando los gases que entran por la válvula, que se cierra al final del recorrido. 2) Segundo tiempo: compresión. El pistón sube al punto muerto superior. Las válvulas están cerradas y los gases ocupan el espacio que les deja libre el pistón (cámara de compresión o explosión). 3) Tercer tiempo: explosión. Salta la chispa de la bujía e inflama la mezcla. La expansión de los gases impele el pistón al punto muerto inferior. 4) Cuarto tiempo: escape. El pistón sube y se abre la válvula de escape. Los gases de la explosión salen al exterior empujados por el pistón. Los elementos principales son: 1) Cilindro. Cavidad en cuyo interior tiene lugar la explosión de la mezcla. Consta de un cuerpo cilíndrico, refrigerado exteriormente por un a camisa de agua. La parte superior forma la cámara de explosión, con las válvulas de entrada y salida de gases; la bujía, órgano del encendido para iniciar la combustión, está colocada en la parte lateral superior. 2) Cáster. Bloque metálico unido al bastidor, que encierra todos los órganos del motor y que evita la acción corrosiva del polvo y del agua. 3) Pistón. Pieza troncocónica atravesada horizontalmente por un pasador suelto, también cilíndrico, que sirve para acoplarlo a la biela y de esta al cigüeñal. 4) Bielas. Formadas por una sola pieza de acero, que une el pistón con el cigüeñal. Tiene tres partes: pie, en forma de anillo grande, unido al cigüeñal; cuerpo, brazo intermedio, y cabeza, anillo pequeño unido al bulón del pistón. 5) Cigüeñal. Pieza a la cual va acoplado el pistón. La posición del cigüeñal es la causa de la subida o bajada del pistón. Recibe los impulsos de la explosión de la mezcla, que le imprimen un movimiento de rotación. Este giro se comunica por engranajes a los órganos de distribución, encendido y engrase, y por medio de correas a los de refrigeración y a la



dinamo. La antigua manivela de arranque estaba unida al cigüeñal para poner en marcha el motor. El sentido de la rotación es el de las agujas de un reloj. 6) Volante. Consiste en una rueda dentada montada al extremo del cigüeñal. Acoplada al embrague, sirve para transmitir el movimiento del motor al vehículo. 7) Culatas. Han pasado de ser una simple tapa a una pieza extraordinariamente delicada e influyente en el rendimiento del motor. Se construyen con materiales ligeros, a fin de evacuar mejor el calor. Forman la parte superior del cilindro. 8) Distribución. Grupo de piezas para regular la entrada y salida de los gases en el cilindro. Consta de tres órganos: engranaje, árbol de levas y válvulas. La alimentación el motor se realiza por: 1) el carburador, que realiza la mezcla de aire con la gasolina pulverizada en tales proporciones, que prácticamente la combustión es instantánea. Consta de una cuba de nivel constante en que hay gasolina y un surtidor por el cual llega la gasolina absorbida por el vacío provocado por la expansión de los cilindros; 2) el difusor o Ventura, estrangulamiento colocado a la salida del surtidor, que aumenta la pulverización de la gasolina. El aire aspirado tiene polvo en suspensión, que es eliminado con filtros adecuados para evitar que forme una pasta con los aceites lubricantes. A los combustibles empleados en los motores de gasolina se les exige un determinado grado de octano, a fin de asegurar su resistencia a la detonación o picado bajo ciertas condiciones de carga y temperatura. La detonación es un fenómeno exotérmico que se suele producir hacia el final de la combustión y que eleva rápidamente la temperatura y la presión, lo cual tiene efectos perniciosos para la potencia, el rendimiento mecánico y la duración de los cojinetes de biela. Se añaden, pues, sustancias antidetonantes, como, p. ej., tetraetilplomo. Modernamente se ensayan compuestos orgánicos de fósforo y boro y también sales orgánicas de manganeso y de tetrametilplomo. Engrase. El rozamiento de las piezas desgasta rápidamente el material y puede llegar al agarrotamiento de las mismas. Para evitarlo se engrasa mediante una película de aceite muy delgada, la cual hace que las superficies resbalen unas sobre otras. La temperatura del aceite no debe pasar de 80° C. En tiempo frío hay que evitar que se espese o congele, por lo que se mezcla con sustancias anticoagulantes. El nivel del aceite se controla con una varilla indicadora. El control es necesario porque parte del aceite se quema en los cilindros. El resto va



concentrándose lentamente en impurezas de carbonilla, la viscosidad disminuye y por ello el engrase del coche no alcanza la eficacia necesaria; de aquí la necesidad de los engrases periódicos.

