

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y Justicia

Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia



Registro Público para vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros

(Tesis de Licenciatura)

Carlos Enrique González del Cid

Guatemala, octubre 2019

**Registro Público para vehículos afiliados a plataformas
digitales de intermediación entre viajeros**
(Tesis de Licenciatura)

Carlos Enrique González del Cid

Guatemala, octubre 2019

Para efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, Carlos Enrique González del Cid elaboró la presente tesis, titulada Registro Público para vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros .

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD PANAMERICANA

Rector M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus

Vicerrectora Académica Dra. Alba Aracely Rodríguez de González

Vicerrector Administrativo M. A. César Augusto Custodio Cobar

Secretario General EMBA. Adolfo Noguera Bosque

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA

Decano Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera

Vice Decana M. Sc. Andrea Torres Hidalgo

Director de Carrera M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán

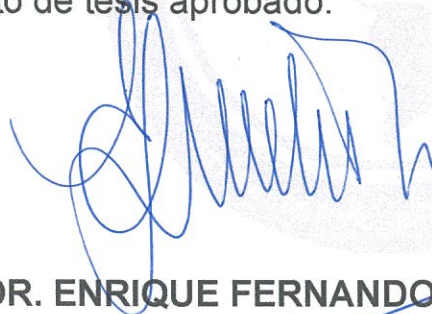
Coordinador de Sedes M. Sc. Mario Jo Chang

Coordinador de Postgrados y

Programa de Equivalencias Integrales M.A. José Luis Samayoa Palacios

Coordinadora de Procesos académicos Licda. Gladys Jeaneth Javier Del Cid

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, veintidós de abril de dos mil diecinueve. -----
En virtud de que el proyecto de tesis titulado **REGISTRO PÚBLICO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS A PLATAFORMAS DIGITALES DE INTERMEDIACIÓN ENTRE VIAJEROS**, presentado por **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor al **M. Sc. MARIO JO CHANG**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.



DR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

DICTAMEN DEL TUTOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID
Título de la tesis: REGISTRO PÚBLICO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS A PLATAFORMAS DIGITALES DE INTERMEDIACIÓN ENTRE VIAJEROS

El Tutor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó la investigación de rigor, atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de contenido que le fueron planteadas en su oportunidad.

Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Tutor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 12 de agosto de 2019.

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

M. Sc. MARIO JO CHANG
Tutor de Tesis





UPANA

Universidad Panamericana
"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, veintidós de abril de dos mil diecinueve. -----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **REGISTRO PÚBLICO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS A PLATAFORMAS DIGITALES DE INTERMEDIACIÓN ENTRE VIAJEROS**, presentado por **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico a la **M. Sc. CLAUDIA MARÍA GONZÁLEZ OVANDO**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.



DR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

DICTAMEN DEL REVISOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID**
Título de la tesis: **REGISTRO PÚBLICO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS A PLATAFORMAS DIGITALES DE INTERMEDIACIÓN ENTRE VIAJEROS**

El Revisor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó su trabajo atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de redacción y estilo que le fueron planteadas en su oportunidad.

Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Revisor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 26 de septiembre de 2019.

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"


M. Sc. **CLANDIA MARÍA GONZÁLEZ OVANDO**
Revisor Metodológico de Tesis



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID**

Título de la tesis: **REGISTRO PÚBLICO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS A PLATAFORMAS DIGITALES DE INTERMEDIACIÓN ENTRE VIAJEROS**

El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el (la) estudiante: ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

Segundo: Que tengo a la vista los dictámenes del Tutor y Revisor, en donde consta que el (la) estudiante en mención ha completado satisfactoriamente los requisitos académicos y administrativos vigentes para el desarrollo de la Tesis de Licenciatura.

Tercero: Que tengo a la vista el documento, *declaración jurada del estudiante*, donde consta que el (la) estudiante autor de la presente tesis manifiesta, bajo juramento, que ha respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y ha reconocido los créditos correspondientes; así como la aceptación de su responsabilidad como autor del contenido de su Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

Se autoriza la impresión del documento relacionado en el formato y características que están establecidas para este nivel académico.

Guatemala, 22 de octubre de 2019.

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

En la ciudad de Guatemala, el día nueve de octubre del año dos mil diecinueve, siendo las diez horas en punto, yo, Karla Dorina González López, Notario me encuentro constituido en mi oficina profesional ubicada en la diecinueve calle veintidós guion sesenta y siete Colonia San Juan de Dios zona seis de esta ciudad, en donde soy requerido por **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID** , de cincuenta y dos años de edad, casado, guatemalteco, Bachiller en Ciencias y Letras, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) dos mil doscientos setenta y cinco espacio treinta mil doscientos nueve espacio cero ciento uno (2275 30209 0101), extendido por el Registro Nacional de las Personas (RENAP) de la República de Guatemala. El objeto del requerimiento, es hacer constar su **DECLARACIÓN JURADA** de conformidad con las siguientes cláusulas: **PRIMERA:** Manifiesta **CARLOS ENRIQUE GONZÁLEZ DEL CID**, bajo solemne juramento de Ley y advertido de la pena relativa al delito de perjurio, ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDA:** Continúa manifestando bajo juramento el requirente: i) ser autor del trabajo de tesis titulado: **“Registro público para vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros”**; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; iii) aceptar la responsabilidad como autor del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más

que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, treinta minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond, impresa en ambos lados, que numero, sello y firmo, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales con serie y número AH guion cero cuatrocientos diecisiete mil quinientos treinta y uno y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos de quetzal con número siete millones seiscientos ocho mil seiscientos sesenta y cuatro. Leo lo escrito al requirente, quién enterado de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con el Notario que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**



ANTE MÍ:

Lidia Xela Dorina González López
Abogada y Notaria

DEDICATORIA

A DIOS:

Quien me dio la vida y la sabiduría, por ser la luz de mi vida, mi ayudador en la tormenta, quien alza mi cabeza y jamás me ha dejado desfallecer, es quien me da las fuerzas día con día para seguir adelante. Le agradezco infinitamente, por la sabiduría que me ha dado para poder salir adelante en esta carrera y en las metas que me proponga siempre que sean su voluntad, porque si a ÉL no le habría placido, no habría podido llegar hasta aquí, la gloria y la honra sean solo para ti, cuán grande es Dios.

A MI ESPOSA:

Dora Carina López de González, a ella especialmente le dedico esta tesis, mi ayuda idónea, por su amor, paciencia, apoyo, comprensión y motivación quien siempre será mi más grande aliada.

A MIS HIJAS:

Karla, Thania, Nahomy y Cheerlie González López, espero este logro les sirva de ejemplo que el Honrar a Dios, trae recompensa grande que esto les sirva de inspiración que, aunque todo parezca no tener sentido todo lo bueno en la vida tiene un costo y ese costo nos dará satisfacción grande y recuerden siempre morir con las botas puestas. Son y seguirán siendo

mis mejores aliadas de toda la vida, los bendigo infinitamente y nunca olviden que el límite es el cielo.

A MIS PADRES: Francisco de Jesús González Alvizures (Q.E.P.D. †) Mi Madre Genara Del Cid Del Cid, por ser un gran ejemplo de vida para mí, este logro es para ustedes.

A MI FAMILIA: Que siempre han estado a mi lado, y me han apoyado en todo, y en especial a todos los presentes, gracias por estar aquí.

A MIS HERMANOS: Aura Marina, Francisco, Adaly, Alfredo (†), Juan Luis, Julio, Víctor, Yesenia y Jazmín González Del Cid, este triunfo lo comparto con ustedes.

A MI FACULTAD: La Facultad de Ciencias Jurídicas y de la Justicia, en donde viví en sus aulas momentos inolvidables y recibí el conocimiento e instrucciones sobre el derecho.

A: La Universidad Panamericana de Guatemala, Por ser mi alma mater y orientarme en el camino del aprendizaje.

Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Conceptos y elementos que configuran el transporte de pasajeros	1
Normas y entes reguladores para brindar el servicio de transporte de pasajeros	21
La Superintendencia de Administración Tributaria	31
Registro fiscal de vehículos	35
Derecho comparado	55
Conclusiones	61
Referencias	64

Resumen

El desarrollo de nuevas tecnologías de comunicación a distancia, así como la implementación de aplicaciones para dispositivos móviles, suponen una evolución en el comercio, desde el desarrollo de nuevas negociaciones, hasta la manera de transportar personas de un punto a otro, presentándose aplicaciones tales como UBER, inDriver, entre otras, las cuales ofrecen a las personas la posibilidad de solicitar desde un dispositivo móvil con acceso a internet, el traslado de un punto a otro, a cambio de un precio o tarifa que determinará la aplicación con fundamento en el tiempo y distancia registrada, ofreciendo así un servicio de transporte similar al de un taxi.

En Guatemala se cuenta con un sistema normativo que regula la prestación de servicios para taxistas quienes deben de reunir determinados requisitos y calidades, así como pagar ciertos aranceles y tasas para brindar su servicio en forma oficial; sin embargo, con la habilitación de la aplicación UBER en la región de Guatemala, su uso ha generado un problema puesto que el país no cuenta con una regulación especializada que pueda dar un control a los usuarios de estas aplicaciones que brindan el servicio de transporte de pasajeros, a cambio

de una retribución, sin reunir los requisitos gubernamentales impuestos a los vehículos que son destinados para el servicio de taxi. Por lo tanto, la creación de un registro público para los prestadores de servicios de traslado de pasajeros por medio del uso de aplicaciones para dispositivos móviles, se constituiría en una de las normativas que iniciaría la legitimación del servicio de transporte de personas que es cubierto por los vehículos afiliados a dichas plataformas digitales y haría que dicho servicio sea prestado en igualdad de condiciones (taxistas-Uber), evidenciando los beneficios obtenidos por el desarrollo tecnológico, haciendo que los registros de carácter privado de los usuarios que brindan este servicio se conviertan en públicos para el control y supervisión de sus actividades

Palabras clave

Contrato mercantil. *Carpooling*. Taxi. Aplicaciones para dispositivos móviles. Registro.

