

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

P.E.T.A.E.N.G.



TRABAJO DIRIGIDO

(Para Optar al Título Académico de Licenciatura en Derecho)

**“ANÁLISIS TÉCNICO JURÍDICO SOBRE LA POSESIÓN Y
LA FALTA DE REGISTRO DE TITULARIDAD EN
VEHÍCULOS AUTOMOTORES, ESTUDIO REALIZADO EN
LA CIUDAD DE LA PAZ”**

POSTULANTE: Univ. ARIEL CARLOS FLORES ALVARADO

TUTOR: MSc. Dra. MABY GEMA ARIAS FLORES

**La Paz – Bolivia
2022**

DEDICATORIA

Con mucho afecto dedico este trabajo, con el cual culmino mis estudios universitarios.

A mi inspiración: Mis padres.

A mi apoyo incondicional: Mi pareja.

A quienes quisiera dar un ejemplo a seguir: Mis hermanos.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer con estas líneas a mi querida universidad UMSA, en la cual he pasado momentos inolvidables de aprendizaje y lecciones de vida desde mi ingreso hasta la culminación de mis estudios, a mi estimada tutora, MSc. Dra. Maby Arias, por su apoyo, intelectual, metodológico, para que mi persona culmine la investigación presente. Así mismo a todo el plantel docente que tuve la fortuna de cursar materias a lo largo de mi carrera universitaria.

Muy. Atte. Ariel Carlos Flores Alvarado.

“ANÁLISIS TÉCNICO JURÍDICO SOBRE LA POSESIÓN Y LA FALTA DE REGISTRO DE TITULARIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, ESTUDIO REALIZADO EN LA CIUDAD DE LA PAZ”

ÍNDICE

| | Pág. |
|--|------|
| DEDICATORIA..... | ii |
| AGRADECIMIENTOS | iii |
| ÍNDICE | iv |
| RESUMEN ABSTRACT | viii |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CAPITULO I | 3 |
| DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN | 3 |
| 1. MOTIVACIÓN | 3 |
| 2. FUNDAMENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL TEMA..... | 3 |
| 3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DEL TRABAJO DIRIGIDO..... | 4 |
| 3.1. Delimitación Temática | 4 |
| 3.2. Delimitación Espacial..... | 4 |
| 3.3. Delimitación Temporal..... | 4 |
| 4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA | 5 |
| 5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 5 |
| 6. OBJETIVOS..... | 6 |
| 6.1. Objetivo General..... | 6 |
| 6.2. Objetivos Específicos | 6 |
| 7. MÉTODOS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN | 7 |
| 7.1. Métodos universales..... | 7 |
| 7.1.1. Método deductivo | 7 |
| 7.1.2. Método analítico | 7 |

| | |
|---|----|
| 7.2. Métodos específicos | 7 |
| 7.2.1. Método Dogmático Jurídico..... | 7 |
| 8. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN | 8 |
| 8.1. Entrevista..... | 8 |
| 8.2. Revisión documental | 8 |
| 9. INSTRUMENTOS | 8 |
| 9.1. Fichas | 8 |
| 9.2. Encuestas..... | 8 |
| CAPITULO II | 9 |
| MARCO HISTÓRICO..... | 9 |
| LA APARICIÓN DE LOS PRIMEROS VEHÍCULOS Y LA IDEA DEL REGISTRO VEHICULAR..... | 9 |
| 2.1. EL ORIGEN DEL VEHÍCULO | 9 |
| 2.1.1. Aparición de la rueda..... | 10 |
| 2.1.2. Prehistoria | 10 |
| 2.1.3. Edad antigua | 11 |
| 2.1.4. La invención | 11 |
| 2.1.5. Edad media | 13 |
| 2.1.6. Edad moderna | 14 |
| 2.1.7. Etapa Veterana..... | 14 |
| 2.2. AUTOMOTORES EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL..... | 16 |
| 2.3. EN BOLIVIA | 16 |
| 2.3.1. Historia del registro en Bolivia | 19 |
| CAPITULO III | 23 |
| MARCO CONCEPTUAL | 23 |
| 3.1. POSEEDOR..... | 23 |
| 3.2. POSEEDOR DE BUENA FE..... | 23 |
| 3.3. TITULARIDAD | 23 |
| 3.4. VEHÍCULOS AUTOMOTORES COMO BIENES MUEBLES SUJETOS A REGISTRO | 24 |
| 3.5. REGISTRO | 24 |

| | |
|--|----|
| 3.6. VEHÍCULO | 24 |
| 3.7. AUTOMOTOR..... | 25 |
| 3.8. VEHÍCULO AUTOMOTOR | 25 |
| CAPITULO IV..... | 26 |
| MARCO TEÓRICO | 26 |
| 4.1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DE LOS VEHÍCULOS | 26 |
| 4.2. FORMAS DE TRANSMITIR EL DERECHO DE PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS TERRESTRES | 28 |
| 4.2.1. El derecho registral..... | 32 |
| 4.2.2. Naturaleza jurídica del derecho registral | 35 |
| 4.2.3. Autonomía del derecho registral | 35 |
| 4.2.4. Teorías del derecho registral | 36 |
| 4.3. SUJETOS QUE INTERVIENEN EN LA RELACIÓN JURÍDICA REGISTRAL | 37 |
| 4.4. LOS SISTEMAS REGISTRALES..... | 38 |
| 4.5 CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS REGISTRALES | 39 |
| 4.6. EL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD | 44 |
| 4.7. ORGANIZACIÓN DEL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD | 46 |
| 4.7.1. Régimen legal aplicable al registro general de la propiedad | 48 |
| 4.7.2. El sistema registral Boliviano..... | 49 |
| 4.8. EL SISTEMA REGISTRAL VEHICULAR BOLIVIANO..... | 49 |
| 4.8.1. La función de inscripción de vehículos del registro general de la propiedad..... | 50 |
| 4.8.2 Régimen legal aplicable al registro fiscal de vehículos..... | 53 |
| 4.9. NATURALEZA JURÍDICA DEL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD Y DEL FISCAL DE VEHÍCULOS | 54 |
| 4.10. INHABILITACIÓN REGISTRO DEL OBJETO GRAVADO..... | 57 |
| CAPITULO V..... | 60 |
| MARCO JURÍDICO | 60 |
| 5.1. NORMATIVA NACIONAL | 60 |
| 5.1.1. Constitución Política del Estado | 60 |
| 5.1.2. Código Civil Boliviano – Vigente Y Actualizado 2012 | 60 |

| | |
|--|----|
| 5.1.3. Reglamento del Código del Tránsito, 8 de Junio de 1978 | 61 |
| 5.1.4. Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010 | 62 |
| 5.1.5. Ley de Gobiernos Autónomos Municipales - Ley N° 482..... | 62 |
| 5.1.6. Reglamento del Impuesto Municipal a Las Transferencias de Inmuebles y Vehículos - Decreto Supremo N° 24054 | 63 |
| 5.2. NORMATIVA INTERNACIONAL..... | 63 |
| 5.2.1. El Salvador | 63 |
| 5.2.2. Honduras | 66 |
| 5.2.3. Nicaragua | 68 |
| 5.2.4. Resolución 5-E/2017 Argentina | 70 |
| CAPITULO VI..... | 72 |
| TRABAJO DE CAMPO | 72 |
| 6.1. POBLACIÓN RELATIVA AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN..... | 72 |
| 6.1.1. Unidades de muestra apropiadas..... | 72 |
| 6.1.2. Marco Muestral..... | 73 |
| 6.1.3. Diseño de muestreo | 73 |
| 6.2. FUENTES PARA LA RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN | 73 |
| 6.3. INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN | 73 |
| 6.4. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO | 74 |
| CAPITULO VII..... | 80 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 80 |
| 7.1. CONCLUSIONES | 80 |
| 7.2. RECOMENDACIONES..... | 81 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 83 |

RESUMEN ABSTRACT

El Registro de Vehículos es la dependencia encargada de gestionar la inscripción de todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, ello con el propósito de determinar las obligaciones tributarias, propiedad en tránsito y el derecho propietario si cometiera algún delito o falta grave que recaen sobre el vehículo de circulación de los referidos muebles.

Actualmente, el Registro General de los vehículos, no cuenta con un registro de los poseedores de todos los vehículos del país, la citada carencia ocasiona que las medidas que se tengan que tomar con los propietarios registrados ya no estén con ese vehículo como propiedad, sino ya estaría con otro dueño u otros dueños, ocasionando que el verdadero propietario quien no puso en orden los papeles de compra y venta a futuro tendría problemas porque seguirá como titular de la propiedad y los impuestos seguirán corriendo a su nombre, deuda que a futuro tendría que pagar administrativamente hasta judicialmente, incluso si se cometiera algún accidente o delito con ese vehículo él tendría que asumir las consecuencias o faltas, por el solo hecho de no poner en orden sus papeles de propiedad.

El presente trabajo de investigación pretende determinar cuáles son las posibles causas que generan la problemática planteada, las consecuencias jurídicas de tales actos y las posibles soluciones del mismo.

INTRODUCCIÓN

El Registro propietario de Vehículos tiene como objeto esencial gestionar la inscripción de vehículos terrestres para asegurar la determinación y cumplimiento del pago del Impuesto y evitar problemas impositivos, judiciales y de tránsito, impuesto al que de ahora en adelante se le nombrará simplemente como impuesto de circulación de vehículos. En virtud de su objeto, dicho registro es el que tiene la mayor dificultad de inscripción de vehículos terrestres del país, lo cual ha ocasionado que se pretenda asignar a dicho registro funciones que por ley no le asisten y que resultan propias del Registro General de la Propiedad, especialmente la anotación de medidas como embargo sobre vehículos terrestres.

En materia de seguridad registral, los vehículos terrestres deben ser inscritos en el Registro de Propiedad, pero actualmente solamente son objeto de registro aquellos vehículos terrestres que han sido pignorados, en la mayoría de casos aquellos dados en garantía de un crédito bancario, por lo que la inscripción de dichos bienes muebles y eso es limitado. Por lo tanto, respecto de los vehículos terrestres actualmente existen no registrados existen problemas de propiedad.

Con el estudio a efectuar, se pretende evidenciar que existe una omisión por parte de los propietarios de vehículos de registrar sus respectivos bienes muebles, de conformidad con el Código Civil. El cumplimiento efectivo de dicha obligación por parte de los propietarios ocasiona que ellos, los verdaderos propietarios sufran a futuro problemas de impuestos, judiciales o de tránsito los cuales tienen que solucionar tengan o no el vehículo en su poder.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, el presente trabajo de monografía plantea los siguientes capítulos:

El primer capítulo parte todo el aspecto metodológico, donde se presenta la problemática planteada, la justificación del tema, los objetivos, y las delimitaciones utilizadas.

El segundo capítulo de la investigación se realiza un amplio análisis de los antecedentes históricos de los vehículos tanto internacional como nacional la aparición de estos y su forma de registro.

El tercer capítulo contiene todo el marco conceptual donde se desarrolla los distintos conceptos de la investigación, para continuar con el sexto capítulo donde se hace la determinación del trabajo de campo de la investigación donde se realiza la respectiva valoración con la interpretación de los resultados para determinar la importancia del trabajo de investigación.

El cuarto capítulo, se continúa con la revisión bibliográfica haciendo referencia al marco teórico donde se ve los conceptos y las distintas teorías de registro y de transmitir el derecho propietario, la naturaleza jurídica, los sujetos que tienen que intervenir, los sistemas registrales y su clasificación.

El quinto capítulo se complementa el estudio enmarcado en la parte legal de la legislación nacional y comparada.

El sexto capítulo se realizó el diseño de la investigación para medir todas y cada uno de los elementos de la población sobre alguna característica de interés, tal medición se conoce como encuesta y finalmente se realizó los gráficos en tortas.

El séptimo capítulo desarrolla las conclusiones y recomendaciones sugeridas para el registro propietario de vehículos en la Ciudad de La Paz.

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1. MOTIVACIÓN

El Registro de Vehículos es la dependencia encargada de gestionar la inscripción de todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, ello con el propósito de determinar las obligaciones tributarias que recaen sobre la circulación de los referidos vehículos.

Actualmente, el Registro General de la Propiedad, no cuenta con un registro de todos los poseedores de vehículos del país, la citada carencia ocasiona que las medidas precautorias de embargo sobre dichos bienes muebles decretadas por las autoridades judiciales sean dirigidas y ejecutadas sin embargo, este último, de conformidad con su objeto, funciones y atribuciones resulta incompetente para ejecutar las referidas medidas precautorias.