La potencia del motor se reparte entre varios cilindros. Así se pueden clasificar en: 1) Motor de dos cilindros. Usado en motocicletas; su perfeccionamiento, al lograr una marcha sin sacudidas, ha permitido, después de la segunda Guerra Mundial, aplicarlo en coches pequeños y, sin embargo, muy eficaces. 2) Motores de cuatro cilindros. Es el más usado. Los cilindros en general están colocados en línea, o bien más raramente opuestos, dos a dos, horizontalmente. 3) Motores de seis u ocho cilindros. Usados en vehículos mayores. Pueden estar en línea o en V. La velocidad del motor se aumenta por el chofer mediante un pedal, llamado acelerador. Si el pedal está suelto, el motor funciona en "ralenti" (marcha lenta). MOTORES DE TURBINA DE GAS. Están constituidos únicamente por elementos giratorios, por lo cual su vibración es mucho menor. La turbina no requiere cambio de marchas ni embrague. Su peso es inferior al del motor de pistones de igual potencia. Las principales dificultades para su uso son el ruido y el elevado consumo de carburante.

Transmisión: Los diversos elementos que forman su estructura tienen por función conectar la rotación del motor con las ruedas, adaptándose a las diversas condiciones de velocidad y carga del vehículo. Sus elementos son: Embrague. Mecanismo que permite acoplar o desacoplar al motor el cambio de velocidades. Normalmente el motor está embragado, y la rotación se comunica al cambio de marchas. El desembragado mecánicamente pisando el conductor el pedal colocado a su izquierda. En el arranque del vehículo conviene que el embragado sea progresivo, para evitar el calado del motor o un arranque brusco. Existen embragues automáticos, sin intervención del pedal mecánico. La maniobra de embrague y desembrague se efectúa automáticamente a través de válvulas eléctricas accionadas desde la palanca de velocidades. El embrague actúa por el vacío producido en la aspiración del motor. Algunos vehículos van



equipados con embragues hidráulicos, formados por elementos rotativos parecidos a turbinas centrífugas y que funcionan mediante aceite. Cambio de velocidad. Está formado por varios juegos de engranajes que permiten adaptar el esfuerzo sobre las ruedas motrices a la resistencia de la carretera, girando el motor con el máximo de rendimiento. Se usa el tipo de engranajes deslizables, compuesto de una caja metálica fijada al chasis o bastidor, dentro de la cual giran dos ejes paralelos, con piñones que transmiten el movimiento del motor al árbol de transmisión. En los últimos años se ha extendido el uso de los cambios automáticos, provistos de mecanismos que permiten la selección de las marchas sin intervención del conductor. Normalmente son de tres tipos: 1) de embrague hidráulico con trenes de engranajes planetarios y cambio automático; 2) de convertidor de par con engranajes planetarios y cambio automático; 3) de convertidos de par con engranajes planetarios sin cambio automático. Diferencial. La principal función del mecanismo es permitir a las ruedas motrices girar a velocidades diferentes unas de otras, siendo movidas ambas por el mismo árbol de transmisión. En los virajes es necesario que las ruedas giren a velocidad diferente, porque la rueda exterior a la curva ha de recorrer mayor distancia que la interior. En vehículos especiales se montan diferenciales con dispositivos de autobloqueo, que impiden que la diferencia de velocidades entre las ruedas motrices sobrepase valores comúnmente considerados como peligrosos.

**Bastidor:** Esqueleto metálico en forma de estructura rígida sobre el que se montan todos los elementos del automóvil: carrocería, motor, transmisión, dirección, frenos, ruedas y ballestas.

**Carrocería:** Parte del automóvil destinada a transporte de los pasajeros o la carga. En un proyecto se consideran tres aspectos: 1) técnico, de seguridad, comodidad y resistencia; 2) aerodinámico, velocidad del vehículo; 3) artístico. La carrocería se completa con diversos accesorios de variadas funciones: manecillas, asientos, empuñaduras, parachoques, faros, cristales, indicadores, etc. Generalmente está