Introducción

Desde la habilitación de la aplicación UBER para dispositivos móviles en la región de Guatemala, han surgido controversias con relación a la prestación de este servicio, puesto que su uso principal se ha focalizado en el municipio de Guatemala del Departamento de Guatemala, rivalizando con los servicios brindados por los taxistas legalmente autorizados dentro del territorio referido, quienes se oponen a que estos servicios sean prestados por vehículos y personas que no tienen ningún control gubernamental.

La regularización y el control por parte del Estado a través de un registro público de los vehículos afiliados a estas plataformas digitales, ofrecería a la problemática actual un control estatal a la actividad comercial que desarrolla el uso de la aplicación UBER o similares, por medio de dispositivos móviles, para la prestación de servicios trasladando a una o más persona de un punto a otro a cambio de una retribución económica.

Se pretende focalizar un problema de coyuntura que se ubica en su ámbito geográfico en el municipio y Departamento de Guatemala en el periodo de tiempo del enero de 2019 a junio de 2019, siendo de esta manera un problema que se suscita y no se le ha dado una solución desde

un punto de vista jurídico-legal; pudiendo ser la presente inclusive una respuesta tentativa a la problemática planteada. Para el efecto de recabar información se consultarán y analizarán libros, documentos y publicaciones en diarios, libros, revistas, internet y la legislación sobre la materia; así mismo utilizándose métodos de investigación tales como; analítico y deductivo que servirán de fundamento para plantear las conclusiones respectivas.

El objeto principal del presente es determinar que los vehículos afiliados a plataformas digitales que se dedican al transporte de personas a cambio de una remuneración económica operan ilegalmente ya que no se encuentran registrados ante la Municipalidad de Guatemala. Entre los objetivos generales se pretende establecer que los vehículos afiliados a plataformas digitales que se dedican al transporte de personas a cambio de una remuneración económica deben estar inscritos ante la Municipalidad de Guatemala para operar de forma similar a la de un taxi rotativo.

Otro de los objetivos radica en señalar que la Municipalidad de Guatemala debe emitir un acuerdo municipal con el cual se obligue a los propietarios de los vehículos afiliados a plataformas digitales y que prestan el servicio de transporte de personas a cambio de una

remuneración económica, a que registren sus vehículos en el Registro Público Municipal creado por dicho acuerdo y como último objetivo se pretende determinar que no existe un control gubernamental de cuantos vehículos afiliados a plataformas digitales existen y circulan en el municipio de Guatemala prestando el servicio de traslado de personas a cambio de remuneración económica.

Conceptos y elementos que configuran el transporte de pasajeros

Para establecer las normativas que se encuentran vigentes a los vehículos que brindan servicios de transporte de pasajeros, se debe comenzar el esbozo de la presente investigación con la conceptualización de determinados términos tales como contrato mercantil, *carpooling*, contrato de transporte, vehículos y taxis, puesto que estos dos conceptos constituyen al mismo tiempo el objeto de estudio de la presente investigación.

Conceptualización de contrato mercantil

Tomando en cuenta que la materia en la que se desarrolla la presente investigación, es un campo del derecho en el que se encuentran diferentes áreas funcionando en forma armoniosa para poder abarcar cada aspecto de la problemática, es necesario establecer que la conceptualización de contrato que se hace meritoria estudiar, es la conceptualización de un contrato mercantil puesto que por sus aspectos fundamentales es la base sobre la cual el traslado de personas se constituye como un negocio jurídico de carácter mercantil.

Manuel Ossorio en el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales indica que hay contrato: “(...) cuando dos o más personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglamentar sus derechos” (2000, p. 167). Considerando esta acepción, se debe denotar que los contratos mercantiles, tienen alta relevancia en el mundo moderno, debido a que su fin principal es el lucro; es decir, obtener una ganancia. En estos contratos, necesariamente, una de las partes debe ser un comerciante o las dos partes contratantes pueden ser comerciantes, caso contrario, estaríamos ante un contrato civil.

El ánimo de lucro se considera un elemento fundamental en la contratación mercantil, puesto que su finalidad no es más que la obtención de una ganancia, sin embargo, frente a un contrato de índole civil, la ganancia no es una finalidad principal, sino que puede ser una consecuencia no necesaria; es por esto que la contratación mercantil solo se puede suponer que existe cuando el lucro está inmerso, de lo contrario se desvirtúa y se configura como un negocio jurídico de diferente naturaleza.

Por su parte Luis Díez-Picazo en el libro Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial define contrato como:

Es todo acuerdo de voluntades por medio del cual los interesados se obligan. El derecho es el reino del contrato, de manera que donde éste acaba, también lo hace el derecho y comienza el dominio de la arbitrariedad y de la fuerza. Las limitaciones a la independencia de contratar serán consideradas como atentados a la libertad de la persona. (1993, p.121)

Sin embargo, René Villegas Lara en el libro Derecho Mercantil Guatemalteco con relación a los contratos mercantiles establece que:

Al hablar de las fuentes del derecho mercantil, dijimos que el contrato es considerado como fuente del derecho, aunque no de carácter general, porque es ley únicamente entre las partes que lo celebran. El contrato, como acto jurídico, constituye el medio para que se dé el movimiento en el ámbito comercial, y aun cuando las obligaciones mercantiles no necesariamente devienen de él, sigue siendo una categoría para el resurgimiento de obligaciones de origen contractual. (2000, p. 534)

La teoría general del contrato no difiere diametralmente entre el campo civil y el mercantil, de manera que los conceptos fundamentales son aplicables a este tema. Por ese motivo, es que los autores no desarrollan una teoría general del contrato mercantil, lo que se hace es señalar aquellas características especiales de los contratos mercantiles que existen para adaptar la norma a un conjunto de relaciones objetivas, que como antes hemos señalado, se producen en masa, con celeridad, con reducidos formalismos, lo que casi no se observa en la contratación civil.

Tomando en cuenta la observación realizada por Villegas Lara, al momento de concretar una definición para el contrato mercantil se puede utilizar como lineamiento lo normado en el artículo 1517 del Código Civil que establece: “Hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación”.

Por otra parte, es necesario considerar ciertas características distintivas del contrato mercantil, tal como el poco formalismo, puesto que este principio del derecho mercantil trasciende a la esfera de la contratación mercantil sumándole un elemento propio y distintivo frente a otro tipo de contratación, por ejemplo, lo citado por René Villegas Lara en el libro *Derecho Mercantil Guatemalteco en cuanto a la contratación*:

En el campo civil, las personas deben contratar y obligarse por medio de escritura pública, documento privado, acta levantada ante el alcalde del lugar, por correspondencia y verbalmente. En el campo mercantil (Artículo 671), la forma se encuentra más simplificada. Los contratos mercantiles no están sujetos para su validez a formalidades especiales, cualquiera que sea la forma y el idioma en que se celebren (...) las partes quedan obligadas en los términos que quisieron obligarse.

Cuando el contrato se celebre en Guatemala y sus efectos surtan aquí, debe usarse idioma español, en concordancia con las leyes fundamentales de la República. Esta libertad en el uso de la forma tiene sus excepciones, pues hay contratos en que, si se exige una solemnidad determinada, tal es el caso del contrato de fideicomiso y el de sociedad los cuales deben celebrarse en escritura pública de conformidad con la ley (...) (2000, p.15).

Por lo tanto, se puede considerar que un contrato de índole mercantil es el acuerdo de voluntades, con ánimo de lucro, en la cual una de las partes, por lo menos una, es comerciante, en el que se crean, modifican o extinguen derechos y obligaciones; las cuales quedarán pactadas sin necesidad del cumplimiento de formalidades excesivas.

Clasificación de los contratos

Los contratos mercantiles son similares a los civiles y poseen su propia clasificación siendo los siguientes:

1. Unilaterales y bilaterales: Los primeros se pueden definir como aquellos contratos en los cuales se obliga una de las partes contratantes; y en el segundo se puede establecer que ambas partes quedan obligadas.
2. Consensuales, formales y reales: Los primeros se perfeccionan al momento que las partes deciden suscribirlo; los formales al momento que suscriben el contrato y los reales al momento que hacen la entrega del bien.
3. Conmutativos y aleatorios: Los conmutativos las partes saben desde el principio cuales son las pérdidas y ganancias que obtendrán, mientras que los aleatorios no se sabe cuáles van a ser las pérdidas o ganancias, ya que estos dependen de un acontecimiento para determinar las mismas.
4. Típicos y atípicos: Los primeros son los que regula el Código de Comercio de Guatemala o bien otras leyes conexas al derecho mercantil en todo lo referente a sus formalidades, y los segundos los que no se encuentran regulados en una norma jurídica, pero que legitiman su existencia a través de la libertad de forma en la contratación.
5. Nominados e innominados: Se les considera nominados a aquellos contratos atípicos que en cuanto a su forma y fondo no están contenidos en una norma jurídica como los contratos típicos, pero se

encuentran mencionados por la ley aun como una salvedad, observación o bien a fin de hacerlos notar; mientras que los contratos innominados son aquellos que no se encuentran mencionados en ningún cuerpo legal, dejando de esta manera a la libertad de las partes la forma de nominarlo.

6. De libre discusión y de adhesión: Los primeros son celebrados en cada una de sus cláusulas por las partes que lo suscriben, los segundos son redactados por una de las partes y la otra solo se acepta las condiciones.
7. Principales y accesorios: Son principales aquellos que nacen a la vida jurídica por ellos mismos, y accesorios los que dependen de otro contrato para existir.
8. De tracto único y de tracto sucesivo: Los primeros son los que se dan en un solo acto, y los segundos se dan de manera continua.