El presente trabajo de investigación pretende analizar cuáles son las posibles causas técnico jurídico sobre la posesión y la falta de registro de titularidad en vehículos automotores, estudio realizado en la ciudad de la paz que generan la problemática planteada, las consecuencias jurídicas de tales actos y las posibles soluciones del mismo.

2. FUNDAMENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

La informalidad en la compra y venta de vehículos automotores usados, lleva a pasar por alto requisitos elementales y obligatorios para la transferencia de vehículos automotores, Los ciudadanos por distintas razones continúan realizando este tipo de transacciones informales de compra y venta de vehículos automotores, sin realizar la transferencia y posterior registro del nuevo titular del automotor, estos son factores que ameritan realizar un análisis técnico jurídico

sobre el tema, actos que son cotidianos pero poco entendidos por la sociedad en general.

Debido a la informalidad en la compra y venta de vehículos automotores, estas transacciones quedan imperfectas causando un daño económico al municipio y genera conflictos legales tanto al poseedor del vehículo como al propietario titular legalmente inscrito en el Certificado de Registro de Propiedad del Vehículo Automotor (CRPVA). Estos actos generan conflictos legales y que es necesario realizar un análisis técnico jurídico.

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DEL TRABAJO DIRIGIDO

La presente investigación estará delimitada de la siguiente manera

3.1. Delimitación Temática

En la presente investigación, se realizará un Análisis Técnico Jurídico sobre la posesión y la falta de registro de titularidad en vehículos automotores

3.2. Delimitación Espacial

En cuanto al espacio geográfico la investigación se circunscribirá a la ciudad de La Paz – Bolivia.

3.3. Delimitación Temporal

El tiempo en el que se llevara a cabo la investigación será el primer semestre de la gestión 2019.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Una vez que se realiza la compraventa de un vehículo, el proceso para perfeccionar derecho propietario del nuevo poseedor, también requiere cumplir requisitos y acudir a instancias como Diprove, Tránsito y la Alcaldía, lo cual no se cumple porque con un eventual documento privado de compra del vehículo se ha vuelto una tradición, sin cumplir con un verdadero proceso de compra y venta, por tal razón nos cuestionamos si este procedimiento es mera formalidad para transferir el dominio de los vehículos motorizados.

Este procedimiento que hace que los verdaderos dueños de los vehículos quienes se tomaron el tiempo para hacer todos los trámites y poner a nombre de ellos este bien y por diferentes cuestiones venden el vehículo, con un documento privado entre partes o un poder notarial, sin hacer el cambio de nombre oportuno, el cual es necesario ya que este vehículo es vendido a terceras personas incluso a cuartas y quintas con el mismo procedimiento, dejando al legítimo dueño indefenso ante cualquier problema jurídico, delincencial o de impuestos, ya que está inscrito a nombre del dueño que no hizo completar el proceso de transferencia que puede ocasionar perjuicios si es que se cometiera un delito con este vehículo, o se puede hacer la retención de fondos por deudas tributarias o el embargo de sus bienes por que sigue siendo dueño y en los registros su nombre figura.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Muchos compradores y vendedores de vehículos ven que existen varios inconvenientes durante el proceso de la compra y venta que provocan que el trámite sea más largo. Sin embargo, es necesario hacer estos trámites, uno de los principales problemas es que el comprador no realiza el trámite a tiempo. El poder que le entrega el vendedor al comprador sólo tiene una validez para tránsito de

tres meses y las personas lo dejan vencer, por lo que los impuestos se recargan al anterior dueño.

La mayoría de la gente tiene cultura y sabe hacer los trámites de transferencia de vehículos. El problema es que no tiene la valentía de hacer un trámite por el tiempo y el costo que causa este, pero el verdadero problema es el que tiene el propietario del vehículo por que cualquier problema que haya con este, llevara a que quien inscribió a su nombre el vehículo tendrá que hacerse responsable por que su nombre sigue figurando como propietario y en esos casos inclusive ya paso por una cantidad de dueños ese bien. Por ello se plantea el siguiente problema de investigación:

¿Cuáles son los factores que generan conflictos legales, en la posesión y la falta de registro de titularidad en vehículos automotores que ameritan un análisis técnico jurídico?

6. OBJETIVOS

6.1. Objetivo General

Analizar Técnica y Jurídicamente la posesión y la falta de registro de titularidad en vehículos automotores

6.2. Objetivos Específicos

- Analizar Técnica y Jurídicamente qué es la posesión de vehículos automotores y como se adquiere en la legislación boliviana.
- Describir qué es la titularidad de vehículos automotores y como se adquiere en la legislación boliviana.
- Conocer por qué se da la falta de registro de vehículos automotores y cuáles son los efectos jurídicos.

7. MÉTODOS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN

7.1. Métodos universales

7.1.1. Método deductivo

Parte de los datos generales a los particulares,¹ este método deductivo nos permitirá tomar conocimiento por medio de razonamiento lógico que consiste fundamentalmente en separar consecuencias de algo.

7.1.2. Método analítico

El método analítico consiste en la descomposición de un todo en sus elementos, que también será de mucha utilidad en la presente investigación, ya que nos permitirá estudiar el comportamiento del problema, por separado y en sus partes más importantes.

El análisis presupone a la síntesis y viceversa, ya que la síntesis es una totalidad que contiene todo el sistema de relaciones, que nos permitirá la elaboración de las conclusiones correspondientes.

7.2. Métodos específicos

7.2.1. Método Dogmático Jurídico

Es valorativa, por que analiza la norma como un fenómeno cambiante, forma concepciones universales es decir forma cuerpos jurídicos universales. Sirve para explicar la norma en un caso concreto.

¹HERNÁNDEZ Roberto y otros. Metodología de la investigación. (2006: 8).

8. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN

8.1. Entrevista

La entrevista es una conversación oral entre dos o más personas, en la que se tiene el fin de obtener alguna información sobre un problema o cuestión determinado.²

Esta se aplicara a poseedores y titulares de vehículos que no realizaron su transferencia en la segunda venta del vehículo automotor.

8.2. Revisión documental

Es una técnica que consiste en tomar información y registrarla para su posterior análisis.

9. INSTRUMENTOS

9.1. Fichas

Las fichas se utilizan para registrar y resumir los datos extraídos de fuentes bibliográficas (como libros, revistas y periódicos) o no bibliográficas.

9.2. Encuestas

La encuesta es un método de recolección de datos que usa un cuestionario de preguntas que se imprime en los formularios.³

²CALLIZAYA GONZALO. Cómo elaborar monografías, tesis y tesinas. Cuarta edición 2006. La Paz - Bolivia. Pág. 71

³CALLIZAYA GONZALO. Cómo elaborar monografías, tesis y tesinas. Cuarta edición 2006. La Paz - Bolivia. Pág. 72

CAPITULO II

MARCO HISTÓRICO

LA APARICIÓN DE LOS PRIMEROS VEHÍCULOS Y LA IDEA DEL REGISTRO VEHICULAR

Desde el origen de los tiempos cuando apareció la rueda, el ser humano siempre tuvo el deseo de dinamizar y hacer que su vida tienda al progreso y desarrollo, es así que con los primeros inventos de crear una máquina con movimiento autónomo, nace el vehículo que sirvió para el traslado de personas, animales y objetos.

Si bien la aparición del vehículo tuvo sus contratiempos, atravesó por diferentes etapas desde la rueda, el carretón hasta llegar al vehículo a gasolina o gas natural que actualmente conocemos, empero durante todo este proceso también tuvo a su lado a un compañero inseparable, y desde épocas antiguas ya se hacía la compra y venta de vehículos, traspasos o permutas.

2.1. EL ORIGEN DEL VEHÍCULO

El sueño de un vehículo de propulsión propia se remonta muy atrás en la historia. En el siglo XIII, Roger Bacon escribió que "*pueden hacerse carruajes que se muevan con rapidez increíble sin necesidad de animales*"⁴. Trescientos años más tarde Leonardo da Vinci revivió la idea, específicamente para un vehículo militar, análogo al tanque moderno. Tanto para Bacon como para Leonardo esas ideas deben haber sido simples suposiciones, porque en ambas épocas no había ninguna fuente de energía⁵.

⁴BARDALLO Julio R., PARDIAS Walter. y TOUCON Darío. "Automotores enajenación – documentación y registración, Montevideo 1972

⁵Martín A. Cagliani, Universidad de Buenos Aires: "Historia del automóvil", 2001.

Técnicamente, el carruaje sin caballos se había hecho posible aunque todavía era necesario determinar su forma definitiva. Los antecesores directos del automóvil de gasolina de nuestra época fueron los construidos en Alemania en 1885 por Karl Benz y Gottlieb Daimler. No se ha definido cuál de los dos tiene el derecho de prioridad pero lo esencial es que el trabajo de ambos inició el desarrollo continuo del vehículo de motor y como es obvio, estos inventores fueron los primeros mecánicos que podían analizar los resultados que podía tener el vehículo.

2.1.1. Aparición de la rueda

El tráfico motorizado es un medio de transporte novedoso que se acaba de incorporar a nuestra vida diaria, para la cual se hará una breve reseña histórica de la evolución y beneficios de la rueda y caminos hasta nuestra época actual. Las ruedas más antiguas que se conocen fueron construidas en la antigua Mesopotamia, entre el año 3500 A.C., y el 3000 A.C., se cree que los vehículos de ruedas aparecieron después de la invención del torno de alfarero, y el carro no tardó en sustituir al trineo como medio de transporte. En su forma más simple la rueda era un disco sólido de madera fijado a un eje circular mediante espigas de madera. Luego se eliminaron secciones del disco para reducir el peso y los radios empezaron a emplearse en torno al año 2000 A.C., antes de Cristo.

La invención de la rueda fue un importante punto de inflexión en el avance de la civilización humana. La rueda llevó a un uso más eficiente de la fuerza animal en la agricultura y otros terrenos, y se convirtió en un sistema mecánico insustituible para controlar el flujo y la dirección de la fuerza. Las aplicaciones de la rueda en la vida y tecnología modernas son casi infinitas.

2.1.2. Prehistoria

En este periodo se dan los primeros pasos e inventos de la industria automotriz. El primer invento fue la máquina de vapor, uno de los primeros motores descubiertos

por la humanidad; pero los automóviles movidos a vapor no constituyeron una solución aceptable, y así en el paso de la historia se lo consideró como un experimento imposible de progreso.

A través de este primer experimento se da inicio a un trabajo en los motores a explosión, en base a este trabajo se construye una planta motriz de autos. Barsanti, Daimler, Otto y Lenoir consiguieron progresivamente el perfeccionamiento del motor, y cuando lo lograron, lo primero que hicieron fue aplicar directamente a un coche de caballos, lógicamente, eliminando a los animales. Se había dado el primer paso.

2.1.3. Edad antigua

En este periodo encontramos al automóvil compuesto no solamente de un motor con sus cuatro ruedas, tenemos ya elementos mucho más complejos tales como la dirección, el tren de transmisión, la suspensión, los frenos, etc.

Los primeros constructores de estos vehículos "modernos" son entre otros: Panhard, Daimler y Peugeot. En conclusión, en esta época hubo mucho desarrollo en la tecnología del automóvil.

2.1.4. La invención

La historia del automóvil empieza con los vehículos autopropulsados por vapor del siglo XVIII que eran conjuntos muy pesados y por ello requerían constante mantenimiento por parte de los operadores que iban adquiriendo destrezas para su correcto uso, sus motores de estas máquinas eran los mejores que se habían concebido hasta entonces⁶.

⁶ C.D. Buchanan (1958). «1». Mixed Blessing: The Motor in Britain. Leonard Hill.

Nicolás-Joseph Cugnot (1725-1804), mecánico, ingeniero militar, escritor e inventor francés, dio el gran paso, al construir un automóvil de vapor, diseñado inicialmente para arrastrar piezas de artillería. El Fardier, como lo llamó Cugnot, comenzó a circular por las calles de París en 1769. Se trataba de un triciclo que montaba sobre la rueda delantera una caldera y un motor de dos cilindros verticales y 50 litros de desplazamiento; la rueda delantera resultaba tractora y directriz a la vez, trabajando los dos cilindros directamente sobre ella.

En 1770 construyó un segundo modelo, mayor que el primero, y que podía arrastrar 4'5 toneladas a una velocidad de 4 Km./h. Con esta versión se produjo el que podría considerarse 'primer accidente automovilístico de la historia', al resultar imposible el correcto manejo del monumental vehículo, que acabó chocando contra una pared que se derrumbó fruto del percance. Todavía tuvo tiempo Cugnot de construir una tercera versión en 1771, que se conserva expuesta en la actualidad en el Museo Nacional de la Técnica de París.

En 1784 William Murdoch construyó un modelo de carro a vapor y en 1801 Richard Trevithick condujo un vehículo en Camborne (Reino Unido). En estos primeros vehículos se desarrollaron innovaciones como los frenos de mano, las velocidades y el volante.