construida de plancha de acero prensada y soldada; existen, sin embargo, carrocerías de plástico, formadas por planchas de fibra de vidrio y de resina sintética (poliéster). distinguen varios tipos: Sedán o Berlina: cuatro puertas con ventanas; de cuatro a seis plazas, con techo rígido y metálico; Club o Berlineta: sedán con solo dos puertas; Cupé: automóvil con un solo asiento; Convertible: descubierta, dos puertas, capacidad para 5 o 6 personas; cubierta plegable y ventanas que pueden ocultarse; Hadtop: cerrada, dos puertas, capacidad para 5 o 6 personas, ventanas como las del convertible y techa metálico; Familiar: cerrada o descubierta, dos o cuatro puertas, capacidad para 5 o 9 personas; Deportiva: descubierta, dos puertas para 1 o 2 pasajeros, cubierta plegable; Limosina: modelo de lujo conducido normalmente por un cocher profesional; hay separación mediante un cristal entre los asientos anteriores y posteriores; Comercial o vagoneta: de 6 a 9 plazas y trasero para el transporte de mercancías.

**Suspensión:** La forman elementos mecánicos deformables, como ballestas, muelles en espiral y barras de torsión, que unen las ruedas con el chasis o con la carrocería. Los mecanismos de suspensión se aplican a cada rueda por separado. En los modernos sistemas de suspensión se emplean amortiguadores hidráulicos de tipo telescopio de simple o doble efecto, que evitan la amplitud de las oscilaciones de la ballesta. Se pueden usar también sistemas conjugados, en los cuales se conectan las oscilaciones de las ruedas delanteras y traseras.

**Dirección:** Para variar la dirección de los vehículos automóviles se hace girar las ruedas anteriores, incluso en los vehículos con tracción delantera. Los ejes de las ruedas delanteras fijadas sobre el eje terminan en unas horquillas. En medio de éstas, por un pivote, van fijadas las manguetas, que pueden ser orientadas, y alrededor de ellas giran las ruedas. El conductor, al girar el volante de dirección a través de unos engranajes y el brazo de acoplamiento, puede transmitir la dirección de las manguetas y a las ruedas. El volante puede estar colocado a la izquierda o a la derecha del automóvil. La situación ideal para el conductor es aquella en que puede estar sentado



del lado interior de la carretera, para tener mayor visibilidad en los cruces y adelantamientos. Para ello, según las direcciones de circulación de cada país varía la situación del volante en el vehículo. Para facilitar la conducción de vehículos pesados (camiones, autobuses), y también coches de turismo de grandes dimensiones, se aplican mecanismos de servo dirección neumáticos o hidráulicos. Así, el esfuerzo de conducción procede de una central de energía independiente del conductor, y éste se limita a controlar los movimientos del vehículo sin soportar esfuerzo físico alguno.

Frenos: Dispositivos adecuados para disminuir la velocidad y para regular la marcha del automóvil. La velocidad queda disminuida por la resistencia que opone el motor a ser arrastrado por las ruedas cuando se retira el pie del acelerador. El frenado se realiza por los rozamientos producidos por las zapatas de frotamiento sobre los tambores giratorios situados en las ruedas. La fuerza para frenar puede ser producida por el conductor del vehículo (freno de mano o de pie), o bien procede de fuentes de energía que suministra el propio vehículo. Se llaman servofrenos unos dispositivos que evitan que el conductor tenga que realizar un esfuerzo excesivo al usar el mando del freno. Esto permite clasificar los frenos según el mando que actúa sobre la zapata. 1) Frenos mecánicos. Mediante un sistema de palancas mecánicas la fuerza del conductor que actúa sobre el mando se transmite a las ruedas. 2) Frenos Hidráulicos. Sistema de mando hidráulico adoptado en todo el mundo. El pedal actúa sobre un pistón que comprime el líquido especial (aceite o glicerina, o alcohol y aceite) dentro de un cilindro. La presión ejercida se transmite a los cilindros de los frenos delanteros y traseros, el émbolo se mueve y presiona y presiona las zapatas que actúan sobre los tambores conectados a las ruedas. 3) Frenos de disco. Introducidos en los últimos años por los ingleses. Están formados por un disco metálico fijado a la rueda y unas pinzas provistas de pastillas resistentes al roce que se aplican sobre el disco. 4) Frenos eléctricos. Introducidos en la segunda guerra Mundial, se aplican a grandes vehículos. El mando está formado por una corriente eléctrica que actúa sobre un electroimán y éste sobre las zapatas. 5) Frenos de aire comprimido. Se usan en grandes camiones con remolque. Un depósito de aire comprimido, con un regulador de presión, facilita la



llegada del aire comprimido al cilindro de freno al accionar el conductor del pedal. Existen además en todo automóvil dos frenos independientes entre sí: a) de pedal, accionado con el pie; b) de mano, considerado como auxiliar y de utilidad en el aparcamiento. La eficacia de los frenos se mide con relación al peso del coche. Cuando la fuerza del frenado es igual al peso, entonces es del 100%. El conductor debe saber que para unos mismos frenos, al doblar la velocidad del vehículo, la distancia de parada del vehículo es cuatro veces mayor que con la velocidad de partida.