Carpooling

De esta manera el pasajero o persona que contrata el servicio solo tiene que encontrar a otra persona conectada a la aplicación por la cual se solicita la prestación del servicio de transporte de personas estableciendo las siguientes condiciones: forma de pago, precio, destino, tiempo de llegada y posible tiempo del recorrido hacia el destino final. De acuerdo

con José Samar en publicación realizada el 17/02/2018 se resume su funcionamiento de la manera siguiente:

Su funcionamiento es simple; el contacto se produce a través de plataformas ya sean aplicaciones para Smartphone o sitios webs donde conductores y pasajeros publican los trayectos que necesitan recorrer (...). En este concepto de movilidad hay dos sujetos bien definidos. Por una parte, el conductor, que es el sujeto que proporciona el automóvil, que normalmente fija el trayecto y que está interesado en compartir los altos costes del trayecto. Y, por otro lado, el del pasajero, que está interesado en realizar un trayecto similar, no tiene vehículo propio y quiere ahorrarse parte de los costes de realizar el mismo trayecto en otro medio de transporte, ya sea taxi, autobús, etc. Recuperado de: <https://www.movilidadconectada.com/2018/02/17/carpooling-i-que-son-como-surgieron-y-como-funcionan/>: el 09/08/2019.

Contrato de transporte

El transporte es el traslado de personas o cosas de un lugar a otro, en el espacio. El acto de ejecutar dicho traslado configura la celebración del contrato que constituye el convenio en virtud del cual, el porteador se obliga mediante remuneración a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

Jurídicamente, el contrato de transporte entra en la categoría de la *locatio operis* y se caracteriza por la particularidad del resultado prometido, consistente en el traslado de un lugar a otro de personas o cosas. La actividad, la obra, la prestación de servicios, se considera un *opus fungible* e indivisible. Es fungible por cuanto el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena. Es indivisible, en virtud de que el contrato se ejecuta al poner a la persona o a la cosa en su

lugar de destino, independientemente de que el transporte hubiese sido asumido por uno o varios porteadores sucesivos. El porteador, a cambio de la prestación de sus servicios, recibe el pago de un precio determinado en el contrato.

A diferencia de un contrato de arrendamiento de vehículo, el contrato de transporte no pone a disposición de otra persona un medio de transporte para que ésta lo utilice por un tiempo determinado para uno o más viajes, tal disposición se refiere al medio puro y simple del transporte, o al medio de transporte, pero dotado del personal necesario para su funcionamiento; el contrato de arrendamiento de vehículo se sale del campo de la *locatio operis*, pues no existe la contratación de un servicio determinado, sino solamente de uno de los medios para que otra persona pueda ejecutar un transporte.

Por su parte al estudiar la actividad que se realiza en el contrato de transporte, este consiste en hacer recorrer un itinerario determinado a una persona o a una cosa, trasladándola de un lugar a otro o volviéndolas al lugar de partida. Ese traslado puede motivar o no un contrato. Existe contrato cuando se formaliza el acuerdo para efectuar dicho desplazamiento, pero cuando se presente como un mero hecho, no surgido de un acuerdo contractual, no existe contrato de transporte, aunque susceptible también de producir efectos jurídicos.

Existe, por tanto, un transporte contrato y un transporte hecho, derivado que se debe considerar de hecho el transporte en el que la persona que realiza el traslado de personas u objetos, lo hace con su propio vehículo, y los objetos que trasladan son de su propiedad, por lo que no existe una bilateralidad en la actividad, o bien si traslada a una persona, es por petición realizada por el transportista y no por el beneficiado, con lo cual se expresa unilateralmente la voluntad de efectuar el traslado; por otra parte, el transporte por contrato consistirá cuando la parte beneficiada sea la que exprese el interés que el transportista realice su labor a cambio de una retribución.

A su vez, existe el transporte de objetos y el de personas. El primero tiene por finalidad el traslado en el espacio de bienes materiales. El segundo, tiene por objeto trasladar personas de un lugar a otro. Concluyendo, se puede establecer que contrato de transporte es un contrato típico de índole mercantil por el cual una persona, llamada porteador, se obliga por un precio, a conducir personas o bienes de un lugar a otro, bien sea en vía aérea, terrestre o marítima, en su modalidad unimodal, bimodal y multimodal.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el artículo 131 establece con relación al servicio de transporte comercial lo siguiente:

“Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo de país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte.

Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente”.

Clases de contrato de transporte

Para establecer las clases de contrato de transporte se debe tomar en cuenta el espacio donde se va a realizar y la actividad del traslado, así como lo que transporta, de esta forma se puede determinar que existen las siguientes clases de contrato de transporte:

1. Transporte de personas

El contrato de transporte de personas es aquel que tiene por objeto el desplazamiento en el espacio de seres humanos, es importante considerar que los restos de una persona fallecida no es considerado transporte de personas, es en cierto sentido un contrato *intuitu personae*. La cooperación del pasajero es permanente durante todo el

tiempo que dure el viaje. En la celebración del contrato de transporte de personas, generalmente, se extiende al pasajero un ticket de viaje, en el cual se indica el nombre del pasajero y la ruta por seguir, la hora de partida y llegada, la clase, el precio del pasaje y cualquier otra circunstancia que permita una mejor precisión del ticket. El ticket de viaje constituye un título de legitimación, y, por tanto, siempre es nominativo, no transmisible por endoso ni cesión, y cuya exhibición es necesaria para exigir la prestación del servicio contratado.

Por esto mismo al considerar una definición para el contrato de transporte de personas se puede definir como un contrato típico mercantil en virtud del cual un comerciante de transporte o porteador se obliga a trasladar de un lugar a otro, a una persona denominada pasajero o viajero con su respectivo equipaje, a cambio de una cantidad de dinero pactado previamente por ambas partes o de manera unilateral por el porteador o por el pasajero.

En cuanto a la responsabilidad dentro del contrato la mayor parte recae sobre el porteador debido a que es él quien debe de cumplir con el cuidado tanto del pasajero como de su respectivo equipaje, puesto que puede suscitarse que el transportista maneje de una manera muy imprudente y poner en riesgo tanto al pasajero como a su equipaje, o bien no llevan al pasajero al destino pactado y de esta manera violan el contrato suscrito.

El contrato de transporte se encuentra regulado en el Decreto Número 2-70 Código de Comercio de Guatemala y literalmente establece en su artículo 794 lo siguiente: “Contrato de transporte. Por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otros pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario”.

Elementos personales

Porteador

Persona individual o jurídica que contrae la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro el cual si es transporte extraurbano debe estar autorizado previamente por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas; y las autoridades municipales si fuere transporte urbano, adquiriendo de esta forma el denominado derecho de línea.

Pasajero

Es la persona que es conducida de un lugar a otro según las estipulaciones que ofrece el servicio, por lo que se le considera un contrato de adhesión, ya que las condiciones están establecidas de antemano.

Elementos reales

Un elemento real del contrato de transporte es el valor o precio del pasaje, contenido en el boleto o ticket de viaje y que el porteador tiene derecho a cobrar y por su parte el pasajero está obligado a pagarlo.

Como otro elemento real del contrato se puede considerar al equipaje que pueda tener el pasajero y que el porteador se compromete a llevar.

Elementos formales

El boleto o ticket

El documento que el porteador está obligado a entregar al pasajero como prueba del contrato celebrado, el cual debe contener: nombre de la empresa, fecha del viaje, equipaje que se lleva, precio del pasaje, origen y destino de la transportación, fecha del servicio, etc. El boleto prueba la existencia del contrato de transporte, así como los derechos y obligaciones que genera la relación jurídica, tanto para el porteador como para el pasajero. Al respecto, el Decreto Número 2-70 Código de Comercio de Guatemala, literalmente regula en el artículo 804 lo siguiente:

Boletos. El porteador deberá entregar al pasajero un boleto o billete en donde consten la denominación de la empresa, la fecha del viaje, número de piezas de equipaje y las demás circunstancias del transporte.

En relación con los equipajes que se entreguen al porteador, este entregara una contraseña que los identifique.

Particularidades del contrato de transporte de personas

La responsabilidad en los accidentes de transporte de personas se puede analizar en principio de la siguiente manera: quien se encarga del transporte no se libera de esa responsabilidad si no prueba que está exento de culpa, demostrando haber adoptado todas las medidas idóneas para evitar el daño. Al respecto, el Decreto Número 2-70 Código de Comercio de Guatemala, literalmente regula en el artículo 800 lo siguiente:

Responsabilidad del porteador. Los porteadores serán responsables por los daños y perjuicios que causen los vehículos aun cuando la persona que los conduzca no sea empleada del porteador, siempre que el vehículo se le haya encomendado aunque sea de manera transitoria.

La responsabilidad a que se refiere este artículo cesará si se comprueba que el damnificado dio lugar al daño y perjuicio resultante o cuando hubiere procedido con manifiesta violación de las leyes y reglamentos.

Toda actividad que crea para otro un riesgo hace responsable a su autor del daño que él puede causar, sin necesidad de establecer que ha habido o no falta de su parte. Este criterio es el que está implícito en el texto del artículo 800 del Decreto Número 2-70 Código de Comercio de Guatemala, creando así una presunción *iuristantum* de responsabilidad, en virtud del riesgo que corre la persona que se dedica a ejercer dicha

actividad comercial. Por tanto, si ella recibe a cambio de sus servicios un pago, dicho servicio lo obliga a que se arriesgue al ejecutarlo.

Al determinar la responsabilidad se debe tener presente que el mismo artículo hace responsable a los dueños principales o representantes por los daños que causan sus empleados o dependientes en el ejercicio de sus funciones. Asimismo con fundamento en el artículo 796 del Decreto Número 2-70 se establece que las obligaciones del porteador son más amplias: “Obligaciones del porteador. El porteador asumirá las obligaciones y responsabilidades del transporte aunque utilice los servicios de terceros”.

2. Transporte de objetos

Se refiere al transporte de mercadería o cosas mercantiles cuya propiedad es ajena a la del porteador, si el objeto es propiedad del porteador no existe contrato. El transporte de cosas se concluye entre dos partes: remitente, que es aquél por disposición del cual se efectúa el servicio de transporte, y el porteador, la persona que se compromete a efectuarlo o hacerlo por otro (expedicionista-porteador).