En 1815 Josef Bozek, construyó un auto con motor propulsado con aceite. Walter Hancock, En 1838, Robert Davidson construyó una locomotora eléctrica que alcanzó 6 km por hora. Entre 1832 y 1839 Robert Anderson inventó el primer auto propulsado por células eléctricas no recargables.

El belga Etienne Lenoir hizo funcionar un coche con motor de combustión interna alrededor de 1860, propulsado por gas de carbón.

Alrededor de 1870, en Viena, el inventor Siegfried Marcus hizo funcionar motor de combustión interna a base de gasolina, conocido como el "Primer coche de

Marcus". En 1883, Marcus patentó un sistema de ignición de bajo voltaje que se implantó en modelos subsiguientes⁷.

En 1885 se crea el primer vehículo automóvil por motor de combustión interna con gasolina. Se divide en una serie de etapas marcadas por los principales hitos tecnológicos.

Es comúnmente aceptado que los primeros automóviles con gasolina fueron casi simultáneamente desarrollados por ingenieros alemanes trabajando independientemente: Karl Benz construyó su primer modelo en 1885 en Mannheim. Benz lo patentó el 29 de enero de 1886 y empezó a producirlo en 1888. Poco después, Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach, de Stuttgart, diseñaron su propio automóvil en 1889.

2.1.5. Edad media

Desde aquí el automóvil entró a una etapa definitiva, lo que faltaba era sólo darle el toque final, perfeccionamiento. Pero aún existía un pequeño "gran problema", su precio; era demasiado elevado debido a la gran cantidad de piezas difícil de fabricarlas. Es por esto que después de tantos inventos y experimentos, el automóvil resultó ser el trabajo de los pobres para beneficio de los ricos.

Las casas automotrices de más renombre en esta época fueron la Mercedes, Fiat, Rolls Royce y la Hispano Suiza. Estas fábricas tenían ya la fórmula de construir automóviles que brindaban confort y seguridad al usuario y lo más importante, permitía movilizarse de un lugar a otro en mucho menos tiempo que cuando se utilizaban los coches de caballos; lo que no sabían era cómo producir automóviles a precios moderados para que la gente pueda comprarlos.

⁷Georgano, G.N. Cars: Early and Vintage, 1886-1930. (London: Grange-Universal, 1985).

Y quien hizo posible todo este sueño fue el norteamericano Henry Ford, quien creó el modelo "Ford T", con lo cual logra abaratar el precio del automóvil y así darle popularidad.

2.1.6. Edad moderna

Es la época en la que actualmente estamos viviendo, aquí se efectúan las creaciones de los grandes complejos que al principio presentaba la industria automotriz. Y partiendo de la idea de Henry Ford, se crearon grandes y renombradas fábricas automotrices tales como General Motors, Citroën, Opel, etc., las cuáles trabajando en conjunto logran producir niveles indescriptibles de vehículos, lo cual permitió también mejorar la calidad en todo sentido y todo este proceso que viene desde tiempos remotos hasta nuestros días resalta a simple vista.

Hoy no solamente tenemos autos movidos por combustible sino también encontramos autos adaptados a gas doméstico, autos que trabajan con la energía solar. En definitiva, el automóvil antes que ser un lujo es un instrumento necesario en la vida cotidiana de todo ser humano⁸.

2.1.7. Etapa Veterana

En 1900, la producción masiva de automóviles había ya empezado en Francia y Estados Unidos. Las primeras compañías creadas para fabricar automóviles fueron las francesas Panhard et Levassor (1889), y Peugeot (1891). En 1908, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables.

⁸ <http://www.cachanweb.com.ar/automóvil.htm>

En 1888, Bertha Benz viajó 80 km desde Mannheim hasta Pforzheim (Alemania) para demostrar el potencial del invento de su marido.

El impulso que necesitó el automóvil para su completo desarrollo fueron las primeras carreras que se efectuaron principalmente en Francia como la "Paris Bordeaux-Paris" de 1895, primera de una serie de muchas más, esto dio por resultado que esta industria se desarrollara primeramente en Francia, donde René Panhard y Emile Levassor lanzan a la venta un vehículo reconocido como el primer automóvil con motor delantero que se convertirá en el esquema tradicional del diseño automotriz.

Muchos fabricantes aparecen De Dion, Renault, Duryea, Peugeot, Olds, Winton, Porsche, pero el mayor acontecimiento se logra en 1908 cuando Henry Ford saca al mercado su modelo T, un automóvil que se fabrica en serie ininterrumpidamente durante casi 19 años, y aunque la producción en serie ya había sido utilizada en serie en menor escala es en este modelo que logra su perfeccionamiento. Otra gran revolución introducida por Ford en 1913, "la cadena de montaje", logra abaratar costos y alcanzar la cifra de 15,007,033 ejemplares vendidos. Henry Ford convirtió y transformó al automóvil de un lujo para los ricos, a una necesidad accesible para todos.⁹

Al inicio, para montar totalmente un automóvil se necesitaban más de 12 horas, ya que la cadena fue perfeccionada, el tiempo se redujo a 1 hora 30 minutos aproximadamente, con aumento de productividad y optimización de las instalaciones. Es decir a la par que crecía la industria automovilística, surgían también los primeros técnicos de mantenimiento automotriz para estar al tanto del estado de los vehículos por su rendimiento y uso, cada vez más modernos y con mayores elementos tecnológicos.

⁹[www.ensubasta.com.mx/historia del automovil.htm](http://www.ensubasta.com.mx/historia-del-automovil.htm) -

Es difícil medir el efecto total del automóvil en la vida del hombre. Indudablemente el auto produjo cambios sociales y económicos importantes. Durante la década de 1920 los viajes en automóvil a grandes distancias se consideraban cada vez menos como una aventura excitante y cada vez más como un método aceptado y normal de viajar, aunque todavía había serios obstáculos.

2.2. AUTOMOTORES EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

El automóvil hace su aparición hacia finales del siglo XIX, pero la difusión masiva de este tipo de aparato se produce recién en siglo XX. Por lógica los códigos del siglo pasado, como en nuestro caso, no hacen referencia alguna a este tipo de muebles, su régimen jurídico, ni los riesgos que su uso origina. En el año 1904 salió una ley que versa sobre la responsabilidad por los daños causados con los automóviles en la provincia canadiense de Québec. En el año 1906 también en Québec se dicta una nueva ley que prevé la matriculación de los automóviles y la exigencia de un permiso para su conducción y en 1907 se sanciona una norma que consagra la responsabilidad del propietario por "...todos los accidentes o daños causados por su vehículo motor en un camino o plaza pública". Con el crecimiento del parque automotor al transcurrir el tiempo los problemas fueron en aumento bien sea respecto al dominio del automotor o bien sobre la responsabilidad de los mismos frente a terceros.

2.3. EN BOLIVIA

A partir de la aparición del vehículo en Bolivia a inicios de siglo XX durante la época liberal y junto a la aparición de los primeros ferrocarriles como parte de un amplio proceso de modernización, los primeros en usar fueron los grandes terratenientes y miembros del Súper - Estado minero ya que eran personajes muy acaudalados y tenían los recursos suficientes como para adquirir los vehículos para trasladarse y a la vez lucir su fortuna frente a la sociedad, dejando atrás los carruajes tirados por el cochero y los caballos que eran utilizados para

transportarse, ello supuso un gran avance tecnológico en el país, un lujo que no todos podían gozar en ese tiempo.

En estas circunstancias con el advenimiento tecnológico de una novedosa forma de transporte a máquina, era también de esperar que para el mantenimiento de estos primeros vehículos ya empezaban a existir los primeros técnicos para evaluar su mantenimiento, en este caso eran los primeros choferes quienes además de conducir debían velar por el estado del vehículo, estos vehículos no disponían de mayores elementos como para que sea difícil realizar un diagnóstico y empezar a hacer algunas reparaciones como parte del mantenimiento periódico y brinde seguridad a sus usuarios miembros de una élite prodigiosa¹⁰.

Fue en 1904 cuando el primer vehículo sorprendió a los paceños, a algunos con suerte, a otros con supersticiones y a los más con curiosidad y miedo, con la aparición del primer automóvil en la ciudad de Alonso de Mendoza, el mismo que era conducido por Arturo Posnansky, quien, con la indumentaria de estilo para los conductores de la época, hacía su aparición, con su "extraño artefacto", el 6 de agosto de 1904.¹¹

Con el paso de los años, los vehículos motorizados que fueron apareciendo en el país tuvieron diversos usos y con ello también se provocaron los primeros accidentes de tránsito, y como era lógico, se realizaron también los primeros mantenimientos mecánicos a través de técnicos que se encargaban de solucionar los variados desperfectos mecánicos que se presentaban en estos primeros vehículos en general de estructura sencilla.

¹⁰Datos extraídos de libros referentes a la historia de Bolivia donde reflejan a través de gráficos y la propia narrativa histórica el advenimiento de las locomotoras y los primeros vehículos en el país.

¹¹EL DIARIO, 15 de junio de 2011 "El primer automóvil". Posnansky nació en Viena, Austria, el 12 de abril de 1873. Falleció en La Paz el 27 de julio de 1946. Sus padres fueron Charles I. Posnansky y Rosalía Alexander. Ingeniero, Geógrafo, Explorador, Arqueólogo, Antropólogo, Publicista, Escritor y Periodista. Colaboró al Ejército boliviano en las campañas del Acre de 1900 a 1903, hizo levantamientos hidrográficos del río Acre y otros del Noroeste de Bolivia, fijando La Paz como su residencia hasta su muerte, dedicando su vida, durante 43 años, al estudio de la prehistoria de Bolivia y a despertar el interés del mundo en nuestro país.

Gonzalo Pomier Ríos de profesión chofer y estudioso de la historia del transporte terrestre, realizó una historia del sindicato litoral en su obra "historia del Sindicato litoral", donde relata que los primeros vehículos fueron conocidos como los "Chaucheros" y los "Cajoncitos", por tener carrocería de madera constituyéndose en las primeras líneas del transporte público urbano, mismos que fueron apareciendo en líneas en orden correlativo.¹²

Es así que en la ciudad de La Paz a fines de la década de los años 30, ya existían transportes eléctricos tranvías y coches a motor y había más de un millar de autos y camiones en circulación. También ya se habían construido avenidas pavimentadas con piedra granito traída desde el Altiplano.

Años más tarde, aparecieron los primeros sindicatos de transportistas que realizaban amplios recorridos al interior de la ciudad, entre las primeras líneas se encontró el "colectivo" número 2 del sindicato "Eduardo Abaroa", que partía de Sopocachi y llegaba hasta la Avenida Perú. Esos grandes buses fueron los antecesores de los micros de la década de los setenta, los cuales fueron clasificados por letras¹³.

Con los cambios ocurridos desde 1985, el transporte urbano se incrementó exponencialmente, funcionando tanto el transporte sindicalizado como el "libre" que cuenta con un variado parque automotor de "trufis", "taxis", buses grandes, micros y minibuses. De esta manera el transporte se convirtió en algo más que un medio conveniente para ir de un lado a otro y llegó a impulsar el desarrollo.

Esta permanente dinámica de cambios hizo que los mecánicos automotrices diversifiquen sus conocimientos desde las estructuras vehiculares más simples hasta llegar a las que tienen mayor nivel de complejidad, así surgieron los primeros institutos encargados de la formación profesional y en las propias

¹²Gonzalo Pomier Ríos en la presentación de su obra "Historia del Sindicato Litoral", La Paz, 4 de mayo de 2012, en los ambientes de la Vicepresidencia del Estado.

¹³CAJIAS Magdalena, "La Paz en el Siglo XX" - Colección Bicentenario - Tomo 4, SANTILLANA -LA RAZÓN, 2009, pp. 31

superiores casas de estudio donde se ocupan de formar personal idóneo de un cuerpo profesional de mecánicos automotrices encargados también de realizar la inspección técnica vehicular a los vehículos motorizados.

Actividad que no satisface las expectativas de la población, ya que el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana cumple esta función establecida en su Código de Tránsito de 1973, sin embargo debido a la presencia de accidentes de tránsito por fallas mecánicas, se promulgó la Ley del Transporte de 2011, que entre sus artículos considera la institucionalización de la Inspección Técnica Vehicular a cargo de la Autoridad Competente.

2.3.1. Historia del registro en Bolivia¹⁴

En 1990 (Diciembre), se hace la Promulgación del Decreto Supremo 22631 (31-OCT-1990) donde se hace la Creación del Padrón de Automotores, para controlar y certificar la legal internación de vehículos al país a través de la Póliza Titularizada del Automotor - PTA.