**Ruedas:** Partes del vehículo que en contacto con el suelo producen el movimiento. Son metálicas y desmontables. Se montan sobre los tambores de los frenos. Constan de una sola pieza metálica, en forma de círculo, diferenciada en: 1) cubo, núcleo central que se sujeta a los ejes del vehículo; 2) disco, parte intermedia, con orificios o sin ellos, en forma de superficie troncocónica; 3) llantas, superficie metálica exterior sobre la que se adaptan las cubiertas. Los neumáticos forman los bandájes acoplados sobre la parte metálica. Están formados por dos piezas: a) la cámara, de caucho vulcanizado, la cual contiene el aire a presión, con una válvula de escape fijada en el interior por un orificio de la llanta; b) la cubierta, constituida por una carcasa de tejido (nilón, rayón o algodón) recubierta por una capa de caucho de espesor determinado.

**Equipo eléctrico:** Los automatismos y aparatos cada vez más delicados exigen una instalación eléctrica progresivamente más potente y segura. El consumo de electricidad se realiza por medio de tres tipos de aparatos: 1) aparatos de consumo constante: encendido, carga de batería; 2) aparatos de consumo ocasional: faros, radio, limpiaparabrisas; 3) aparatos que están conectados por poco tiempo: motor de arranque, claxon, indicadores de dirección. Estas necesidades se cubren con la dinamo. Está movida por el motor y ha de ser capaz de mantener en servicio todos los aparatos de consumo permanente.

## FUNCIONES DE LA SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA



a) Ejercer la Administración del Régimen Tributario, aplicar la legislación tributaria, la recaudación control y fiscalización de todos los tributos internos y todos los tributos que gravan el comercio exterior, que debe percibir el Estado, con excepción de los que por Ley administran y recaudan las municipalidades.

b) Administrar el sistema aduanero de la República de conformidad con la Ley, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, y ejercer las funciones de control de naturaleza paratributaria o no arancelaria, vinculadas con el régimen aduanero.

c) Establecer mecanismos de verificación de precios, origen de mercancías y denominación arancelaria, a efecto de evitar la sobrefacturación y lograr la correcta y oportuna tributación. Tales mecanismos podrán incluir, pero no limitarse, a la contratación de empresas internacionales de verificación y supervisión, contratación de servicios internacionales de información y precios y otros servicios afines o complementarios.

d) Organizar y administrar el sistema de recaudación, cobro, fiscalización y control de los tributos a su cargo.

e) Mantener y controlar los registros, promover y ejecutar las acciones administrativas y promover las acciones judiciales, que sean necesarias para cobrar a los contribuyentes y responsables los tributos que adeuden, sus intereses y, si corresponde sus recargos y multas.



- f) Sancionar a los sujetos pasivos tributarios de conformidad con lo establecido en el Código Tributario y en las demás leyes tributarias y aduaneras.
- g) Presentar denuncia, provocar la persecución penal o adherirse a la ya iniciada por el Ministerio Público, en los casos de presunción de delitos y faltas contra el régimen tributario, de defraudación y de contrabando en el ramo aduanero.
- h) Establecer y operar los procedimientos y sistemas que faciliten a los contribuyentes el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.
- i) Realizar con plenas facultades, por los medios y procedimientos legales, técnicos y de análisis que estime convenientes, las investigaciones necesarias para el cumplimiento de sus fines y establecer con precisión el hecho generador y el monto de los tributos. Para el ejercicio de estas facultades contará con el apoyo de las demás instituciones del Estado.
- j) Establecer normas internas que garanticen el cumplimiento de las Leyes y reglamentos en materia tributaria.
- k) Asesorar al Estado en materia de política fiscal y legislación tributaria, y proponer por conducto del Organismo Ejecutivo las medidas legales necesarias para el cumplimiento de sus fines.



l) Opinar sobre los efectos fiscales y la procedencia de la concesión de incentivos, exenciones, deducciones, beneficios o exoneraciones tributarias, cuando la Ley así disponga. Así mismo evaluar periódicamente y proponer, por conducto del Organismo Ejecutivo, las modificaciones legales pertinentes a las exenciones y los beneficios vigentes.

m) Solicitar la colaboración de otras dependencias del Estado, entidades descentralizadas, autónomas y entidades del sector privado, para realizar los estudios necesarios para poder aplicar con equidad las normas tributarias.

n) Promover la celebración de tratados y convenios internacionales para el intercambio de información y colaboración en materia aduanera y tributaria, cumpliendo siempre con lo establecido en el Artículo 44 de esta Ley.