Para Edmundo Vásquez Martínez en el libro Instituciones de Derecho Mercantil indica que el contrato de transporte de objetos es: “(...) el que tiene por objeto la conducción de cosas o mercaderías ajenas, de un lugar

a otro, las cuales, deberán ser entregadas al consignatario” (2012, p. 591). El transporte de objetos tiene la misma naturaleza jurídica y los mismos caracteres del contrato de transporte en general, a pesar de que la entrega de las cosas a ser transportadas se haga al mismo tiempo de concluir el contrato. Esto no quiere decir que se trate de un contrato real, ya que la entrega solo es esencial en la fase de ejecución del contrato y no en la formativa, es siempre un contrato consensual.

El transporte debe cumplirse sobre la base de los pactos contractuales y según el orden, itinerario y los términos previstos en el contrato, en la ley o los usos, la cosa la debe entregar el porteador una vez que llegue al lugar de su destino, sin retardo indebido. La entrega de la cosa constituye la restitución de la detentación material de la cosa por el porteador al consignatario o destinatario. El porteador debe custodiar la cosa desde el momento de la entrega hasta el de la consignación al destinatario. Si por caso fortuito o de fuerza mayor el transporte ha sido extraordinariamente retardado, el porteador debe inmediatamente dar aviso al remitente, quien tiene derecho a rescindir el contrato, reembolsando sus gastos al porteador.

El documento que se emite en el contrato de transporte de objetos es muy diferente al boleto o ticket que se emite en el contrato de transporte de persona, aunque similar en su finalidad, es decir tiene como finalidad documentar la relación contractual. Para el contrato de transporte de

objetos se emite carta de porte, que constituye un documento en el cual las partes fijan el acuerdo contractual del transporte y debe contener los siguientes requisitos: el nombre, apellido y domicilio del cargador o remitente, del porteador y del consignatario, la naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos que se remiten y si están embalados o envasados; también la especie de embalaje o envase y los números y marcas de éstos, el lugar del destino o donde ha de hacerse la entrega, el plazo en que ella ha de efectuarse, el precio del porte y la indemnización a cargo del porteador por algún retardo, si se estipulare, y cualesquiera otros pactos y condiciones que acordaren los contratantes.

La carta de porte debe ser emitida en un ejemplar que le corresponde al cargador y el otro al porteador. La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador. Y como tal constituye un título de crédito en el cual son incorporados los derechos que nacen del contrato.

La carta de porte como título de crédito, contiene inmerso: a) El derecho exclusivo de recuperar las cosas expedidas; b) El derecho exclusivo de disponer de dichas cosas; y, c) La posesión de la cosa por la posesión de dicho documento.

Basados en estas apreciaciones, la naturaleza jurídica de la carta de porte es la de ser un título de crédito representativo de mercancías y una vez cedido, endosado o entregado el ejemplar firmado por el porteador,

transfiere el derecho al nuevo poseedor, quien dispondrá de los objetos transportados; sin embargo, la carta de porte no constituye requisito *sine qua non* para la formación del contrato de transporte aunque si se puede invocar como un negocio subyacente, y por ello el mismo legislador prevé que en caso de que ella no se formalice, la entrega de la carta al porteador podrá justificarse por cualquier otro medio probatorio. De tal manera que la carta de porte constituye sólo un medio de prueba del contrato y en consecuencia puede probarse por cualquier otro medio de los previstos en el Código de Comercio de Guatemala.

Sujetos del contrato de transporte de objetos

Cargador, remitente o consignante

Es la persona que por cuenta propia o ajena contrata con el porteador la conducción de una cosa mercantil.

Expedicionista

Es también el que estipula con el porteador contratos de transporte en nombre propio, pero por cuenta del remitente y es, por consiguiente, un comisionista en transporte.

Porteador, fletante o transportista

Es quien se encarga del transporte y resulta indiferente que, para la realización del transporte, se valga de él de su propia organización (vehículos y personal) o de medios ajenos.

Consignatario o destinatario

Es aquél a quien las cosas transportadas están dirigidas y deben serle entregadas. Es un extraño al contrato, aunque se beneficie de él.

Receptor

También puede ser el mismo remitente.

Acreedor

Es siempre el remitente a quien le corresponde en todo momento el derecho de la contraorden y la disponibilidad de la carga.

Derechos y obligaciones del cargador

El cargador al momento de la ejecución del contrato de transporte de bienes está inmerso a los siguientes derechos y obligaciones:

- a) Trasladar todos los documentos que faciliten la transportación de las cosas, pólizas, facturas, catálogos, etc.;

- b) Informar la dirección del destinatario, lugar de entrega, embalar las cosas, indicando número, género y calidad de los objetos enfardados;
- c) Pagar el flete a menos que se pacte que es por cobrar;
- d) Si omite algunas de las cosas anteriores los daños que se ocasionen le son imputables; y,
- e) Debe responder de vicios ocultos de la cosa transportada.

Conceptualización de vehículo

Vehículo en términos generales se puede definir como el medio de transporte de personas o cosas, por su parte Manuel Ossorio en el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales define al vehículo como aquel: “Artefacto, como carruaje, embarcación, narria o litera, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra.” (2000, p. 982) Así también el artículo 18 de la Ley de Tránsito establece: “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...”. Sin embargo, la ley además de brindar una definición también proporciona una clasificación de los vehículos, la cual permite determinar los diferentes tipos de vehículos a los cuales la ley los encaja en esta categoría.

En cuanto a la naturaleza jurídica de los vehículos se hace importante sostener que los vehículos poseen una categoría de bienes muebles derivado a su capacidad de desplazamiento sin detrimento en su naturaleza, y considerando lo preceptuado en el artículo 451 del Código Civil, en su parte conducente, establece que: “Son bienes muebles: Los bienes que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos ni del inmueble donde estén colocados”. Es importante mencionar que si bien se pueden trasladar de un lugar a otro poseen número de chasis y número de placa lo que hace que no exista dos vehículos iguales, cumpliendo con estas características se convierte en bien inmueble por sus características, sin embargo, por su objeto se considera como un bien mueble.

Normas y entes reguladores para brindar el servicio de transporte de pasajeros

Utilizando los conceptos anteriores y apoyados en las nociones generales del derecho en cuanto a considerar que es un conjunto de normas jurídicas, doctrinas, instituciones, usos, costumbres, jurisprudencia y principios que regulan la actividad del hombre dentro de la sociedad, se debe tomar en cuenta que las actividades relacionales a vehículos destinados a brindar servicios de transporte de pasajeros, es una actividad que se encuentra debidamente regulada por diferentes normas

jurídicas de carácter ordinarias y reglamentarias los cuales deben ser expuestos.

Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos

Como parte fundamental para el entendimiento de las definiciones a desarrollar en la presente investigación, se debe lograr esbozar el esquema normativo en el cual se encuentra todo lo relacionado con los vehículos y para lo cual conforme el artículo 2 de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, determina que los vehículos se clasifican en tres grandes categorías:

- a) Vehículos terrestres;
- b) Vehículos marítimos, y
- c) Vehículos aéreos.

Por lo tanto, se puede concluir que los vehículos que son objeto del presente estudio son considerados por la legislación nacional como vehículos terrestres y su naturaleza jurídica es la de ser bienes muebles; y en cuanto a los vehículos automotores se pueden definir como aquellos bienes muebles que facilitan el transporte y traslado de un lugar a otro de personas o cosas por la vía terrestre. Así mismo la ley en cuestión establece que los vehículos terrestres poseen una clasificación de conformidad con el artículo 3 de la Ley del Impuesto sobre Circulación

de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos: “Los vehículos terrestres se clasifican en los siguientes tipos de uso:

- a) Particular;
- b) De alquiler;
- c) Comerciales;
- d) De transporte urbano de personas;
- e) De transporte extraurbano de personas y/o carga;
- f) Para uso agrícola;
- g) Para uso industrial;
- h) Para uso de construcción;
- i) Motocicletas;
- j) Bicicletas;
- k) Remolques de uso recreativo sin motor;
- l) Semirremolque para el transporte sin motor; y,
- m) Remolques para el transporte sin motor”.

Reglamento de la Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos Acuerdo Gubernativo 134-2014 del Presidente de la República

Dada la importancia de considerar cada aspecto que se debe normar para un vehículo que brinda servicios de transporte de pasajeros, se debe tomar en cuenta lo establecido en el artículo 13 del reglamento antes mencionado el cual, en base a la clasificación de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos complementándola determina que estos vehículos deben ser: “...En el caso de vehículos terrestres, deberá anteponerse al número de placa de circulación, la sigla que corresponda al tipo de uso. Para el efecto se emplearán las siguientes siglas:

- a. “P”; particular.
- b. "A", alquiler.
- c. “C”, comerciales, transporte extraurbano de personas o carga y escolar.
- d. “TE”, transporte extraurbano.
- e. “U”, transporte urbano.
- f. “TRC”, agrícola, industrial o de construcción.

- g. “M”, motocicletas.
- h. “MT”, Mototaxis o similares.
- i. “TC”, remolques y semirremolques.
- j. “O”. oficiales.
- k. “CD”, vehículos de los Cuerpos o Misiones Diplomáticas y sus funcionarios.
- l. “CC”, vehículos de los Cuerpos o Misiones Consulares.
- m. “MI”, vehículos de organismos, organizaciones no gubernamentales extranjeras, misiones o funcionarios internacionales.
- n. El Escudo de Armas de la República de Guatemala, para los vehículos oficiales al servicio de funcionarios de nivel superior de los Organismos del Estado.
- Ñ. “DIS”, placas para distribuidor de vehículos nuevos.

No obstante, por razones de seguridad pública y en función del crecimiento del parque vehicular y de su efectivo control, la Administración Tributaria podrá prescindir de las siglas y establecer sistemas de numeración alfa-numérica o de identificación de tipos, mediante el uso de distintos colores o emblemas”.

Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente de la República

Por medio del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente de la República, se establece en el artículo 7 dos conceptos fundamentales, el primero está regulado en el numeral 108 el cual establece: “Vehículo: Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública”, y el segundo en el numeral 91 se establece que taxi es: “Taxi o automóvil de alquiler: Vehículo colectivo que transporta únicamente a la persona que lo contrata y sus acompañantes a través del cobro de una tarifa”. Otro de los aspectos importantes que se puede encontrar en dicho reglamento es que también regula una clasificación de vehículos en sus artículos 8 y 9, en el cual los categoriza según su uso o su peso.