En 1991 (Marzo), se hace el empadronamiento de vehículos como un procedimiento permanente para solicitar la P.T.A. y la evaluación de documentos que determinen la legal importación del vehículo.

En 1994 (Diciembre) se elabora un convenio entre el Gobierno Nacional (Secretaría Nacional de Hacienda) y los Gobiernos Municipales de las Capitales de Departamento para proceder al cambio de placas del parque automotor del país.

En 1995 (Septiembre), se escribe el convenio adicional firmado por los mismos representantes para crear el Registro Único Automotor. Donde el Gobierno Central se compromete a asumir el costo del desarrollo de los sistemas y los Gobiernos

¹⁴<https://www.ruat.gob.bo/informacioninstitucional/historia/InicioHistoria.jsf>

Municipales se comprometen a comprar los equipos necesarios para permitir el desarrollo antes mencionado.

En 1996 en base en dichos Convenios y las definiciones técnicas emergentes, a través del Proyecto de Naciones Unidas, se contrató un equipo de personas que se hicieron cargo de la coordinación inter-institucional y del desarrollo del sistema informático.

En 1997 (Mayo), se Promulga el del D.S. 24604. Se crea el Registro Único Automotor como Institución Pública. En 1998 (Agosto), se da inicio de operaciones del Registro Único Automotor (RUA), donde se inicia el cambio de placas utilizando el número de PTA.

El 2004 (Agosto), se hace la Promulgación del Decreto Supremo 27665 con el cual se modifica la denominación del Registro Único Automotor (RUA) por "Registro Único para la Administración Tributaria Municipal", cuya sigla será RUAT. El RUAT es una Institución Pública Descentralizada, no lucrativa con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía de gestión administrativa, financiera, legal y técnica, bajo tuición del Ministerio de Economía y Finanzas, la misma que será ejercida por el Viceministerio de Política Tributaria.

El 2006 se hace el lanzamiento a nivel nacional de la "Tercera Placa", la cual consiste en un sticker de alta seguridad que contiene información del vehículo, cuyo objetivo es el de generar un mecanismo de control adicional que permita identificar a un vehículo y verificar sus características, mejorando así la seguridad de la ciudadanía y el control por parte del a Policía Nacional.

El 2007 se hace la implementación del Subsistema de cobro de tributos municipales en una nueva plataforma tecnológica denominada RUAT NET, la cual permite ampliar su red de cobertura de manera ágil brindando mayor seguridad y transparencia en el cobro de impuestos.

El 2008 como otra etapa en el proceso de reingeniería de nuestros aplicativos para incorporarlos a la nueva plataforma tecnológica denominada RUAT NET, se implementó el Subsistema de Vehículos en los 16 municipios que operaban en una arquitectura Cliente-Servidor en línea (La Paz, Santa Cruz, Cochabamba, El Alto, Potosí, Oruro, Sucre, Tarija, Trinidad, Quillacollo, Sacaba, Montero, Warnes, Yacuiba, Camiri y Villamontes) adicionándose gracias a esta nueva arquitectura 25 municipios de provincia (Puerto Villarroel, San Juan, Bermejo, San Lorenzo, Villa Monteagudo, Camargo, Viacha, Tupiza, Villazón, Punata, Tiquipaya, Cliza, Colcapirhua, Vinto, Villa Tunari, El Torno, La Guardia, Gral. Saavedra, Yapacani, San Julián, Okinawa, Portachuelo, Valle Grande, Cotoca, Porongo) algunos de los cuales operaban nuestro sistema mediante otra modalidad, y que desde el 2008, a través de un enlace de banda ancha (ADSL) pueden acceder a los trámites más requeridos, mejorando de esta forma el servicio a los contribuyentes municipales de su jurisdicción.

Lanzamiento de nuevos e innovadores servicios: el servicio de consulta de deuda por concepto de impuestos municipales para inmuebles y vehículos, vía SMS (mensaje de texto enviado a través de cualquier celular) y el servicio denominado "SVI" Sistema de Voz Interactiva que permite realizar la consulta a un número de teléfono fijo local, a través de un sistema telefónico que es capaz de recibir una llamada e interactuar con una persona a través de grabaciones de voz.

2009 Lanzamiento de otro producto denominado Comprobante de Pago Electrónico, un nuevo servicio que permite de manera inmediata tener la constancia de haber realizado el pago de Impuestos a la Propiedad de Vehículos Automotores y Bienes Inmuebles, a través del Internet utilizando el portal de una entidad financiera que cuente con el servicio. Este comprobante tiene toda la validez legal y puede ser impreso en la comodidad de su hogar u oficina.

Otro innovador servicio que ha lanzado el RUAT para el 2009, es el denominado Web Móvil, que consiste en el acceso a la información de un vehículo, realizando

la consulta a través del Internet mediante cualquier teléfono celular que cuente con el servicio de GPRS. La información obtenida es la misma que la que se obtiene del Portal pero adecuada al formato de un teléfono celular.

CAPITULO III

MARCO CONCEPTUAL

3.1. POSEEDOR

Quien posee o tiene algo en su poder, con graduación jurídica que se extiende de simple tenedor a propietario, aun cuando sea este último al que se contraponga más especialmente el término, porque el poseedor constituye un propietario en potencia, por la apariencia de dominio o por el propósito de adquirirlo por medio de la usucapión.¹⁵

En lo jurídico, la condición del poseedor difiere en esencia por su buena o mala fe, que le da apellido, con trascendencia muy amplia, que se indica en las dos voces inmediatas.¹⁶

3.2. POSEEDOR DE BUENA FE

Aquel que considera legítimamente suya la cosa que posee. | El adquirente con justo título de quien creía ser dueño con potestad para transmitirle una posesión cabal, que posteriormente no se ratifica.

3.3. TITULARIDAD

En términos generales, referidos al derecho subjetivo, la titularidad puede definirse como la cualidad por virtud de la cual una persona está investida del poder jurídico en que el derecho subjetivo consiste. Sobre este concepto la titularidad registral aparece cuando la relación jurídica o derecho subjetivo ha tenido acceso al Registro.¹⁷

¹⁵G. Cabanellas y L. Alcalá-Zamora, Diccionario enciclopédico de derecho usual. Edición: 27Imp / Ed.: Buenos Aires, Argentina: Heliasta, 2001.

¹⁶Manuel OSSORIO, Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales Ed 2005

¹⁷Pons, Pedro Faudos, Lecciones de Derecho Registral, Atelier,2008.

3.4. VEHÍCULOS AUTOMOTORES COMO BIENES MUEBLES SUJETOS A REGISTRO

Los bienes muebles sujetos a registro son aquellos que, aun pudiendo trasladarse de un lugar a otro, deben ser inscritos en un registro determinado para acreditar la titularidad del propietario. Comúnmente esto se debe al elevado valor económico del mencionado bien. Por ejemplo: un avión o avioneta, un barco o un automóvil; este último debe estar inscrito en el Organismo Operativo de Tránsito y en el municipio en el cual radicará.¹⁸

3.5. REGISTRO

Guillermo Cabanellas define al registro como: *“El padrón, o matrícula de las personas que hay en un estado o lugar, protocolo, oficina en donde se registran actos y contratos de los particulares o de las autoridades”*.¹⁹ El Diccionario Enciclopédico Continental dice que el registro es: *“El asiento que queda de lo que se registra. Lugar y oficina pública donde se anota y registra documentación referente a cuestiones jurídicas. Padrón o matrícula de los habitantes o naturales de un lugar”*²⁰. En sentido amplio, Américo Atilio Cornejo afirma que los registros son *“Los organismos mediante los cuales se produce la publicidad jurídica”*²¹. Estas definiciones se caracterizan por la simpleza del concepto que es objeto de análisis, ya que se ahondará más profundamente adelante.

3.6. VEHÍCULO

Máquina o aparato que por tierra, agua o aire transporta personas o cosas.

¹⁸Cabanellas, Guillermo, Diccionario enciclopédico de derecho usual, pág. 513.

¹⁹ *Ibíd*em, pág., 492

²⁰ *Ibíd*em, pág., 493

²¹ *Ibíd*em, pág., 493

3.7. AUTOMOTOR

Aparato que se mueve sin intervención de una fuerza exterior. Díc. esp. Vehículo de tracción mecánica.

Vehículo, con motor de explosión o combustión, que circula por la vía férrea.²²

3.8. VEHÍCULO AUTOMOTOR

Es todo aparato de tracción mecánica que sirve de transporte para personas, semovientes o cosas.

²²Diccionario Enciclopédico Vol.1, 2009

CAPITULO IV

MARCO TEÓRICO

4.1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DE LOS VEHÍCULOS

En virtud de la relevancia de los vehículos en el presente trabajo de investigación, resulta de suma importancia definirlos tanto doctrinaria como legalmente, así como establecer cuál es la naturaleza jurídica de los mismos.

El vehículo en su concepción más genérica se define como "*El medio de transporte de personas o cosas.*"²³, ello de conformidad con el Diccionario de la Real Academia Española. Asimismo, Manuel Ossorio define al vehículo como aquel "*Artefacto, como carruaje, embarcación, narria o litera, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra.*"²⁴

De conformidad con el ordenamiento jurídico Boliviano, el artículo 12.- Vehículos indica; "*Vehículo es todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas*"²⁵, del Código Nacional de Transito.

Es importante destacar que la legislación nacional realiza una clasificación de los vehículos, dicha clasificación resulta trascendental ya que permite determinar a qué clase corresponden los vehículos que son objeto del presente trabajo de investigación.

En relación a la naturaleza jurídica de los vehículos, de conformidad al Código Civil se establece:

²³Diccionario de la Real Academia Española, Vehículo,

²⁴Ossorio, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Guatemala, Datascan, S.A., 2000, pág. 982.

²⁵Código Nacional de Transito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18/12/2008

“ARTÍCULO 76. (BIENES MUEBLES).-

Son muebles todos los otros bienes. Se incluyen entre ellos las energías naturales controladas por el hombre.

ARTÍCULO 77. (MUEBLES SUJETOS A REGISTRO).-

*Los bienes muebles sujetos a registro se rigen por las disposiciones que les conciernen y, en su defecto, por las de los bienes muebles”.*²⁶

Según la doctrina, Néstor Musto²⁷ indica que; *“los bienes según su posibilidad de desplazamiento y existencia se clasifican dos categorías, los inmuebles, los cuales no son susceptibles de ser trasladados de un lugar a otro sin menoscabar o quebrantar su naturaleza, y los muebles, los cuales sí son susceptibles de ser trasladados sin menoscabar o quebrantar su naturaleza”.*

En ese mismo sentido, el artículo 451 del Código Civil, en su parte conducente, establece que:

“ARTÍCULO 74. (NOCIÓN Y DIVISIÓN).- I. *Son bienes las cosas materiales e inmateriales que pueden ser objeto de derechos. II. Todos los muebles son inmuebles o muebles”.*

En conjunto, de conformidad con los conceptos doctrinarios y lo preceptuado por el ordenamiento jurídico Boliviano, 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. Por lo tanto, 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

²⁶ CODIGO CIVIL, Código CC (6-Agosto-1975)

²⁷ Musto, Néstor Jorge, Derecho Reales, tomo I, Argentina, Astrea, 2000, pág. 340.

4.2. FORMAS DE TRANSMITIR EL DERECHO DE PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS TERRESTRES

Previamente a establecer las formas por medio de las cuales se transmite el derecho de propiedad de los vehículos terrestres dentro del ámbito jurídico Boliviano, resulta oportuno determinar qué es el derecho de propiedad.

En ese sentido, Manuel Ossorio, establece que la propiedad se define como;

*"La facultad legítima de gozar y disponer de una cosa con exclusión del arbitrio ajeno y de reclamar su devolución cuando se encuentra indebidamente en poder de otro. Es el derecho real en virtud del cual una cosa se encuentra sometida a la acción y a la voluntad de una persona."*²⁸

Así mismo, Guillermo Cabanellas, expresa que la propiedad es;

*"El derecho de gozar, esto es, de hacer de ella el uso que mejor nos parezca, de mudar su forma, de enajenarla, destruirla, en cuanto no se opongan las leyes. La propiedad de una cosa nos da el derecho sobre todo lo que ésta produce y sobre todo lo que se incorpora accesoriamente, sea por obra de la naturaleza, sea por obra de nuestras manos."*²⁹

Según Calixto Valverde, citado por el autor Federico Puig Peña, establece que la propiedad es;

"El vínculo jurídico por el cual una persona tiene la facultad exclusiva de obtener la generalidad de los servicios sobre una cosa, a excepción de

²⁸Ossorio, Manuel, Op.Cit., pág. 784.