ñ) Planificar, formular, dirigir, ejecutar, evaluar y controlar la gestión de la Administración Tributaria.

o) Administrar sus recursos humanos, materiales y financieros, con arreglo a esta Ley y a sus Reglamentos internos.

p) Todas aquellas que se vinculen con la administración tributaria y los ingresos tributarios.



## REQUISITOS DE TRASPASO

Requisitos obligatorios:

- a) Actualizar datos del número de identificación tributaria –NIT- en el Registro Tributario Unificado;
- b) Original y fotocopia del formulario SAT-820, cancelado en los bancos del sistema autorizados por un valor de Q.30.00, por el traspaso de vehículos;
- c) Original y fotocopia simple de la Tarjeta de Circulación vigente y formulario del Impuesto sobre Circulación de Vehículos;
- d) Solvencia de Tránsito vigente (30 días), emitida por la Empresa Municipal de Tránsito -EMETRA-;
- e) Duplicado del formulario SAT-2033, donde conste el pago del impuesto de acuerdo a la tarifa establecida en la ley;
- f) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación del propietario, mandatario o representante legal. Si es extranjero, original y fotocopia simple de su Pasaporte completo vigente y en buen estado;
- g) Original y fotocopia del boleto de ornato (del año en curso);

Requisitos adicionales



a) Si la venta fue realizada por un Importador de vehículos o Persona Jurídica, debe de presentar original y fotocopia de la factura, con datos del vehículo;

b) Si la compra venta del vehículo fue realizada por el Mandatario del Propietario-Vendedor del vehículo, debe de adjuntar fotocopia simple del Testimonio del Mandato debidamente registrado;

c) Si el vehículo se traspasa con placas de alquiler, el nuevo propietario debe presentar autorización de línea, emitida por la Municipalidad donde vaya a circular;

#### Requisitos específicos

a) Original y fotocopia simple del testimonio de la escritura pública del Mandato, debidamente registrado y visado por la ventanilla respectiva (cuando la gestión la realice un Mandatario en nombre del nuevo Propietario);

b) En caso de persona jurídica, original y fotocopia simple o legalizada del Acta Notarial del nombramiento del Representante legal debidamente registrado;

c) Original y fotocopia simple del carné vigente del Gestor

d) Carta de autorización en hoja membretada firmada por el Representante Legal, con firma legalizada por Notario, (si no está membretada) para que un empleado de la empresa pueda realizar el trámite de traspaso ante el Registro y recibir la tarjeta de circulación, debe de contener características del vehículo.



f) Carta de autorización firmada por el propietario, con firma legalizada por Notario para que un familiar pueda realizar el trámite de traspaso de vehículo y recibir la tarjeta de circulación.

g) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona que realiza el trámite ante el Registro.

Traspaso de vehículos otorgados por sorteos o rifas legales.

Requisitos obligatorios

a) Actualizar datos de número de identificación tributaria –NIT- en el Registro Tributario Unificado.

b) Original y fotocopia del formulario SAT-820 cancelado en los bancos del sistema autorizados por un valor de Q.30.00, por el traspaso de vehículos.

c) Original y fotocopia simple de la tarjeta de circulación vigente y recibo de pago del Impuesto sobre Circulación de Vehículos.

d) Solvencia de Tránsito vigente (30 días), emitida por Empresa Municipal de Tránsito.

e) Original y fotocopia del acta de adjudicación, indicando todas las características del vehículo, en donde se haga constar la entrega del mismo.



f) Fotocopia de la autorización del sorteo, emitida por el Ministerio de Gobernación.

g) Fotocopia de la factura (cuando se efectuó la compra en Agencia).

h) Original y fotocopia del recibo de pago del Impuesto sobre la Renta, debidamente validado por el Banco, donde conste el pago del 10% que establece la ley por percibir rentas por rifas, sorteos o eventos similares (Artículo 62 de la Ley del ISR).