“...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;
- Páneles.
- Pick-ups.
- Microbuses; y,
- Automóviles, páneles y pick-ups 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”.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala

Como parte de las normativas vigentes en relación a los vehículos que brindan el servicio de transporte de pasajeros y cuyo fin es regularizar el transporte de personas por medio de taxis, fue emitido el Acuerdo Número COM-025-2005 del Concejo Municipal de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, el cual entró en vigencia el veintiocho de diciembre de dos mil cinco reformado por los Acuerdos Número COM-012-2009 y COM-07-2017. Con el presente acuerdo, se buscaba regularizar la situación del servicio de transporte de personas a través de taxis, el cual permitió que se establecieran diferentes definiciones reguladas en el artículo 2 para evitar la extralimitación en la interpretación de los términos, dentro de los cuales cabe resaltar:

“a) Carné de piloto de taxi: Documento autorizado y emitido por EMETRA que identifica a cada piloto para conducir un vehículo autorizado como taxi, el cual será entregado únicamente al titular.

b) EMETRA: Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana (...).

e) Piloto: persona autorizada por EMETRA para conducir un taxi.

f) Prestador del servicio de taxi: persona individual o jurídica, propietaria de un vehículo autorizado como taxi por EMETRA para operar uno o más taxis de su propiedad o de un tercero.

g) Servicio de taxis: Es el servicio de traslado de personas de forma remunerada mediante vehículos previamente autorizados por EMETRA. No se incluyen en este concepto los vehículos de alquiler o cuya actividad se dedican las empresas arrendadoras de autos o aquellos que presten el servicio sin recibir remuneración por el traslado de personas (...).

i) Tarjeta de operación: Es la autorización que EMETRA emite para que un vehículo pueda prestar el servicio de taxi la cual será entregada únicamente al titular.

j) Taxi: vehículo de cuatro ruedas, cuatro o cinco puertas y capacidad de hasta cinco (5) plazas, incluyendo el piloto, con motor no menor de mil centímetros cúbicos (1,000cc), autorizado por EMETRA para prestar el

servicio de transporte de personas de forma remunerada en el municipio de Guatemala.

k) Titular de número de taxi: Persona individual o jurídica a la que EMETRA le ha asignado uno o más números de taxi.

l) Usuario: Toda persona que utiliza un servicio de transporte de personas de forma remunerada para el traslado en un vehículo autorizado como taxi por EMETRA”.

Con la normativa establecida en el Acuerdo citado, se establece que los prestadores de servicios de Taxis, pilotos de Taxis y los Taxis en cuestión se encuentran sujetos a una serie de diferentes requisitos y obligaciones para poder brindar el servicio, entre los cuales se encuentra la obligación de presentarse para el debido registro a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana para poder brindar el servicio, de lo contrario se encontrará sujeto a una multa de conformidad con lo normado por el artículo 27 y 28 del Acuerdo Número COM-025-2005 del Concejo Municipal de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala.

La Superintendencia de Administración Tributaria

Como consideración preliminar al tratar el tema del Registro Fiscal de Vehículos es importante mencionar a la Superintendencia de Administración Tributaria, por ser el órgano administrativo que tiene a cargo el Registro Fiscal de Vehículos.

Definición de la Superintendencia de Administración Tributaria

Es una entidad estatal descentralizada con competencia y jurisdicción en todo el territorio nacional para el cumplimiento de sus objetivos con las atribuciones y funciones que le asigna su ley orgánica, pudiéndose abreviar su nombre a SAT. Este órgano administrativo fue creado por el Decreto 1-98 del Congreso de la República, Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria.

Competencia de la Superintendencia de Administración Tributaria

Competencia en términos generales es el conjunto de facultades que un agente puede legítimamente ejercer; la SAT posee 42 actividades que son su competencia entre otras, las cuales están reguladas en el artículo 3 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria:

Es objeto de la Superintendencia de Administración Tributaria ejercer con exclusividad las funciones de administración Tributaria contenidas en la legislación de la materia y ejercer las funciones siguientes:

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 para tributaria 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 sobre facturación y lograr la correcta y oportuna tributación.

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 44 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 lo 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 la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria.

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

p) Administrar sus recursos humanos, materiales y financieros, con arreglo a esta ley y a sus reglamentos internos.

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

La Superintendencia de Administración Tributaria fue creada por la necesidad de reformar la administración tributaria, para que se recauden con efectividad los ingresos que el Estado requiere para cumplir con sus obligaciones constitucionales, tomando medidas que permitan incrementar la carga tributaria del país. El Registro Fiscal de Vehículos que por disposición legal quedó a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria también tiene una función de recaudación tributaria, y su objeto es llevar el registro de todo vehículo que circule en el territorio nacional velando por el cumplimiento del pago del impuesto de circulación de vehículos. Se considera con base en lo expuesto, que un Registro Fiscal de Vehículos adscrito a la SAT, es competente para emitir un título como lo es el certificado de propiedad de vehículos, puesto que de conformidad con la ley lo indica expresamente en el artículo 24.

La Superintendencia de Administración Tributaria es competente para la administración y control tributario y aduanero. En ningún inciso del artículo antes citado, se encuentra la regulación legal que establezca que la Superintendencia de Administración Tributaria tiene por objeto la inscripción, anotación y cancelación de los actos relativos al dominio y, demás derechos reales sobre bienes muebles identificables.

Jerarquía administrativa en la Superintendencia de Administración Tributaria

De acuerdo al artículo 6 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria las autoridades superiores son:

- 1) El Directorio es el órgano de dirección superior de la Superintendencia de Administración Tributaria, le corresponde dirigir la política de la Administración Tributaria y velar por el buen funcionamiento y la gestión institucional de la SAT.
- 2) El Superintendente.
- 3) Los Intendentes.

El artículo 22 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria establece que el Superintendente de la Administración Tributaria, es la autoridad administrativa superior y el

funcionario ejecutivo de mayor nivel jerárquico de la SAT, tiene a su cargo la administración y dirección general de la SAT, sin perjuicio de la competencia y atribuciones que corresponden al Directorio.

El artículo 30 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, establece que las intendencias se estructurarán y organizan bajo criterios de eficiencia, eficacia y descentralización conforme a las competencias, funciones y atribuciones que el reglamento interno de la Superintendencia de Administración Tributaria asigne a cada una de ellas.

Registro fiscal de vehículos

El artículo 22 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que:

Se crea el Registro Fiscal de Vehículos que estará a cargo de la Dirección General de Rentas Internas, con el objeto de llevar registro 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, proporcionara a la Dirección General de la Policía Nacional, la información necesaria para que ésta elabore su propio registro.

El artículo 23 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: “El Registro Fiscal de Vehículos, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

1. Inscribir cuando corresponda, todos los vehículos que se desplacen sobre medio terrestre en el territorio nacional, que sean sujetos de la aplicación de esta ley.
2. Mantener actualizado el registro y control de vehículos con los datos que describan sus características, de conformidad con el sistema correspondiente.
3. Hacer las verificaciones e inspecciones necesarias para la determinación precisa de los datos consignados por los propietarios de los vehículos sin costo adicional al usuario.
4. En el caso de los departamentos, la Dirección General de Rentas Internas, creará y apoyará el Registro Fiscal de Vehículos, en cada una de las 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 necesario, a efecto de mantener control periódico de las mismas para establecer su uso correcto.”

El artículo 24 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: “El Registro Fiscal de

Vehículos hará la inscripción de los mismos tomando como base los datos consignados en los siguientes documentos.

1. La Póliza de Importación, para los vehículos nuevos o usados que sean internados al país, según el párrafo final del Artículo 2 de esta ley.
2. El certificado de fabricación, para los vehículos producidos en la República.
3. La Tarjeta o certificación de la Solvencia Aduanal, tarjeta de circulación o el título de propiedad para los vehículos en circulación.
4. La Factura o Escritura Pública o Declaración Jurada que indique todas las características y valor de la unidad, lugar y empresa donde la adquirió cuando la misma esté ya importada en el país y se carezca de otro medio de acreditar la 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 de dominio del vehículo, con base en la información que ya se encuentra en el Registro Fiscal de Vehículos o a la que considere requerir al 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”.

El artículo 25 de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: “La placa de circulación es la identificación visible de registro único y permanente de los vehículos. Las características de las placas de circulación serán establecidas en el Reglamento de esta ley (...)”.

El artículo 26 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: “Los propietarios de vehículos están obligados a pagar el costo unitario de fabricación de dichas placas de circulación, en caso de reposición por pérdida o destrucción de las mismas”.

El artículo 27 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos establece que: “El Ministerio de Finanzas Públicas se encargará de la fabricación de las placas de circulación calcomanías y otros distintivos, destinados para la identificación del

vehículo y autorización para circular en el territorio nacional pero cuando lo considere necesario podrá celebrarse contratos de suministros con entidades nacionales o extranjeras llenando los requisitos que para la celebración de contratos determina la Ley de Compras y Contrataciones. El Reglamento establecerá lo relativo a la fabricación, custodia, distribución y mantenimiento de existencias de placas, calcomanías y otros distintivos cuyas características podrán ser modificadas por el Ministerio de conformidad con lo que establece esta ley”.

Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana (EMETRA)

EMETRA (Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito) fue creada por la Municipalidad de Guatemala el 5 de mayo de 1997, la cual fue creada con el fin de controlar y regular el tránsito en la ciudad capital de Guatemala, ésta es una entidad que cuenta con personal técnico y capacitado que se especializa en diferentes áreas, pretendiendo la solución vial, así como establecer parámetros de calidad en la prestación de servicios de transporte.

Dicha institución creó la Policía Municipal de Tránsito (PMT) el 27 de febrero de 1998, siendo esta una institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las Leyes relacionadas con la seguridad pública.