²⁹Cabanellas de Torres, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, tomo III, Argentina, editorial Heliasta, 2001, pág. 463.

aquellos prohibidos o limitados por la ley o la concurrencia de los derechos de otro.”³⁰

Dentro del ordenamiento jurídico boliviano, de la Constitución Política del Estado, en relación al derecho de propiedad establece que;

“Artículo 56. I. Toda persona tiene derecho a la propiedad privada individual o colectiva, siempre que ésta cumpla una función social. II. Se garantiza la propiedad privada siempre que el uso que se haga de ella no sea perjudicial al interés colectivo. III. Se garantiza el derecho a la sucesión hereditaria”.³¹

Asimismo, el Código Civil define la propiedad como;

“ARTÍCULO 105. (CONCEPTO Y ALCANCE GENERAL).- I. La propiedad es un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa y debe ejercerse en forma compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico. II. El propietario puede reivindicar la cosa de manos de un tercero y ejercer otras acciones en defensa de su propiedad con arreglo a lo dispuesto en el libro V del Código presente”.³²

Por lo tanto, de conformidad con los preceptos doctrinarios y legales anteriormente expuestos, el derecho de propiedad se puede definir como el derecho real por excelencia, el cual confiere al titular la facultad o poder inmediato y directo de uso, goce y disposición sobre un bien u objeto y de sus respectivos frutos, dentro de los límites establecidos por la ley.

El derecho de propiedad, entendido como un derecho real y absoluto, es susceptible de ser dispuesto libremente en el modo y forma que prefiera el titular

³⁰Puig Peña, Federico, Compendio de derecho civil español, tomo II, España, Ediciones Pirámide, S.A., 1976. pág. 45.

³¹Constitución Política del Estado (CPE) (7-Febrero-2009)

³²Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

del mismo, el cual se encuentra ampliamente facultado para enajenar, ceder, donar, entre otros, es decir, puede ser transmitido, para ello y en cualquier caso, el titular realiza una declaración de voluntad con el objeto que el negocio jurídico que se pretende quede perfeccionado, sea válido y surta sus respectivos efectos jurídicos.

En ese sentido, de conformidad con el ordenamiento jurídico boliviano, el Código Civil expresa que:

“ARTÍCULO 457. (EJECUCIÓN SIN RESPUESTA PREVIA).-Si de acuerdo a los usos o a la naturaleza del negocio o por solicitud del oferente, la prestación ha de ejecutarse sin respuesta previa, el contrato se forma en el momento y lugar en que ha comenzado la ejecución, con cargo de darse a la otra parte aviso inmediato de que se ha iniciado la ejecución, debiendo en caso contrario resarcir el daño”.³³

Por lo tanto, la contratación resulta ser el medio jurídico por el cual se canaliza y materializa la voluntad del sujeto que desea disponer de su propiedad. Al respecto, el mismo cuerpo legal establece que;

“ARTÍCULO 105. (CONCEPTO Y ALCANCE GENERAL).- I. La propiedad es un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa y debe ejercerse en forma compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico. II. El propietario puede reivindicar la cosa de manos de un tercero y ejercer otras acciones en defensa de su propiedad con arreglo a lo dispuesto en el libro V del Código presente”.³⁴

De igual manera, el referido cuerpo legal establece diversos preceptos que orientan la forma en la que debe hacerse constar determinada contratación.

³³Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

³⁴Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

Los muebles deben inscribirse y anotarse en el Registro General de la Propiedad, tal como lo establece el Código Civil, el cual en su parte conducente decreta que deben inscribirse en el referido registro los siguientes;

“ARTÍCULO 1566. (DISPOSICIONES APLICABLES).- I. La inscripción de la propiedad y de otros derechos reales sobre bienes muebles sujetos a registro, se hará en los registros propios determinados por las leyes que les conciernen. II. Son aplicables a los muebles sujetos a registro, las disposiciones del Capítulo presente en todo cuanto no se oponga a las leyes especiales pertinentes”³⁵.

Sin embargo, con la creación e implementación del certificado de propiedad de vehículos por parte del Registro de Vehículos y cuyo propósito primario fue única y exclusivamente establecer un registro administrativo de control en el cual se anotaran los contribuyentes o sujetos obligados para garantizar el pago del impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, se introdujo una distorsión al régimen jurídico registral aplicable a los vehículos terrestres.

En efecto, derivado de su denominación “Certificado de Propiedad o RUAT” los propietarios de vehículos lo empezaron a utilizar como un medio para documentar y supuestamente operar las transferencias de propiedad de dichos vehículos, sin necesidad que el negocio jurídico respectivo se haga constar en escritura pública, en virtud que el referido certificado de propiedad de vehículos es susceptible de ser endosado, sin embargo, en realidad dicho endoso es para transferir la obligación tributaria del citado impuesto de circulación y no la propiedad del vehículo en sí.

La emisión del certificado de propiedad de vehículos no dejó sin efecto la posibilidad de autorizar las escrituras públicas de compraventa de vehículos, sin

³⁵Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

embargo, en la actualidad esta modalidad ha caído en desuso, toda vez que la costumbre ha hecho que se crea que el negocio jurídico queda perfeccionado al endosarse el referido certificado.

Por lo tanto, aunque se endose el certificado de propiedad y se opere en el Registro de Vehículos, esto no sustituye la escritura pública por lo que existe presunción de propiedad pero no certeza jurídica oponible frente a terceros respecto de la propiedad de un vehículo terrestre, lo que se da cuando se celebra una escritura pública de compraventa y el testimonio de la misma se inscribe en el Registro General de la Propiedad. En conjunto, todo ello ha ocasionado que la obligación de inscripción anteriormente descrita sea incumplida y, por ende, dichos bienes muebles, en su mayoría, no cuentan con inscripción registral en el Registro General de la Propiedad. De conformidad con las normas jurídicas anteriormente descritas y establecidas por la legislación boliviana, la forma idónea para transmitir la propiedad de vehículos, en particular los vehículos terrestres, es mediante escritura pública, en virtud que dichos bienes

4.2.1. El derecho registral

En virtud de la problemática planteada en el presente trabajo de investigación, previamente a desarrollar el derecho registral vehicular dentro del ordenamiento jurídico boliviano, resulta trascendental desarrollar conceptos, tanto doctrinarios como legales, relacionados con el derecho registral en general.

Según Marín Pérez, el derecho registral puede definirse tanto en sentido objetivo como en sentido subjetivo y afirma que:

"El derecho registral objetivo es el conjunto de normas reguladoras de las relaciones jurídicas relativas a aquellos bienes aptos para engendrar titularidades -erga omnes-, 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 -erga omnes-.*³⁶

Por su parte, Molinario 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.*"³⁷

Asimismo, Nery Muñoz determina que el derecho registral constituye un conjunto de principios y normas que regulan básicamente tres aspectos:³⁸

- 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.

En ese mismo sentido, Manzano Solano, coincide en que el derecho registral 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.*"³⁹

En conjunto, el derecho registral puede definirse como 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 registral y sus respectivos efectos jurídicos, es decir, es una rama del derecho que no se limita exclusivamente a normar y reglamentar la registración de los referidos actos, sino también es de su

³⁶Marín Pérez, Pascual, Introducción al Derecho Registral, España, Revista de derecho privado, 2001, pág. 188.

³⁷Molinario, Ángel E., Curso de Derecho Registral Inmobiliario, Argentina, Registro de la Propiedad Inmueble, 1971, pág. 15.

³⁸Muñoz, Nery Roberto, Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco, Guatemala, Infoconsult, 2005, pág. 66.

³⁹Manzano Solano, Antonio, Derecho Registral Inmobiliario, España, editorial Colegio Registradores, 1991, pág. 229.

competencia normar los efectos y consecuencias jurídicas que resultan y se derivan directa o indirectamente de las actividades registrales ejecutadas en los diferentes registros públicos.

Asimismo, a tal derecho 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.

El derecho registral resulta trascendental dentro del ordenamiento jurídico de toda sociedad y es importante destacar que el mismo es frecuentemente relacionado estrictamente con registros públicos, cuyo contenido, ámbito y objeto son derechos patrimoniales o derechos reales, conocido como derecho registral inmobiliario, sin embargo, tal como se estableció anteriormente, el derecho registral es un género sumamente amplio que abarca diversas especies, por lo tanto, es conveniente y apropiado no descartar de su materia registros públicos que pertenecen a una clase distinta y que no se relacionan con los referidos derechos patrimoniales o reales, por ejemplo, aquellos registros asociados a los derechos personales.

Adicionalmente, corresponde acotar que el referido derecho registral inmobiliario en la doctrina recibe distintas denominaciones, sin embargo, tal como se estableció anteriormente, es de suma importancia destacar que el derecho registral inmobiliario es una rama del derecho que no engloba exclusivamente derechos relacionados con bienes inmuebles, ya que también abarca todos aquellos bienes muebles que sean identificables y los derechos reales que resulten de los mismos.

4.2.2. 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 derechos reales que recaigan sobre los mismos.

Según Américo Cornejo "*Se considera como naturaleza jurídica de la publicidad, la divulgación directa o indirecta de un hecho que puede perjudicar a terceros, realizada en forma adecuada para que dichos terceros puedan conocer el evento, en estos casos la declaración señalativa proviene de un órgano público.*"⁴⁰

La publicidad, considerada como característica propia y fundamental de todo registro público, permite determinar que el derecho registral es una rama del derecho que pertenece al área pública, en virtud que cualquier persona, ya sea individual o jurídica, posee el derecho de inquirir e informarse de toda aquella información que se encuentre contenida en los diversos registros públicos existentes dentro del ordenamiento jurídico.

4.2.3. Autonomía del derecho registral

De conformidad con la doctrina, el derecho registral resulta autónomo si sus normas se caracterizan por ser independientes de otras ramas del derecho, es decir, es imperativa la existencia de una legislación específica y exclusiva que norme la actividad registral. Dicha autonomía registral es poco común dentro de los ordenamientos jurídicos, sin embargo, es una característica que favorece y beneficia al propio derecho registral, ya que concreta normas y principios particulares que consolidan de manera sobresaliente la seguridad y certeza registral.

⁴⁰Cornejo, Américo Atilio, Derecho Registral, Argentina, Editorial Astrea, 1994, pág. 3

Dentro del ordenamiento jurídico boliviano, 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, por ejemplo, el Registro de Propiedad, sustento legal el Código Civil, Código de Comercio, respectivamente, por lo tanto, inevitablemente dichos registros públicos forman parte y pertenecen a una rama del derecho específica, en este caso al derecho civil.

El derecho registral boliviano, a pesar de contar con principios propios, los cuales son ampliamente desarrollados tanto en la doctrina como en la legislación, carece de autonomía, ya que no cuenta con normas registrales específicas que sean independientes de la legislación, en especial de la civil, por lo tanto, la no existencia de una ley registral es una de las principales causas que propicia que el derecho registral boliviano, especialmente el derecho registral inmobiliario, constituya una rama sin autonomía e independencia.

4.2.4. Teorías del derecho registral

— **Teoría del dominio.** La Teoría Del Dominio de la escuela clásica dice que el derecho real es una relación jurídica entre una persona y una cosa que permite un dominio directo e inmediato sobre la cosa.

— **Teoría obligacionista.** La Teoría Obligacionista dice que las relaciones jurídicas no pueden darse entre una persona y una cosa. Si se dan, son solo relaciones de hecho, no relaciones jurídicas, estas siempre son “propatoominis ad omnes”, “relación entre seres humanos”⁴¹.

Para la Teoría Obligacionista el sujeto pasivo es indeterminado y universal. Tiene una obligación pasivamente universal que se traduce en una abstención, en un no hacer, la de no perturbar el ejercicio del titular.

⁴¹Machicado, Jorge, “Los derechos reales”, apuntes jurídicos, 2014

- **Tesis compuesta.** Según Barassi; El derecho real tiene dos elementos: uno estático y está en relación de hecho de la persona con la cosa. Y el elemento no material dinámico que se traduce en una relación entre el titular del derecho (propietario, usufructuario) y todo el mundo que tiene la obligación de no desconocer el derecho real y solamente cuando sucede la vulneración, existe el elemento dinámico, y éste se lo hace valer ante los órganos jurisdiccionales poniendo la acción en movimiento para la tutela de los derechos.⁴²

4.3. SUJETOS QUE INTERVIENEN EN LA RELACIÓN JURÍDICA REGISTRAL

La actividad registral, en sus diversas fases, se compone y se desarrolla mediante la intervención de diversos sujetos que resultan ser actores fundamentales dentro de la referida actividad, los cuales son los siguientes:

- **El titular registral:** El titular registral o también denominado usuario, es aquella persona, tanto individual como jurídica que es propietaria del derecho o bien a registrar, el cual de conformidad con el principio de rogación, se presenta ante el registro para dar inicio a la actividad registral. Según Nery Muñoz, usualmente los titulares registrales y que se constituyen como usuarios de los mismos son los *"bancos y otras instituciones de crédito o entidades privadas que manejan proyectos habitacionales y de tierras, la mayoría de las veces por intermedio de un Notario."*⁴³
- **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, *"La figura del registrador se encuentra con otros funcionarios y empleados que colaboran*

⁴²MONTES, Ángel Cristóbal. Introducción al derecho inmobiliario registral. Editorial Librería General. 1986, España.