i) Original y fotocopia del comprobante de pago por concepto del 3% del Impuesto de Timbres (Artículo 2 de la Ley de Impuesto de Timbres Fiscales y Papel Sellado Especial para Protocolo y Artículo 13 de su Reglamento).

j) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona favorecida en el sorteo (propietario o su representante legal). Si es extranjero original y fotocopia simple de su pasaporte completo vigente.

k) Fotocopia y original del Boleto de Ornato (del año en curso)

#### Requisitos adicionales

Si el vehículo se traspasa con placas de alquiler, el nuevo propietario debe presentar autorización de línea, emitida por la Municipalidad correspondiente.



## Requisitos específicos

- a) Original y fotocopia simple del Testimonio de la Escritura Pública del Mandato, debidamente registrado y visado por la ventanilla respectiva (cuando la gestión la realice un Mandatario en nombre del nuevo Propietario).
  
- b) En caso de persona jurídica, original y fotocopia simple o legalizada del Acta Notarial del nombramiento del Representante legal debidamente registrado.
  
- c) Original y fotocopia simple del carné vigente del Gestor.
  
- d) Carta de autorización en hoja membretada firmada por el Representante Legal, con firma legalizada por Notario, (si no está membretada) para que un empleado de la empresa pueda realizar el trámite de traspaso ante el Registro y recibir la tarjeta de circulación, debe de contener características del vehículo.
  
- e) Carta de autorización firmada por el propietario, con firma legalizada por Notario, para que un familiar pueda realizar el trámite de traspaso de vehículo y recibir la tarjeta de circulación.
  
- f) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona que realiza el trámite ante el Registro.



## Traspaso testamentario/intestado

### Requisitos obligatorios

- a) Actualizar datos del número de identificación tributaria –NIT- en el Registro Tributario Unificado.
- b) Original y fotocopia del formulario SAT-820 cancelado en los bancos del sistema autorizados por un valor de Q.30.00, por el traspaso de vehículos.
- c) Original y fotocopia simple del recibo de pago del Impuesto de Circulación de Vehículos.
- d) Original y fotocopia simple de la tarjeta de circulación.
- e) Solvencia de Tránsito vigente (30 días) emitida por Empresa Municipal de Tránsito.
- f) Original del Certificado de Propiedad de Vehículos.
- g) Registrar como mortal en el Registro Tributario Unificado a la persona fallecida.



h) Original y fotocopia del auto declaratorio de herederos.

i) Original y fotocopia del inventario extrajudicial.

j) Original y fotocopia del inventario de la Dirección de Catastro y Avalúo de Bienes Inmuebles (DICABI).

k) Original y fotocopia del Acta de Defunción.

m) Original y fotocopia de la resolución de la Procuraduría General de la Nación.

n) Original y fotocopia del recibo de pago del Impuesto Hereditario.

ñ) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación del heredero o herederos. Si es extranjero, original y fotocopia simple de su pasaporte completo vigente.

## Requisitos Adicionales



- a) En caso de pérdida o extravío de la tarjeta de circulación, debe presentar aviso ante la Policía Nacional Civil u Organismo Judicial identificando el número de placa del vehículo.
  
- b) En caso de robo o hurto de la tarjeta de circulación, debe presentar denuncia ante el Ministerio Público u Organismo Judicial y solicitar el trámite de reposición de la misma, pagando el costo de Q.50.00.
  
- c) En caso de robo o hurto del Certificado de Propiedad del vehículo, debe de presentar denuncia ante el Ministerio Público u Organismo Judicial, identificando el número de placa.
  
- d) Si el mortual deja testamento, debe presentar original y fotocopia del testamento.
  
- e) Si el vehículo tiene placas de alquiler, debe presentar original y fotocopia simple de la autorización de parqueo emitida por Empresa Municipal de Transporte –EMETRA- o por la Municipalidad de la localidad donde haya circulado, a nombre del nuevo propietario.

## Requisitos específicos

- a) Original y fotocopia simple del Boleto de Ornato del Heredero.



b) Original y fotocopia simple del carné vigente del gestor.

c) Carta de autorización firmada por el propietario, con firma legalizada por Notario, para que un familiar pueda realizar el trámite.

d) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona que realiza el trámite.