Tiene como objetivo la supervisión y regulación de tránsito en la ciudad, montaje de varios operativos como el alcoholímetro, carreras clandestinas o transporte pesado, así mismo, operativos de control de buses y taxis, apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos, ejecución de planes operativos y órdenes de servicio, apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía y prevención de accidentes y orientación a los conductores. Recuperado de: https://www.deguate.com/artman/publish/politica_institut/emetra.shtml. el 09/08/2019.

Anteriormente el ente regulador del transporte en la ciudad de Guatemala era la Dirección de Transportes Públicos y Urbanos de la Municipalidad

de Guatemala y fue el nueve de diciembre del año mil novecientos noventa y seis por medio del Acuerdo sin Número, del Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, que se crea la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte EMETRA, entidad municipal que el trece de febrero del año dos mil dos por medio del Acuerdo Municipal Número COM-008 del Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, fue rebautizada con el nombre de Entidad Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana EMETRA, entidad que hasta la fecha tiene la facultad del control administrativo y operativo del tránsito en el municipio de Guatemala. Es a través de ésta institución que la Municipalidad de Guatemala, ejerce el control del tránsito en el municipio de Guatemala.

Hasta el año de mil novecientos noventa y seis existió una coordinación no muy eficiente para ejercer el control del servicio público de transporte de pasajeros en el municipio de Guatemala entre autoridades municipales y el gobierno central que intervenía directamente a través del Ministerio de Gobernación. Las autoridades municipales eran las encargadas de conceder las autorizaciones por medio de concesiones y realizar el registro administrativo de los vehículos y las autoridades del Ministerio de Gobernación por medio de la Policía Nacional Civil, las encargadas de realizar los patrullajes y controlar el tráfico, imponiendo sanciones

por infracciones a la Ley de Tránsito, las cuales una vez impuestas, el interesado debía de acudir al Departamento de Tránsito y presentar las impugnaciones que el caso ameritaba y demás asuntos relacionados, para la solución del asunto.

Durante el gobierno municipal de Oscar José Rafael Berger Perdomo, se realizaron las gestiones legales correspondientes para que el gobierno central, por medio del Ministro de Gobernación, delegara la facultad de controlar del tránsito del municipio de Guatemala a las autoridades municipales, (esto con la finalidad de unificar tanto el registro administrativo de los vehículos prestadores del servicio de transporte de personas, así como el control operativo del tránsito en las calles del municipio de Guatemala). Fue así como a partir del mes de enero de mil novecientos noventa y siete, la facultad de ejercer el control del tránsito dentro del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, se delegó a la municipalidad. A partir de ese momento, las autoridades municipales con la ayuda del gobierno central, a través del Congreso de la República reformaron la Ley de Tránsito y su Reglamento.

Por Acuerdo del Concejo Municipal de fecha nueve de junio de mil novecientos noventa y ocho, crearon la Policía Municipal de Tránsito quienes son los encargados del control del tráfico en las calles del municipio, así mismo por Acuerdo del Consejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, de fecha veintitrés de febrero de mil

novecientos noventa y ocho, crearon los Juzgados de Asuntos Municipales de Tránsito quienes son los encargados de la resolución de trámites relacionados con el tránsito en el municipio.

Se brindó la oportunidad para que toda persona interesada en prestar el servicio de taxis solicitaran autorización, ya que antes de esa fecha, los trámites para conseguir un permiso municipal eran muy costosos debido a que los espacios públicos que para el efecto tenía establecidos la municipalidad, estaban completamente agotados, por lo tanto, si alguna persona estaba interesada en pertenecer al gremio de los taxistas, la única alternativa era comprar el derecho de uso, lo que significaba que se sacaba del servicio un vehículo autorizado y se sustituía por otro, con sus efectos legales correspondientes y dependiendo del sitio o lugar de parqueo asignado por la municipalidad así era el costo a pagar, suma que podía alcanzar la cantidad de cincuenta mil quetzales.

Con los cambios implementados por la municipalidad, el gremio de los taxistas principio a afrontar dificultades, debido a que la municipalidad revocó el permiso de parqueo en diferentes sitios del centro histórico, implementó el sistema de taxis rotativos, un servicio que no asigna parqueo en un lugar determinado pues el vehículo circula de manera continua en las calles de la ciudad, buscando usuarios interesados en el servicio, lo que cambió de manera radical y tradicional en la que en ese momento la población contrataba los servicios de los taxistas.

Actualmente es posible contratar el servicio en las mismas calles por donde se vea circular un taxi, siendo estos diferenciados principalmente por su color blanco.

La Policía Municipal de Tránsito se hizo cargo del control del tránsito en las calles del municipio de Guatemala y la población en general percibió un cambio positivo. Impusieron orden en el servicio de transporte de personas, los taxis ya no obstruían el tránsito, ya no se parqueaban de forma antojadiza en cualquier lugar, fue modernizado el sistema de señalización incluyendo la instalación de semáforos temporizados (semáforos inteligentes), mismos que tienen incorporado un sistema visual por medio del cual, los usuarios de la vía pública tanto peatones como conductores de toda clase de vehículos pueden apreciar el tiempo que cada uno de los colores del semáforo está activo.

Con la concentración del control del tránsito, tanto administrativo como operativo, las autoridades municipales han implementado una serie de medidas, las que en el momento oportuno han resuelto las dificultades que afronta la población, actualmente existe conflicto entre los prestadores del servicio de taxis y la empresa llamada Uber Technologies Inc. más conocida como UBER y que las autoridades municipales tienen como responsabilidad buscar una solución viable para ambos gremios ya que para ser taxista se requiere autorización municipal de lo contrario no se puede circular, sin embargo, UBER en sus condiciones de afiliación

indica no ser una empresa de transporte y únicamente solicita al dueño del vehículo o piloto cumplir con poseer licencia, determinado modelo de vehículo, tarjeta de circulación y calcomanía del año en curso vigente, no importa si existe o no una autorización municipal para operar como tal.

Con la vigencia del Acuerdo Número COM-025-2005 del Concejo Municipal de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, se establece con competencia para supervisar la actividad de los taxis a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana, puesto que con el artículo 5 del Acuerdo mencionado le otorga la facultad de: “(...) extender la autorización anual correspondiente a toda persona individual o jurídica que solicite ser piloto de taxi, propietario de taxi o titular de un número de taxi y que hay cumplido con los requisitos correspondientes.” A su vez, con la vigencia del Acuerdo Número COM-025-2005 del Concejo Municipal de la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala se crea un registro de propietarios de taxis, así como un registro de titulares de número para taxis

Registro público para vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros

Partiendo de la hipótesis planteada, se propone la implementación de un registro vehicular que controle el número de las personas afiliadas a plataformas digitales en la intermediación entre viajeros dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco y la cantidad de vehículos afiliados; ya que en realidad operan prestando un servicio de transporte similar al de un taxi, quien debe estar registrado en la municipalidad y pagar su derecho para circular como tal.

Registro público

Para Axel Barrios Carrillo en su tesis de graduación titulada Aspectos Fundamentales de los Registros en Guatemala registro público no es más que:

La institución encargada por el Estado de hacer constar, en forma sistemática, acontecimientos con relevancia jurídica y dotada de fe pública, con el objeto de perpetuar, garantizar, certificar y dar a conocer su contenido en la forma y con las limitaciones descritas por la ley. (1981, p.15)

Derecho Registral

Derecho registral puede definirse desde dos puntos de vista uno objetivo y otro subjetivo según Pascual Marín en el libro Introducción al Derecho Registral:

El derecho registral objetivo es el conjunto de normas reguladoras de las relaciones jurídicas relativas a aquellos bienes aptos para engendrar titularidades mediante la

publicidad del registro. El derecho registral subjetivo es el conjunto de facultades derivadas de una relación jurídica en contacto con el registro y, por lo tal, dotada de efectos. (2001, p. 188).

Por su parte Ángel Molinario en el libro *Curso de Derecho Registral Inmobiliario* establece que el derecho registral es:

El conjunto de principios y normas que tienen por objeto reglar los organismos estatales encargados de registrar personas, hechos, actos, documentos o derechos, así como también la forma como han de practicarse tales registraciones y los efectos y consecuencias jurídicas que se derivan de éstas. (1971, p. 1).

Asimismo, Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro *Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco* determinan que el derecho registral constituye un conjunto de principios y normas que regulan básicamente tres aspectos:

- “a) Los organismos encargados del registro de derechos, hechos, actos, contratos, documentos y títulos;
- b) La forma como deben llevarse esos registros; y
- c) Los efectos jurídicos inherentes al registro”. (2005, p. 29)

En ese mismo sentido, Antonio Manzano Solano en el libro *Derecho Registral Inmobiliario* agrupa a tres elementos esenciales, cuando expresa que: “El derecho registral es un conjunto de normas jurídicas que regulan la organización (elemento estático) y el procedimiento

(elemento dinámico) del registro público, así como los efectos (elemento empírico) derivados de la registración”. (1991, p. 229)

De esta cuenta es que se puede considerar que el derecho registral es un conjunto de principios y normas jurídicas que tienen por objeto garantizar la seguridad y certeza jurídica de todos los actos relacionados con la actividad que se registra y sus respectivos efectos jurídicos, la cual no se limita exclusivamente a normar y reglamentar determinados actos, sino también se encarga de normar los efectos y consecuencias jurídicas que resultan y se derivan directa o indirectamente de las actividades registrales ejecutadas en los diferentes registros públicos.

Naturaleza jurídica del derecho registral

La naturaleza jurídica del derecho registral deviene fundamentalmente del principio de publicidad registral, ya que este último es garante de la seguridad y certeza jurídica de todos aquellos actos que crean, modifican, transmiten o extinguen derechos, obligaciones o cualquier relación jurídica relativa a bienes o dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, las normas y principios que rigen la actividad registral se encuentran contenidas en las leyes generales de la materia del respectivo registro público en cuestión. El derecho registral guatemalteco no cuenta con autonomía propiamente derivado que no posee una norma específica que regule la actividad registral en forma total, a pesar de contar con

principios propios, los cuales son ampliamente desarrollados tanto en la doctrina como en la legislación.