⁴³ Muñoz, Nery Roberto, Derecho registral inmobiliario, Guatemala, Infoconsult, 2003.Op.Cit., pág. 41

*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”.*⁴⁴

- **El tercero:** Según Pérez Fernández del Castillo *“Al estudiar la noción de tercero se distingue entre tercero del orden civil puro y en orden para los efectos del Registro.”*⁴⁵ El tercero en el orden civil es aquel sujeto que no ha intervenido como parte en el acto o contrato, tal como lo establece Código Civil, al preceptuar que *“Por tercero se entiende el que no ha intervenido como parte en el acto o contrato.”* Por su parte, Nery Muñoz establece que *“Debe entenderse por tercero, para los efectos registrales, al titular de derechos reales que estén también inscritos en el Registro de la Propiedad.”*⁴⁶

4.4. LOS SISTEMAS REGISTRALES

Según Nery Muñoz, los sistemas registrales se definen como *“La técnica de llevar el Registro de un determinado ordenamiento, que conlleva la publicidad registral y el medio para efectuarlas.”*⁴⁷

Asimismo, Américo Cornejo establece que *“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.”*⁴⁸

Por lo tanto, 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

⁴⁴Ibid., pág. 42.

⁴⁵Pérez Fernández del Castillo, Bernardo. Derecho Registral, México, octava edición, Porrúa, 2002, Op. Cit., pág. 158.

⁴⁶ Muñoz, Nery Roberto, Op. Cit., pág. 43.

⁴⁷ Muñoz, Nery Roberto, Op.Cit.,pág. 7.

⁴⁸Cornejo, Américo Atilio, Op.Cit., pág. 4.

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.

4.5 CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS REGISTRALES

La evolución jurídica del derecho registral a nivel global ha ocasionado el nacimiento de diversos sistemas registrales, los cuales contienen características singulares que permiten diferenciar, de forma notoria, a un sistema del otro. A pesar de la pluralidad de sistemas registrales existentes y la diversidad de características ostentadas por cada uno de ellos, todos contemplan como fin último y propósito fundamental, garantizar la seguridad y certeza jurídica de la actividad registral en general.

De conformidad con la doctrina, los sistemas registrales tienen distintas clasificaciones. En ese sentido, Palacios Echeverría indica que "Los sistemas registrales más conocidos son: el sistema francés, alemán, español y el australiano, también conocido como torrens o acta torrens."⁴⁹

A. Sistema registral francés

El sistema registral francés, tal como lo expresa Dosamantes Terán⁵⁰, es también conocido como sistema adjetivo o declarativo y es utilizado en países como Bélgica, Holanda, Italia, Mónaco, Luxemburgo, Rumania, Canadá, Portugal y México. Por su parte, Pérez Fernández del Castillo, expresa que "*En el sistema declarativo o francés la transmisión de la*

⁴⁹Dosamantes Terán, Jesús Alfredo, Los principios registrales y el registro nacional agrario, México, Colegio de Notarios del Estado de Sonora, 2003, pág. 13.

⁵⁰Palacios Echeverría, Iván, Manual de Derecho Registral, Costa Rica, Investigaciones Jurídicas, S.A., 1997, pág. 15

*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.*⁵¹

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. Según Nery Muñoz, el sistema registral francés contempla 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.⁵²

⁵¹Pérez Fernández del Castillo, Bernardo, Derecho registral, 8va. edición, México, Editorial Porrúa, 2000, pág. 71

⁵²Muñoz, Nery Roberto, Derecho registral inmobiliario, Guatemala, Infoconsult, Op.Cit., pág. 9 y 10.2003.

B. Sistema registral alemán

El sistema registral alemán, tal como lo expresa Jesús Alfredo Dosamantes Terán, 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 *ausflussung*.⁵³ 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. Asimismo, según Nery Muñoz, 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.

⁵³Dosamantes Terán, Jesús Alfredo, *Los principios registrales y el registro nacional agrario*, México, Colegio de Notarios del Estado de Sonora, 2003. Op.Cit., pág. 13.

- 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.⁵⁴

C. 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. Dicha entidad estatal contempla la publicidad como elemento fundamental alrededor del cual gira la actividad registral, siendo este elemento influencia importante para los sistemas registrales latinos. Según Nery Muñoz, 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.⁵⁵

⁵⁴ Muñoz, Nery Roberto, Op.Cit., pág. 10 y 11

⁵⁵ Ibid., pág. 11 y 12

D. Sistema registral australiano

El sistema registral australiano o Acta Torrens en honor a su creador Sir Robert Richardo Torrens, tal como lo expresa Jesús Alfredo Dosamantes Terán,⁵⁶ es también conocido como sistema sustantivo y se aplica en países como Australia, Inglaterra, Nueva Zelandia, 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.

Asimismo, dicho sistema 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, el sistema registral australiano, también conocido como Torrens o Acta Torrens, 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.⁵⁷

⁵⁶Dosamantes Terán, Jesús Alfredo, Op.Cit., pág. 13.

⁵⁷Muñoz, Nery Roberto, Op.Cit., pág. 12 y 13.

4.6. EL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD

Históricamente el Registro nació de la necesidad de llevar una cuenta a cada titular. Es decir, que en un principio tuvo una finalidad meramente administrativa sin propósito de publicidad, pues no se había descubierto siquiera la conveniencia de ésta, la necesidad de la publicidad quedó manifiesta cuando la clandestinidad de las cargas y de los gravámenes que recaían sobre los inmuebles fue tal que se hacía imposible conocer la verdadera situación de éstos, entonces aquel registro que nació por una razón administrativa con miras a llevar una cuenta a cada titular, se convirtió en un registro con miras a la publicidad y así, puede decirse que el registro nació como un medio de seguridad del tráfico jurídico.

Según Manuel Ossorio, el Registro de la Propiedad también puede definirse como:

*"Aquella institución destinada a inscribir la titularidad y condiciones del dominio de un bien determinado, a efectos de la contratación sobre él y como garantía para las partes contratantes, no solo en lo que se refiere al bien en sí mismo, sino también a las circunstancias personales del propietario, inhibiciones, embargos, promesas de venta, entre otras. Se inscriben, asimismo, en el Registro los derechos reales que pesen sobre el inmueble."*⁵⁸

En ese orden de ideas, el tratadista Guillermo Cabanellas lo define como:

*"La institución fundamental en la protección del dominio y demás derechos reales, a cargo de la oficina de igual nombre y reflejada en los libros y asientos correspondientes, donde se anota o inscribe lo relacionado con la creación, modificación, transmisión y extinción de tales derechos."*⁵⁹

⁵⁸Ossorio, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Guatemala, editorial Datascan, S.A., 2000, pág. 655.

⁵⁹Cabanellas de Torres, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, tomo III, Argentina, editorial Heliasta, 1991, pág. 516.

Según el jurista guatemalteco Barrios Carrillo, lo define como;

“La institución fundamental en la protección del dominio y demás derechos reales reflejada en los libros y asientos correspondientes, donde se anota o inscribe lo relacionado con la creación, modificación, transmisión y extinción de tales derechos, confiado a un funcionario público denominado Registrador de la Propiedad.”⁶⁰

Por su parte, Cossio y Coral, citando a Sánchez Román, el Registro de la Propiedad es;

“Un centro público en el cual se hace constar el verdadero estado de la propiedad inmueble o mueble, por la toma de razón de todos los títulos traslativos de su dominio y de los derechos reales inherentes que le afecta, y aun de cuanto modifica la capacidad de las personas en orden a la libre disposición de sus bienes.”⁶¹

Asimismo, Ramón Roca, establece que el Registro de la Propiedad es:

“Una entidad estatal encargada de registrar actos y contratos relativos a la propiedad, en virtud que su razón de ser es garantizar la seguridad jurídica de los derechos relativos a propiedad en un Estado determinado, ya que su ámbito de extensión territorial obviamente es donde ejerce su mandato la organización estatal a que corresponde.”⁶²

Según, Pérez Fernández del Castillo, la finalidad principal del Registro de la Propiedad es;

⁶⁰Barrios Carrillo, Axel Estuardo, Aspectos fundamentales de los registros en Guatemala, Guatemala, editorial USAC, 1998, pág. 48.

⁶¹De Cossio y Corral, Alfonso, Instituciones de Derecho Hipotecario, Bosch, España, 1956, pág. 69.

⁶²Roca Sastre, Ramón María, Instituciones del derecho hipotecario, tomo I, España, Bosch, 1968, pág.17.

“Proporcionar seguridad jurídica al tráfico de inmuebles mediante la publicidad de la constitución, declaración, transmisión, modificación, extinción y gravamen de los derechos reales y posesión de bienes inmuebles, dándole una apariencia jurídica de legitimidad y fe pública a lo que aparece asentado y anotado en el registro público.”⁶³

En el ordenamiento jurídico boliviano, la Constitución Política del Estado, establece;

*“Artículo 302. Inc. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción: **Numeral 18.** Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”⁶⁴.*

En conjunto, el Registro General de la Propiedad puede definirse como aquella institución estatal cuyo propósito es gestionar la inscripción, anotación y cancelación de todos aquellos actos y contratos relacionados con la propiedad de bienes inmuebles y bienes muebles que sean identificables, así como los derechos reales que puedan recaer sobre los mismos. El Registro General de la Propiedad busca la publicidad de dichos actos y contratos con el objeto proporcionar seguridad y certeza jurídica a los mismos frente a terceros.

4.7. ORGANIZACIÓN DEL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD

En relación a la organización, es importante destacar que de conformidad con la doctrina, el Registro de la Propiedad puede ser analizado desde tres puntos de vista, los cuales son los siguientes:

⁶³Pérez Fernández del Castillo, Derecho Registral, México, octava edición, Porrúa, 2002, pág. 65.

⁶⁴Constitución Política del Estado (CPE) (7-Febrero-2009)

- **El Registro de la Propiedad como institución:** Se establece que el Registro de la Propiedad tiene por objeto la publicidad de los actos de constitución, transmisión, modificación y extinción del dominio y derechos reales, por lo tanto, la publicidad de los actos registrales es considerado el elemento garante de la seguridad y certeza del tráfico jurídico, especialmente de bienes inmuebles y demás derechos reales relacionados con los mismos, es decir, el Registro de la Propiedad busca la legitimación de la actividad registral. En ese sentido, José Lasala citado por Nery Muñoz establece que: *"Unánimemente se considera al registro de la propiedad como el único medio adecuado para conseguir la publicidad, la publicidad de los derechos reales será pues, el fin primordial del registro."*⁶⁵

- **El Registro de la Propiedad como oficina:** Se establece que el Registro de la Propiedad es una entidad estatal que se organiza en forma administrativa, técnica y jurídica, la que es susceptible de establecerse en una o varias oficinas, dependiendo de las características singulares del territorio determinado. En ese sentido, José Lasala citado por Nery Muñoz establece que: *"El registro se puede unificar territorialmente en una sola oficina u organizarse en varias. La regla general es la admisión de múltiples registros, conforme a circunscripciones territoriales."*⁶⁶

- **El Registro de la Propiedad como conjunto de libros:** Se establece que el Registro de la Propiedad se encuentra compuesto por diversos libros que posibilitan que la actividad registral quede debidamente asentada, garantizado tanto la certeza y seguridad jurídica de lo asentado como su perpetuidad material. Al respecto, José Lasala citado por Nery Muñoz establece que: *"Conviene no confundir la registración con la inscripción. La registración es el género y abarca cualquier asiento que se efectúe en el*

⁶⁵Muñoz, Nery Roberto, Derecho registral inmobiliario, Guatemala, Infoconsult, 2003, pág. 14.