### **REQUISITOS DE MODIFICACIONES**

Requisitos Obligatorios: Si la operación la realiza un tercero en representación del propietario, debe presentar la siguiente documentación:

a) Tarjeta de circulación.

b) Factura o declaración jurada donde conste la modificación a realizarse.

c) Cédula de vecindad o documento de identificación único.

d) Boleto de ornato.



e) Pago de arancel por cada modificación a realizarse.

f) Carta de autorización para realizar la operación.

g) Cédula y/o gafete del autorizado para realizar la gestión.

Si la operación la realiza personalmente el propietario, debe presentar la siguiente documentación:

a) Tarjeta de circulación.

b) Cédula de vecindad o documento de identificación único.

c) Pago de arancel.

#### Requisitos Adicionales

a) En caso que no se haya realizado el traspaso, debe presentar documentación para el traspaso respectivo.

b) Si es por cambio de chasis, debe presentar original y fotocopia de la Declaración Aduanera de Importación y factura.



- c) Si es por rectificación de chasis, debe presentar original y fotocopia de la declaración jurada ante Notario, conteniendo el número de chasis y la fecha de la rectificación.
- d) Si es por cambio de color, si el servicio es realizado por un tercero contratado debe presentar original y fotocopia simple de la factura a nombre del propietario o entidad por el servicio de cambio de color especificando los datos del vehículo. Si el cambio es realizado por el propio propietario, debe de adjuntar original y fotocopia simple de las facturas a su nombre por la compra de todos los materiales utilizados.
- e) Si es por número de identificación tributario genérico, debe de actualizar datos en el registro tributario unificado y presentar fotocopia del carné.
- f) Si es por consignación errónea del número de identificación tributaria, debe actualizar datos en el registro tributario unificado y presentar fotocopia del carné, y además, debe cancelar multa de Q.100.00 por pago de multa por mala consignación de número de identificación tributaria, en la sección de cobranza administrativa.
- g) Si es por cambio de dirección, debe de actualizar datos en el registro tributario unificado y presentar fotocopia del carné.
- h) Si es por rectificación de cualquier otra característica del vehículo, debe presentar original y fotocopia de la declaración aduanera de importación, factura o declaración jurada ante Notario, indicando el cambio realizado.

i) Si es por número de identificación tributario duplicado, debe presentar carta de cancelación de uno de los números.



#### Requisitos específicos

- a) Original y fotocopia simple del boleto de ornato del heredero.
- b) Original y fotocopia simple del carné vigente del gestor.
- c) Carta de autorización firmada por el propietario, con firma legalizada por Notario, para que un familiar pueda realizar el trámite.
- d) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona que realiza el trámite.

### **REQUISITOS DE REPOSICIONES**

#### Requisitos obligatorios

- a) Actualizar datos del número de identificación tributaria en el registro tributario unificado.

b) Original y fotocopia del formulario SAT-820 cancelado en los bancos del sistema autorizados por un valor de Q.50.00, por la reposición de la tarjeta de circulación.



c) Original y fotocopia del recibo de pago del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos del año en curso.

d) Original y fotocopia completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación del propietario, mandatario o representante legal. Si es extranjero, original y fotocopia simple de su pasaporte completo vigente.

e) Original y fotocopia del boleto de ornato del año en curso.

#### Requisitos Adicionales

a) Si es por robo o hurto, debe presentar original de la denuncia o certificación de la denuncia presentada ante el Ministerio Público u Organismo Judicial, indicando el número de placa.

b) Si es por pérdida o extravío, debe presentar original del aviso presentado ante la Policía Nacional Civil u Organismo Judicial, indicando el número de placas.

c) Si es por deterioro, debe presentar la tarjeta de circulación de vehículos vigente.

## Requisitos Específicos



- a) Original y fotocopia simple del boleto de ornato del heredero.
- b) Original y fotocopia simple del carné vigente del gestor.
- c) Carta de autorización firmada por el propietario, con firma legalizada por Notario, que un familiar pueda realizar el trámite.
- d) Original y fotocopia simple completa de la cédula de vecindad o documento personal de identificación de la persona que realiza el trámite.

## REQUISITOS DE EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS

Requisitos: Si la gestión la realiza el propietario personalmente debe de adjuntar lo siguiente:

- a) Tarjeta de circulación.
- b) Cédula de vecindad o documento de identificación único.



c) Certificado de Propiedad o denuncia del extravío del mismo.

d) Pago del arancel.