Función del derecho registral

Al derecho registral le compete normar la organización, funcionamiento y actividades de las instituciones públicas registrales, las cuales dan fe y son garantes de la referida seguridad y certeza registral, por lo tanto, el derecho registral es considerado el género y los distintos registros públicos son las especies de dicho género.

Sujetos del derecho registral

Son considerados como sujetos del derecho registral aquellos que por su relación con el objeto registrado poseen una relación directa o indirecta, siendo considerados los siguientes:

El titular registral

También denominado usuario, es aquella persona que es propietaria del derecho o bien a registrar, el cual, de conformidad con el principio de rogación, se presenta ante el registro para iniciar la actividad registral.

El registrador

El registrador se constituye como el funcionario o empleado público que da trámite, ejecuta y materializa la actividad registral solicitada por el titular registral o usuario. Según Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco:

La figura del registrador se encuentra con 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 hace también el registrador y los registradores auxiliares. (2005, p.41)

El tercero

El tercero es aquel sujeto que no ha intervenido como parte en el acto o contrato pero que se encuentra relacionado puesto que sus derechos, actos y obligaciones se encuentran supeditados en función de lo registrado y el derecho del titular.

Sistemas registrales

Para Américo Cornejo en el libro Derecho Registral, los sistemas registrales son:

Cuando se habla de sistemas registrales se hace referencia a las diferentes formas en que se pueden organizar los registros, así como también a los diferentes efectos que en estos pueden tener las inscripciones, no sólo en cuanto a considerarlas declarativas o constitutivas, sino también en cuanto a la protección de los derechos de terceros.

Es decir los sistemas registrales se constituyen como el conjunto de procedimientos, métodos y técnicas propias de la actividad registral de un determinado ordenamiento jurídico, las cuales son incorporadas y aplicadas por los registros públicos de conformidad con las normas y reglamentos específicos de la materia, todo ello, con el propósito de establecer una organización registral que garantice la seguridad y certeza jurídica de los actos, contratos o relaciones jurídicas vinculadas a la actividad registral en general,

especialmente la relacionada con bienes inmuebles o muebles identificables, así como los derechos reales que recaigan sobre los mismos. (1994, p. 4)

Clasificación de los sistemas registrales

Derivado de la pluralidad de sistemas normativos constituidos por otros Estados, el derecho registral logra sistematizar la existencia de diferentes sistemas registrales, dentro de los cuales según Iván Palacios Echeverría en el libro *Manual de Derecho Registral* indica que “Los sistemas registrales más conocidos son: el sistema francés, alemán, español y el australiano, también conocido como *torrens* o *acta torrens*”. (1997, p. 15)

Sistema registral francés

El sistema registral francés es también conocido como sistema adjetivo o declarativo y es utilizado en países como Bélgica, Holanda, Italia, Mónaco, Luxemburgo, Rumania, Canadá, Portugal y México. Bernardo Pérez Fernández del Castillo en el libro *Derecho Registral* expresa que:

En el sistema declarativo o francés la transmisión de la propiedad se verifica por el mero efecto del contrato sin necesidad de *traditio* ni de inscripción registral. Es decir, solo se inscribe en caso se quiera que el acto o contrato surta efectos frente a terceros. (2000, p. 71)

El sistema registral inmobiliario francés busca en el registro únicamente la mera publicidad de los actos para oponerlos a terceros, por lo tanto, resulta imposible alegar ignorancia de un derecho registrado y, en

consecuencia, los actos no registrados no pueden oponerse a los que consten en el registro. Asimismo, a los terceros no les son oponibles los actos jurídicos no registrados o registrados con posterioridad.

Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco en referencia al sistema registral francés contemplan las características siguientes:

La transmisión se hace por vía consensual sin necesitar registración.

Los Notarios y otros funcionarios públicos que otorgan títulos registrables, están obligados a presentarlos al registro en un plazo preestablecido.

No hay calificación o hay una calificación limitada de los documentos registrables.

La registración no convalida los títulos nulos o anulables.

Se transcribe literalmente el documento y se solicita un duplicado para archivo.

Existe un índice alfabético de persona y otro por fincas, encuadrados en orden cronológico.

La prioridad u orden de preferencia entre los títulos presentados determina la registración, dando la prioridad el día, no la hora, por lo que si existen documentos presentados el mismo día tendrá preferencia la fecha del otorgamiento.

Existe una coordinación con el Catastro (2005, p. 9).

Sistema registral alemán

Es también conocido como el sistema consecutivo y es utilizado en países como Alemania, Suiza, Suecia, Noruega, Dinamarca, Hungría, Grecia y Chile. En un principio el sistema registral inmobiliario alemán se caracterizó por contar con poco desarrollo y difusión, los inmuebles se transmitían mediante la entrega de la cosa, en forma solemne y con la

presencia de testigos, dicha solemnidad era denominada *ausflassung*. Posteriormente, al acto de inscripción en general se le dio una especial importancia, ya que fue considerado el único acto creador de derechos, determinando que el acto de transmisión de un inmueble no está concluido si no se le inscribe.

Dicho sistema es considerado por la doctrina como uno de los más perfectos como modelo de aplicación universal, ya que sus principios básicos son aceptados como fundamentos de la publicidad inmobiliaria registral científica. De acuerdo con este sistema, no perjudica a terceros el derecho no inscrito.

Según Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco el sistema registral alemán contempla las características siguientes:

La inscripción tiene valor constitutivo, antes se dan las fases del acto causal y el acuerdo real (negocio y consentimiento), previas a la inscripción. Las tres fases son: el negocio, consentimiento e inscripción, las tres constituyen el negocio jurídico real.

Se legitima con la inscripción y la fe pública registral.

Hay una amplia calificación de los documentos registrales.

Existe una agrupación de asientos por fincas, en folio real.

Se realiza la inscripción por medio del sistema de encasillados, en el cual el Registrador toma del título los datos esenciales llevándolos a la correspondiente casilla.

Existe una plena correspondencia con el Catastro.

Hay prioridad por el orden de presentación de los títulos.

El tracto sucesivo rige el orden riguroso de inscripciones (2005, p. 10).

Sistema registral español

El sistema registral español fue influenciado ampliamente por el derecho romano, conservando desde su origen la existencia del sistema de folio real para la inscripción de bienes inmuebles, así como la instauración de una oficina pública o registro especializado en las propiedades.

Según Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco el sistema registral español contempla las siguientes características:

La transmisión inmobiliaria se da por el título más la tradición, el otorgamiento de la escritura equivale a la entrega de la cosa.

La inscripción es voluntaria y meramente declarativa exceptuando la hipoteca.

Hay legitimación de la apariencia jurídica en beneficio del tercero registral. El asiento se presume cierto.

Existe un tracto sucesivo ya que todos los títulos anteriores deben estar enlazados.

Hay agrupación de asientos por fincas, dejando espacio en cada finca para asientos posteriores.

No hay correlación con el catastro (2005, p. 11).

Sistema registral australiano

El sistema registral australiano también conocido como sistema sustantivo y se aplica en países como Australia, Inglaterra, Nueva Zelanda, Guyana Británica, Brasil, Túnez, Argelia, Filipinas y en la mayor parte de Estados Unidos de América.

El elemento fundamental del referido sistema consiste en la matriculación del inmueble, ya que dicha matriculación se constituye como el requisito fundamental para que todo bien inmueble resulte instaurado al propio sistema de registro. El sistema registral australiano está basado en tres aspectos fundamentales: Inscribir la propiedad libre de cargas o culpas, dar a conocer por medio de la publicidad las que afecta y movilizar tanto la tierra como los créditos hipotecarios.

Según Nery Muñoz y Rodrigo Muñoz en el libro Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco el sistema registral australiano, contempla las siguientes características:

El ingreso de las fincas en el sistema es voluntario, pero una vez inscritas, todas las operaciones posteriores deben registrarse.

Existe un procedimiento de inmatriculación y de depuración.

El título se conserva en el registro, expidiéndose un duplicado a favor del propietario.

Se pueden anotar embargos y otros en el título original, aún sin consentimiento del propietario, al dueño solo se le cita para poner la anotación en el duplicado.

Existe un seguro oficial para indemnizar a perjudicados.

Hay un registro único para toda la nación (2005, p. 12).

Derecho comparado

Es importante acudir al derecho comparado de ciertos países que no están en contra de estas plataformas digitales, sino que, lo que buscan es legitimarlas como empresas de prestación de servicio de transporte, ya

que realmente esa es su verdadera naturaleza y el Estado como garante de la seguridad ciudadana debe tener un control y un registro. Entre los países que ya han adoptado una regulación legal se puede mencionar: Chile, México y Argentina, quienes su regulación legal incluye aspectos muy importantes los cuales se pueden adoptar.

Chile

Chile ya regula que las aplicaciones de transportes, aunque en sus condiciones del servicio ellas no lo indican, serán consideradas como tales.

El tres de abril del año dos mil diecinueve, el señor Diego Bustarrica publico un artículo con el título “Se aprobó en la Cámara de Diputados ley que obligará a Uber y Cabify a registrarse como empresas de transporte formales y comenta lo siguiente:

En esa línea, señala que las empresas tendrán la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT), a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que debe consignarse información de la firma y también de los vehículos y conductores asociados. Las EAT, de acuerdo al documento, deberán estar constituidas en Chile, mantener un canal oficial para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos y contratar seguros de responsabilidad civil para los conductores y pasajeros. Recuperado de: <https://www.fayerwayer.com/2019/04/diputados-ley-uber-cabify/>: el 09/08/2019.

Entre los aspectos relevantes sobre esta ley se puede destacar:

1. Solo podrán registrarse vehículos a nombres de personas individuales y esta persona no puede registrar más de dos vehículos a su nombre pudiendo operar en cualquiera de las Empresas de Aplicación de Transporte.
2. Los taxis actualmente registrados pueden operar por medio de aplicaciones de transporte para contactar pasajeros.
3. Los vehículos estarán adscritos por región donde puede tomar pasajeros.
4. La Empresa de Aplicación de Transporte debe informar al Ministerio de Transporte y telecomunicaciones los conductores que operan por región, los que están de baja y los que pueden ser eliminados si no prestan el servicio en base a las condiciones indicadas por la Empresa de Aplicación de Transporte.
5. Los conductores deben poseer licencia profesional por la seguridad de los pasajeros y también deben presentar su certificado de antecedentes penales y policíacos.