⁶⁶Ibid., pág. 15

registro. La inscripción se refiere únicamente a uno de los asientos, si bien el más importante."⁶⁷

En ese sentido, según Manuel Ossorio, el Registrador se define como "*El funcionario que tiene a su cargo algún registro público. Por antonomasia, el que dirige un Registro de la Propiedad.*"⁶⁸ Asimismo, de conformidad con el Diccionario de la Real Academia Española, el Registrador se define como "*La persona que tiene a su cargo algún registro público, especialmente el de la propiedad.*"⁶⁹

Por su parte, para Manzano Solano, el Registrador de la Propiedad es "*El funcionario público y profesional del Derecho que tiene a su cargo la Oficina del Registro de la Propiedad, dirige y resuelve el procedimiento registral, con la responsabilidad de hacer efectiva la publicidad jurídica de bienes institucional.*"⁷⁰

4.7.1. Régimen legal aplicable al registro general de la propiedad

Como se estableció anteriormente, el derecho registral en Bolivia no se caracteriza por ser autónomo e independiente, por lo tanto el Registro General de la Propiedad no cuenta con una ley propia, es por ello que dicho Registro se encuentra regulado principalmente en el Código Civil. Ya que sus disposiciones buscan detallar los procedimientos, actividades y servicios del registro, así como optimizar y modernizar el sistema registral en conjunto, todo ello en beneficio de la certeza y seguridad jurídica. Es importante destacar que el referido Reglamento hace énfasis en las inscripciones de bienes inmuebles y muebles, la Organización Administrativa del Registro.

⁶⁷Ibid., pág. 16

⁶⁸Ossorio, Manuel, Op. Cit., pág. 826.

⁶⁹Registrador, Diccionario de la Real Academia Española, Disponible en: <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPOBuS=3&LEMA=registrador>,

⁷⁰Manzano Solano, Antonio, Derecho Registral Inmobiliario, Madrid, editorial Colegio Registradores, 1991, pág. 295.

4.7.2. El sistema registral Boliviano

El sistema registral Boliviano, también denominado en la doctrina como sistema de sustantividad relativa o funcional, se instituye como un sistema mixto, ya que contiene elementos del sistema declarativo y del sistema sustantivo, siendo por tanto, una variante intermedia entre los referidos sistemas, en virtud que la inscripción sigue siendo voluntaria y de efectos declarativos, pero resulta siendo un requisito cuando los derechos sobre bienes inmuebles y muebles identificables perjudiquen a tercero. En el mismo sentido, según Nery Muñoz, el sistema registral aplicado en Bolivia contempla las siguientes características:

- Es declarativo, ya que los derechos nacen, se modifican, transmiten y extinguen fuera del Registro, solo surten efectos ante tercero cuando se inscriben.
- Las inscripciones se hacen a petición de parte.
- La inscripción tiene fuerza convalidante y la inscripción da plena protección a los derechos adquiridos por la fe pública registral, pero el negocio ya existe antes de llegar al registro.
- Todo lo escrito es público.
- Rigen los principios registrales, algunos de ellos regulados en la misma ley.⁷¹

4.8. EL SISTEMA REGISTRAL VEHICULAR BOLIVIANO

La problemática planteada en el presente trabajo de investigación evidencia el hecho que en el país coexisten dos regímenes registrales respecto a los vehículos terrestres, ya que dichos bienes muebles son susceptibles de ser inscritos tanto en el Registro General de la Propiedad como en el Registro Municipal de Vehículos.

⁷¹Muñoz, Nery Roberto, Op. Cit, pág. 16 y 17

La inscripción de vehículos en el Registro General de la Propiedad no es general, como se determinó anteriormente, la falta de obligatoriedad expresa de inscripción por parte del ordenamiento jurídico y la implementación del certificado de propiedad vehicular, son las principales causas promotoras de dicha realidad nacional, en la mayoría de los casos la inscripción de dichos bienes muebles en el Registro General de la Propiedad únicamente se da cuando los referidos vehículos fungen como garantía prendaria, generalmente derivada de un crédito bancario. Por el contrario, la inscripción de vehículos en el Registro Municipal de Vehículos si es de carácter general, ya que la misma es obligatoria y necesaria para poder circular en el país.

De conformidad con los preceptos doctrinarios y legales anteriormente desarrollados, solo uno de los registros vehiculares en Bolivia es considerado como el registro rector de la propiedad vehicular y por ende, competente para operar las medidas precautorias de embargo que puedan recaer sobre los vehículos terrestres, facultad que sí es propia del Registro General de la Propiedad.

No contar con un solo régimen registral de propiedad vehicular, ocasionado por la falta de inscripción de los vehículos automotores en el Registro General de la Propiedad, ocasiona que las autoridades judiciales pretendan asignarle al Registro Fiscal de Vehículos facultades que de conformidad con la ley no le corresponden, hecho que se manifiesta cuando dichas autoridades ordenan al Registro Fiscal de Vehículos realizar anotaciones de medidas precautorias de embargo que han recaído sobre vehículos.

4.8.1. La función de inscripción de vehículos del registro general de la propiedad

Una de las funciones que desempeña el Registro General de la Propiedad y que es de especial interés en el presente trabajo de investigación es la inscripción de bienes muebles identificables, especialmente los vehículos terrestres.

Como se citó anteriormente, el jurista Barrios Carrillo, define al Registro General de la Propiedad como *"La institución fundamental en la protección del dominio y demás derechos reales reflejada en los libros y asientos correspondientes, donde se anota o inscribe lo relacionado con la creación, modificación, transmisión y extinción de tales derechos..."*⁷²

Según Fernando García, *"el registro de bienes muebles es competente para dar publicidad de la titularidad jurídica, reservas de dominio y gravámenes o limitaciones de disposición impuestos sobre los bienes, por lo tanto, se configura como un registro de titularidades y de gravámenes"*.⁷³

Asimismo, de conformidad con el ordenamiento jurídico boliviano, el Registro General de la Propiedad es el encargado de inscribir dichos bienes muebles identificables, ya que el Código Civil indica;

"ARTÍCULO 77. (MUEBLES SUJETOS A REGISTRO).- Los bienes muebles sujetos a registro se rigen por las disposiciones que les conciernen y, en su defecto, por las de los bienes muebles".⁷⁴

En relación a la inscripción de dichos bienes muebles identificables, del mismo cuerpo legal establece que:

"ARTÍCULO 110. (MODOS DE ADQUIRIR LA PROPIEDAD).- La propiedad se adquiere por ocupación, por accesión, por usucapión, por efecto de los contratos, por sucesión mortis causa, por la posesión de buena fe y por los otros modos establecidos por la ley".⁷⁵

⁷²Barrios Carrillo, Axel Estuardo, Aspectos fundamentales de los registros en Guatemala, Guatemala, editorial USAC, 1998, pág. 48.

⁷³García Solé, Fernando, Derecho de los bienes muebles: financiación y garantías en la contratación mobiliaria, España, editorial Marcial Pons, 2002, pág. 213.

⁷⁴Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

⁷⁵Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975

Adicionalmente, se desarrollan una serie de lineamientos relacionados a la inscripción de bienes muebles en el Registro General de la Propiedad, los cuales son los siguientes:

- En la inscripción de los bienes muebles se consignarán, como mínimo, el número de serie, modelo y marca. Podrá agregarse otro dato que facilite su diferenciación con los demás de un mismo género o especie.
- Para la inscripción de un bien mueble identificable, el documento correspondiente, además de los requisitos de forma y fondo dispuestos por el Código de Notariado u otras leyes que fueren aplicables contendrá:
 1. Descripción completa del bien que se pretende inscribir.
 2. Valor estimado del bien y nombre de la persona de la que se adquirió.
 3. Los gravámenes que pesen sobre el bien.
 4. Declaración jurada del interesado indicando, que el bien mueble no se encuentra inscrito, cuando sea el caso, y la advertencia del notario respecto al delito de perjurio.
- La primera inscripción de los bienes muebles identificables se hará en el Registro de la jurisdicción que corresponda, según el lugar en que se celebró el contrato.
- En los libros de inscripciones de prenda, contendrá una plana en la que se asentará la inscripción de la prenda y sus cancelaciones y los demás actos que le afecten.
- Los folios de los demás libros del Registro contendrán las columnas necesarias para cumplir las funciones para las que han sido habilitados.

Por lo tanto, las disposiciones legales anteriormente citadas constituyen el fundamento legal relativo a la función registral de vehículos por parte del Registro General de la Propiedad, ya que el Código Civil es el cuerpo legal que regula el

derecho de propiedad en general y, por ende, el de los bienes muebles identificables, tal como los vehículos terrestres.

El efecto principal que deriva de la inscripción de los vehículos terrestres en el Registro General de la Propiedad, es la certeza y seguridad jurídica del derecho de propiedad sobre dichos bienes muebles, es decir a partir de dicha inscripción es oponible frente a terceros el referido derecho de propiedad.

En la actualidad, las inscripciones de vehículos terrestres que se llevan a cabo en el Registro General de la Propiedad ocurren cuando los vehículos han sido gravados con prenda por parte de entidades bancarias para garantizar el pago de algún préstamo bancario, es decir, cuando existe interés del acreedor de proteger su derecho. Sin embargo, de conformidad con la legislación civil, en todos los casos los vehículos terrestres deben ser inscritos en el Registro General de la Propiedad y no únicamente en el caso anteriormente descrito.

4.8.2 Régimen legal aplicable al registro fiscal de vehículos

El Registro Fiscal de Vehículos se regula en la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, por el decreto supremo N° 24054, Reglamento del Impuesto Municipal a las Transferencias de Inmuebles y Vehículos, en virtud que en dichas disposiciones legales se estableció la creación de la citada dependencia con el objeto que fuera la encargada de facilitar la recaudación del referido impuesto de circulación sobre vehículos y establecer un control sobre el parque vehicular en el país.

De esa cuenta, resulta aplicable al Registro Fiscal de Vehículos en el Reglamento del Código del Tránsito, la que establece los conceptos y elementos que se relacionan directamente con el referido registro, tales como los vehículos y la tarjeta de circulación.

4.9. NATURALEZA JURÍDICA DEL REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD Y DEL FISCAL DE VEHÍCULOS

Para determinar la naturaleza jurídica del Registro Fiscal de Vehículos, es de suma importancia establecer previamente si dicho registro puede ser considerado o no un registro público.

Según Guillermo Cabanellas, un registro público es "*Cualquiera de las oficinas públicas en que un funcionario, debidamente autorizado y en forma legal o reglamentaria, da fe de ciertos actos en relación con sus atribuciones.*"⁷⁶ Asimismo, Américo Cornejo expresa que "*En un sentido amplio, se puede afirmar que los registros son los organismos mediante los cuales se produce la publicidad jurídica.*"⁷⁷

Por su parte, Chico y Ortiz establecen que "*Se debe distinguir los registros administrativos de los registros jurídicos. Un registro no es jurídico porque se rija por normas jurídicas, ya que en tal caso serían registros jurídicos el de la policía, el de farmacéuticos, etcétera. No cabe identificar lo normativo con lo jurídico.*"⁷⁸

En ese orden de ideas, Chico y Ortiz también establece que "*Un registro lleva consigo la publicidad material o sustantiva, que es la base y fundamento del registro. Se refiere a la interferencia necesaria en el régimen jurídico civil, esto es respecto del nacimiento, modificación, extinción, ejercicio o eficacia del derecho.*"⁷⁹

Asimismo, la doctrina establece diversas clasificaciones para los registros públicos, según Américo Cornejo,⁸⁰ los registros públicos, atendiendo a su naturaleza y finalidad, pueden clasificarse de la forma siguiente:

⁷⁶Cabanellas de Torres, Guillermo, Op. Cit., pág. 816.

⁷⁷Cornejo, Américo Atilio, Op.Cit., pág. 6.

⁷⁸Chico y Ortiz, José María, La importancia jurídica del registro de la propiedad, España, editorial Pons, 1995, pág. 654.

⁷⁹Chico y Ortiz, José María, Op.Cit., pág. 667.

⁸⁰Cornejo, Américo Atilio, Op.Cit., pág. 9.

- **Registros personales y reales:** Los registros personales son aquellos que contemplan como objeto de registración a las personas, tanto individuales como jurídicas, ya que tratan aspectos generales de los sujetos, mediante un sistema de folio personal. Por su parte, los registros reales son aquellos que tienen por objeto la registración de bienes, sean inmuebles o muebles, mediante un sistema de folio real.
- **Registros de transcripción y de inscripción:** Los registros de transcripción, como su nombre lo indica, son aquellos donde el registro se ejecuta mediante una transcripción literal e íntegra del documento en cuestión, o bien, por medio de su incorporación o una copia del mismo. Por su parte, los registros de inscripciones, la registración se realiza mediante un extracto de los documentos, que de conformidad con la ley resultan necesarias.
- **Registros declarativos y constitutivos:** Los registros declarativos son aquellos en donde el derecho a registrar existe previamente al acto de registro, por su parte, en los registros constitutivos, el derecho a registrar nace simultáneamente con dicho acto de registración.