Si la operación la realiza un tercero en representación del propietario debe de adjuntar lo siguiente:

a) Tarjeta de circulación.

b) Cédula de vecindad o documento de identificación único.

c) Certificado de propiedad o denuncia del extravío del mismo.

d) Pago del arancel, conforme el artículo 31 de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, marítimos y aéreos.

e) Cédula de vecindad y/o gafete del autorizado para realizar la gestión.

f) Solicitud y Autorización con firma legalizada.

## REQUISITOS PARA OBTENCIÓN DE PLACAS



Requisitos: Si la gestión la realiza personalmente el propietario debe de presentar:

- a) Declaración única aduanera de importación.
  
- b) Carta porte.
  
- c) Factura.
  
- d) Declaración jurada.
  
- e) Cédula de vecindad o documento personal de identificación.
  
- f) Boleto de ornato.
  
- g) Pago del arancel

Si la operación la realiza un tercero en representación del propietario debe de presentar:



- a) Declaración única aduanera.
- b) Carta porte.
- c) Factura.
- d) Declaración jurada.
- e) Cédula de vecindad o documento personal de identificación.
- f) Boleto de ornato.
- g) Pago del arancel.
- h) Carta de autorización para la realizar la gestión.
- i) Cédula de vecindad y/o del gafete del autorizado para realizar la gestión.

Requisitos: Esta operación la realiza exclusivamente el propietario y debe de presentar lo siguiente:



a) Denuncia del robo o extravío con la orden de localización respectiva

b) Pago del arancel.

c) Solvencia de la Empresa Municipal de Tránsito.

d) Solvencia de la Policía Nacional Civil.

e) Boleto de ornato.

f) Cédula de vecindad o documento personal de identificación.



## BIBLIOGRAFÍA



CABANELLAS TORRES, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Buenos Aires, Argentina. Ed. Heliasta, 1976.

BRAÑAS, Alfonso. **Manual de Derecho Civil**. Guatemala. Ediciones Estudiantil Fénix. 1998.

CARRAL Y DE TERESA, Luis. **Derecho Registral**. Treceava edición. México. Ediciones Porrúa. 1995.

MUÑOZ, NERY ROBERTO. **Introducción al Estudio del Derecho Notarial**. Décima edición. Guatemala. Ediciones Infoconsult. 2006.

PÉREZ FERNANDEZ DEL CASTILLO. **Derecho Registral**. Quinta Edición, México. Editorial Porrúa. 1995.

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de Derecho Civil Español**. Madrid. Ediciones Pirámide. 1976.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. **Diccionario de la lengua española**. Madrid, España-Calpe, 1992.

SALVAT. **Enciclopedia Salvat de las Ciencias**. Pamplona, España. Ediciones Salvat  
1968.



VASQUEZ ORTIZ, Carlos Humberto. **Derecho Civil II. 1ª. Parte**. Universidad de San  
Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

**Tesis:**

BARRIOS CARRILLO, Axel Estuardo Alfonso. **Aspectos Fundamentales de los  
Registros en Guatemala**. Tesis de Grado. Universidad de San Carlos de  
Guatemala. 1981.

CASTELLANOS VELASQUEZ, Marco Antonio. **El Decreto 39-99 del Congreso de la  
República y el Certificado de Propiedad**. Tesis de Grado. Universidad de San  
Carlos de Guatemala. 2002.

GARCÍA SECAYDA, Milton Tereso. **Importancia y aplicación de los principios  
registrales**. Tesis de Grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. 1990.

GOMEZ SANDOVAL, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala**. Tesis de  
Grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. 1982.



HERRERA ZEISSING, Erwin Estuardo. **Análisis Jurídico del Registro Aeronáutico**

**Nacional y su importancia en la sociedad guatemalteca.** Tesis de Grado. Universidad Mariano Gálvez. 2006.

LARIOS TOVAR, Edgar Oswaldo. **Se hace necesario la creación de un registro de**

**compraventa de vehículos automotores.** Tesis de Grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2007.

MAZIN CACERES, Héctor Manuel. **La función calificadora del registrador de la**

**propiedad de Guatemala. Doctrina, regulación legal y ejemplos de casos de la práctica registral guatemalteca.** Tesis de Grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. 1989.

#### **Leyes.**

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley 106, 1964.

Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 1-98, 1998.



Ley del Impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos.

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

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 del Impuesto al Valor Agregado. Congreso de la República de Guatemala, Decreto

27-92, 1992

Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 132-96,

1996.