México

México reformando el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México obliga a las empresas de redes transporte en plataformas de teléfonos inteligentes a que deben registrar cada una de las unidades que operan con sus aplicaciones y los conductores deben poseer licencia tipo profesional para prestar el servicio, así mismo deben aprobar pruebas ante el Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad De México. Con estas reformas se busca que las tarifas de pago sean parejas tanto con los taxistas como los que prestan el servicio de transporte a través de aplicaciones para teléfonos inteligentes.

Las empresas deben operar legalmente y poseer personalidad jurídica a través del registro realizándolo ante el Registro de Vehículos de Operación con Aplicación, pagando por cada vehículo registrado; con esta reforma también se obliga al que presta el servicio que únicamente realice el cobro en efectivo. La Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México es el ente que tiene a cargo el Registro de las plataformas digitales y tiene por objeto: “Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros”. Recuperado de: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de>. El 09/08/2019.

Es importante resaltar que, con el Registro de plataformas digitales, México no busca de cierta forma legitimar a las empresas que prestan el servicio de forma directa, pero si de una forma indirecta ya que obliga a que los vehículos sean registrados en la Secretaria de Movilidad, también obliga que el pago debe realizarse en efectivo algo muy peculiar es que se debe facturar una cantidad mínima por cada conductor.

Argentina

En Buenos Aires el servicio de transporte prestado por plataformas digitales es considerado como una competencia desleal, implementa retener la licencia de conducir a quien brinde un servicio sin estar habilitado para el mismo incluso descontándole puntos en el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores incluso la cancelación de la licencia, todas estas novedades se incluyen en la reforma al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad. Estas reformas incluyen que el Código Penal imponga sanciones graves, aunque la máxima autoridad en Buenos Aires no se pronuncio al respecto de la legalidad de estas plataformas digitales, hizo mención que los conductores no pueden cometer ilícitos penales por prestar servicios de transporte a través de las plataformas digitales.

Las cortes de justicia se han pronunciado al respecto emitiendo resoluciones que ordenan la cancelación de la página web o de las plataformas digitales, pero no cuestionan la legalidad de las empresas. En la presente comparación con los demás países Chile es un modelo a seguir porque ya posee un Registro controlado por la entidad gubernamental con el cual ejerce el control total de los conductores registrados y obligando a las empresas de plataformas digitales a registrarse legalmente como empresas de transporte en el mencionado país, una particularidad muy importante es que a los taxistas actualmente registrados pueden utilizar las plataformas digitales para ser contactados por los usuarios y prestar el servicio con las mismas condiciones que los prestan las empresas especializadas en plataformas digitales. México no presenta grandes cambios, pero si posee una secretaria que realiza el control, solicitando como requisito licencia tipo profesional y aprobar un examen ante la entidad respectiva y también obliga al pago en efectivo.

Conclusiones

Los vehículos afiliados a las plataformas digitales de intermediación entre viajeros, que se dedican al transporte de personas a cambio de una remuneración económica, utilizando vehículos automotores de cuatro ruedas, cuatro puertas y cinco asientos incluyendo el piloto prestando el servicio de taxi dentro del municipio de Guatemala, operan de manera ilegal, ya que no están registradas como tales ante la Municipalidad de Guatemala, aunque los pilotos paguen impuestos sobre sus ingresos ante la Superintendencia de Administración Tributaria y se inscriban como transportistas ante el Registro Mercantil General de la República.

Los vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros para prestar el servicio de traslado de personas a cambio de una retribución económica dentro de la jurisdicción territorial del municipio de Guatemala, deben inscribirse como tal, ante la Municipalidad de Guatemala, sin embargo por la falta de normas legales en la regulación legal interna no se les puede obligar a que no puedan operar, cabe mencionar que compiten con los taxistas prestando un servicio similar al de un taxi rotativo con la diferencia que no se encuentran identificados por el público en general; únicamente puede identificarlo la persona que

contrata el servicio ya que la aplicación en el teléfono inteligente despliega cierta información que identifica al vehículo y al conductor.

La Municipalidad de Guatemala dotada de jurisdicción y como ente que tiene a cargo a la empresa municipal EMETRA; la cual dirige, regula y ordena el tránsito e impone multas a los taxis, debe emitir un acuerdo municipal, con el cual se establezca que para operar prestando el servicio de intermediación entre viajeros o lo que es lo mismo, conexión entre pasajeros y prestadores de servicio, todas las plataformas digitales interesadas en prestar sus servicios de intermediación entre viajeros, deberán constituirse como empresas de transporte de personas y registrarse como una empresa legalmente inscrita en la República. Además, crear el Registro Público de Vehículos Afiliados a Plataformas Digitales de Intermediación entre viajeros donde inscriban sus vehículos y sus pilotos con las condiciones y requisitos que esta solicite, que deberán ser similares a los exigidos a los vehículos que se autorizan como taxis.

No existe un control gubernamental de cuantos vehículos afiliados a plataformas digitales de intermediación entre viajeros operan y circulan en el municipio de Guatemala prestando el servicio de traslado de personas a cambio de una remuneración económica. Lo que sí es evidente y del conocimiento público, es la rivalidad con los taxistas por

la prestación de servicio, ya que ellos (los taxistas) la municipalidad los regula de manera especial, asignándole un número de registro a través del cual, se genera un control gubernamental. Es importante mencionar que los pilotos de vehículos afiliados a plataformas digitales siguen circulando y prestando el servicio ya que no existe normativa legal que se los impida. La Municipalidad por falta de tecnología no puede demostrar que el servicio que prestan es sin lugar a dudas un servicio de taxi. Derivado que en la Municipalidad no están registrados como taxis, las sanciones y requisitos exigidos a los taxistas no pueden ser aplicados, pues EMETRA solo puede imponer sanciones por infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito, al Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis del Municipio de Guatemala, a los vehículos registrados ante la misma.

Referencias

- Barrios, A. (1981). *Aspectos Fundamentales de los Registros en Guatemala*. Guatemala: Editorial Universitaria.
- Cornejo, A. (1994). *Derecho Registral*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Astrea.
- Diez, P. (1993). *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*. Madrid, España: Editorial Civitas.
- Manzano, A. (1991). *Derecho Registral Inmobiliario*. España: Editorial Centro de Estudios Registrales del Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España.
- Marín, P. (2001). *Introducción al Derecho Registral*. España: Editorial Revista de Derecho Privado.
- Molinario, A. (1971). *Curso de Derecho Registral Inmobiliario*. Argentina: Editorial Registro de la Propiedad Inmueble.
- Muñoz, N., y Muñoz R. (2005). *Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco*. Guatemala: Editorial Infoconsult.
- Ossorio, M. (2000). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Santiago de Chile: Editorial Datascan, S.A

Palacios, I. (1997). *Derecho Registral*. Costa Rica: Editorial Investigaciones Jurídicas S.A.

Pérez, B. (2000). *Derecho Registral*. México: Editorial Porrúa.

Vásquez, E. (2012). *Instituciones de Derecho Mercantil*. Guatemala: Editorial IUS-Ediciones.

Villegas, A. (2000). *Derecho Mercantil Guatemalteco*. Guatemala: Editorial Universitaria.

Egrafias

Deguate.com (06-11-2018) *Política y Gobierno, Instituciones del Estado, EMETRA*. Obtenido de.

https://www.deguate.com/artman/publish/politica_institut/emetra.shtml.

Fayerwayer.com (03-04-2019) *Se aprobó en la Cámara de Diputados ley que obligará a Uber y Cafiby a registrarse como empresas de transporte formales*. Obtenido de <https://www.fayerwayer.com/2019/04/diputados-ley-uber-cabify/>.

Gobierno de la ciudad de México/Secretaría de Movilidad (17-04-2019)
CDMX/Secretarías/SEMOVI. Obtenido de

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de>.

Samar, J. (17-02-2019) *Carpooling (1): ¿Qué son, como surgieron y cómo funcionan?* Obtenido de

<https://movilidadconectada.com/2018/02/17/carpooling-i-que-son-como-surgieron-y-como-funcionan/>.

Legislación

Asamblea Nacional Constituyente. (1985). Constitución Política de la República de Guatemala. Se promulgó el 31 de mayo de 1985.

Congreso de la República de Guatemala. (1970). Decreto Número 2-70. Código de Comercio de Guatemala. Publicado en el Diario de Centroamérica, del 9 de abril de 1970. Guatemala.

Jefe de Gobierno de la República. (1973). Decreto Ley 106. Código Civil. Publicado en el Diario de Centroamérica, del 14 de septiembre de 1973. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1994). Decreto 70-94. Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Publicado en el Diario de Centroamérica, del 23 de diciembre de 1994. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1998). Decreto Número 1-98. Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria. Publicado en el Diario de Centroamérica, del 11 de febrero de 1998. Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1996). Decreto Número 132-96. Ley y Reglamento de Tránsito. Publicado en el Diario Oficial de Centroamérica, del 23 de diciembre de 1996. Guatemala.

Presidente de la República. (2014). Acuerdo Gubernativo 134-2014. Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Diario de Centroamérica, del 14 de abril de 2014. Guatemala.

Presidente de la República. (1998). Acuerdo Gubernativo 273-98. Reglamento de Tránsito. Publicado en el Diario de Centroamérica, del 22 de mayo de 1998. Guatemala.

Consejo Municipal del Municipio de la Ciudad de Guatemala. (2005)
Acuerdo No. COM. 025-05 Reformados por los Acuerdos COM-
012-2009 y COM-07-2017. Reglamento para la Prestación del
Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala. Publicado en el
Diario de Centroamérica, del 20 de diciembre 2005. Guatemala