Por lo tanto, doctrinariamente un registro público se puede definir como aquella institución estatal encargada de asegurar la certeza y seguridad jurídica de los actos, contratos y relaciones jurídicas de las personas, sus bienes y los efectos derivados los mismos mediante la publicidad registral de los mismos, es decir, un registro público se rige por los principios registrales.

El Registro de Vehículos no puede ser considerado un registro público en virtud que no se rige por los principios registrales, así como su objeto y naturaleza jurídica lo limitan a ser considerado como un registro de control que tiene por objeto garantizar la determinación y pago del impuesto de circulación de vehículos. El Registro de Vehículos desempeña una función eminentemente

administrativa de índole tributaria y no de naturaleza civil como la desempeñan los registros públicos, tal como el Registro General de la Propiedad.

De esa cuenta, de conformidad con diversos aspectos doctrinarios y legales desarrollados anteriormente respecto al Registro General de la Propiedad y al Registro Fiscal de Vehículos, se puede determinar que el objeto, funciones y características de los referidos registros son completamente distintos.

En efecto, el Registro General de la Propiedad es una institución pública cuyo objeto es la inscripción, anotación y cancelación de todos aquellos actos y contratos relacionados con la titularidad y el dominio sobre bienes inmuebles y bienes muebles identificables, así como los respectivos derechos reales que pueden recaer sobre los mismos.

Por consiguiente, el Registro General de la Propiedad se caracteriza por proteger dicha titularidad y dominio sobre los referidos bienes y sus respectivos derechos mediante un sistema denominado RUAT, el cual utiliza diversos libros para materializar la inscripción, modificación, transmisión y extinción de todos aquellos derechos resultantes de actos y contratos relacionados con la misma titularidad y dominio anteriormente citados, los cuales resultan oponibles frente a terceros.

Por su parte, el Registro de Vehículos es una dependencia pública que tiene por objeto el registro de todo vehículo que circule dentro del territorio nacional, sin embargo, el propósito o finalidad de dicho registro se circunscribe estrictamente a velar por el cumplimiento del pago del impuesto de circulación de vehículos, en su calidad de ente rector de la recaudación tributaria del país.

Es decir, el Registro Fiscal de Vehículos, de conformidad con la doctrina y lo establecido por el ordenamiento jurídico boliviano que lo regula, no puede ser considerado como un registro público con funciones y características equiparables a las del Registro General de la Propiedad, ya que el primero carece de facultades, características y elementos que resultan propios del segundo.

Por lo tanto, todas las inscripciones, anotaciones y cancelaciones relacionadas con la titularidad y el dominio sobre bienes, específicamente vehículos automotores, así como la ejecución de las medidas precautorias que pueden recaer sobre los mismos, por ejemplo, el embargo, corresponden exclusivamente al Registro General de la Propiedad. En conjunto, la apropiación de funciones inherentes al Registro General de la Propiedad por parte del Registro Fiscal de Vehículos es completamente ilegal y da origen a la problemática planteada en la presente investigación.

4.10. INHABILITACIÓN REGISTRO DEL OBJETO GRAVADO

La Baja de un vehículo consiste en la anulación eventual o definitiva de su Registro Tributario con el objetivo de no generar deudas por impuestos a partir de la fecha que indique el documento correspondiente.

¿En qué consiste? Solicitud presentada a la Administración Tributaria (GAMLTP) para dar de las placas, plaquetas, y certificado de registro de propiedad de vehículos automotores CRPVA (RUA 03), para presentar en el momento del procesamiento de su baja del registro de un vehículo automotor, por las siguientes modalidades:

- 1) Exportación
- 2) Obsolescencia
- 3) Siniestro
- 4) Robo

Tiempo de duración: 48 horas a partir de la presentación de documentación requerida.

Antes de empezar su trámite, usted necesita saber que:

1. El trámite es personal o con poder notariado vigente.
2. Deberá realizar seguimiento a su trámite, con el número de hoja de ruta.
3. No debe olvidar portar trámite (si correspondiera).
4. El pago de sus impuestos debe estar al día.
5. Todos los documentos a presentarse deberán entregarse en fotocopias legibles y con la rúbrica del solicitante en cada hoja.

Requisitos: Para baja por siniestro o fin de vida útil :

- 1) Carta de solicitud dirigida a la Máxima Autoridad Tributaria Municipal (Director de la Administración Tributaria Municipal).
- 2) Documento de identificación del propietario (original y fotocopia).
- 3) Certificado de registro de propiedad de vehículos automotores CRPVA (RUA 03), original.
- 4) Informe del Organismo Operativo de Tránsito en caso de siniestro y obsolescencia (original y fotocopia).
- 5) Devolución de placas y plaquetas (si las condiciones lo permiten)

Para baja o suspensión en el registro por robo;

- 1) Carta de solicitud dirigida a la Máxima Autoridad Tributaria Municipal (Director de la Administración Tributaria Municipal).
- 2) Documento de identificación del propietario (original y fotocopia).
- 3) Certificado de registro de propiedad de vehículos automotores CRPVA (RUA 03), original.
- 4) Denuncia a DIPROVE (original y fotocopia).

Para baja por exportación:

- 1) Carta de solicitud dirigida a la Máxima Autoridad Tributaria Municipal (Director de la Administración Tributaria Municipal).

- 2) Documento de identificación del propietario (original y fotocopia).
- 3) Certificado de registro de propiedad de vehículos automotores CRPVA (RUA 03), original y fotocopia.
- 4) Resolución Administrativa emitida por Aduana Nacional o Declaración Única de Exportación.
- 5) Devolución del certificado de registro de propiedad de vehículos automotores CRPVA (RUA 03), placas y plaquetas.

Todo este trámite se tiene que hacer en el G.A.M.L.P., para demostrar que uno ya no es el propietario del vehículo y así poder demostrar también en Transito que otro ya es el propietario, por si hubiera problemas legales por algún delito o infracción cometida por el vehículo.

CAPITULO V

MARCO JURÍDICO

El presente capítulo tiene por objeto identificar cuáles son las entidades que tienen a su cargo el registro vehicular en cada uno de los países que conforman la región centroamericana y cuyas características resultan homogéneas a las del Registro de Vehículos instituido en Bolivia, todo ello con el propósito de determinar cuáles son las funciones que desempeñan dichas entidades rectoras de la materia registral vehicular y las posibles diferencias o similitudes con el referido Registro de Vehículos boliviano, fundamentalmente se busca establecer si el ordenamiento jurídico de cada uno de los países analizados faculta a las citadas entidades rectoras anotar medidas precautorias de embargo que puedan recaer sobre los vehículos automotores que previamente han sido inscritos en sus registros.

5.1. NORMATIVA NACIONAL

5.1.1. Constitución Política del Estado

En los preceptos constitucionales, se garantiza la propiedad privada y el derecho a la propiedad privada individual o colectiva, de forma clara se determina la función del Estado como entidad que tiene la función de otorgar un adecuado servicio de transporte a la población para garantizar los derechos de los usuarios y los consumidores, donde la competencias son exclusivas de los Gobiernos Municipales.⁸¹

5.1.2. Código Civil Boliviano – Vigente Y Actualizado 2012

El código Civil indica que la posesión es el poder de hecho ejercido sobre una cosa mediante el derecho de propiedad u otro derecho real donde una persona

⁸¹ Constitución Política Del Estado Plurinacional De Bolivia, Artículo 56.- Artículo 302.- Artículo 323.- I

posee por sí misma o por medio de otra que tiene la detentación de la cosa, lo Muebles son sujetos a registro; títulos al portador y objetos del patrimonio cultural de la nación, con un título idóneo para transferir la propiedad adquiere de buena fe un bien mueble sujeto a registro de alguien que no es su dueño, hace suyo el mueble por usucapión poseyéndolo durante tres años contados desde la fecha en que el título fue inscrito, adquirido del verdadero propietario o titular la cosa o el derecho, también reconoce que la propiedad es un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa y debe ejercerse en forma compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico⁸².

5.1.3. Reglamento del Código del Tránsito, 8 de Junio de 1978

Este reglamento hace una clasificación de los motorizados, a tracción animal o humana, en: automóviles, camionetas, vagonetas, jeeps, microbuses, buses, camiones, remolques, tractores, aplanadoras, motoniveladoras, elevadores de carga, acoplados, motocicletas, motonetas, motocamionetas, bicicletas, motobicicletas, coches a tracción animal, carros de mano y otros sobre la transferencia de vehículos mediante compra-venta, donación, sucesión hereditaria adjudicación judicial o cualquier otro título traslativo de dominio, indica que únicamente podrá efectuarse en las condiciones establecidas por el artículo 137 del Código Nacional del Tránsito, siendo prohibidas las transferencias con documentos privados los que se consideran nulos y sin valor, obligando solo una vez presentada la minuta y autorizada la transferencia por el Departamento Nacional de Registro de Vehículos el comprador queda obligado a perfeccionar su derecho mediante el pago de los impuestos fiscales correspondientes y la presentación del testimonio de la escritura pública en el término de 48 horas y como una excepción a las reglas establecidas por el Código Civil el mandato o poder conferido para la transferencia de vehículos solamente tendrá validez, por el

⁸²Código Civil Boliviano – Vigente Y Actualizado 2012 De La Posesión Artículo 87. (Noción).- Artículo 104. (Muebles sujetos a registro; títulos al portador y objetos del patrimonio cultural de la nación).- Artículo 150. (Muebles Sujetos A Registro).- Artículo 93. (Posesión De Buena Fe).- Artículo 105. (Concepto Y Alcance General).-

término de 90 días a cuyo vencimiento caduca ipso-jure. El poder deberá ser otorgado necesariamente ante Notario Público, donde el Departamento Nacional de Registro de Vehículos del Tránsito, hace las veces de Oficina de Registro de Derechos Reales para la inscripción del derecho de propiedad sobre los mismos. Si por actos distintos un mismo vehículo ha sido vendido a varias personas es propietario el que primero haya registrado su título y recabado su carnet de propiedad de la Alcaldía Municipal, es muy importante saber que la responsabilidad penal es personal. Sin embargo, en los casos señalados por el artículo 163 del Código de Tránsito son civilmente responsables de los daños y perjuicios ocasionados a las personas o las cosas, pese a no ser protagonistas del hecho, los propietarios de los vehículos o empresas de transportes.⁸³

5.1.4. Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010

La ley marco de autonomías y descentralización, garantiza las competencias de los gobiernos autónomos municipales, las reformas permanecieron y se enriquecieron, y en nuestro objeto de investigación mantienen indelebles sus funciones.⁸⁴

5.1.5. Ley de Gobiernos Autónomos Municipales - Ley Nº 482

Los Gobiernos Autónomos Municipales, en su jurisdicción, emitida en el marco de sus facultades y competencias, tienen carácter obligatorio para toda persona natural o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera.⁸⁵

⁸³Reglamento del Código de Tránsito, 8 de Junio de 1978; Artículo 8.- (Clases de vehículos).- Artículo 372.- (Instrumento público).- Artículo 373.- (Prohibición de autorizar transferencia).- Artículo 374.- (Obligación de registro).- Artículo 376.- (Poderes para la transferencia de vehículos).- Artículo 378.- (Venta a plazos).- Artículo 379.- (Hace las veces de registro de derechos reales).- Artículo 401.- (Personas que responden por los daños).-

⁸⁴Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010, Artículo 96. (Transportes).-

⁸⁵ Ley De Gobiernos Autónomos Municipales - Ley Nº 482 Artículo 3. (Cumplimiento Obligatorio De La Normativa Municipal).- La normativa legal del Gobierno Autónomo Municipal, en su jurisdicción, emitida en el marco de sus facultades y competencias, tiene carácter obligatorio para toda persona natural o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera; así como el pago de Tributos Municipales y el cuidado de los bienes públicos.

5.1.6. Reglamento del Impuesto Municipal a Las Transferencias de Inmuebles y Vehículos - Decreto Supremo N° 24054

Pone claro que forman parte del Dominio Tributario Municipal las operaciones de venta de Vehículos Automotores, sea en forma directa por el propietario o a través de terceros, que hubiesen estado inscritos al momento de su transferencia en los registros municipales respectivos, salvo que se trate de su primera venta, sea por el propietario, importador, fabricante o ensamblador, o a través de terceros, en cuyo caso estas operaciones se considera que forman parte del giro del negocio quedando gravadas por el Impuesto a las Transacciones establecido en el Título VI de la Ley N° 843

5.2. NORMATIVA INTERNACIONAL

5.2.1. El Salvador

La entidad a cargo del registro vehicular en El Salvador es el “Registro Público de Vehículos”, dicho registro es gestionado por una entidad privada denominada “Servicios de Tránsito Centroamericanos S.A. de C.V.” o por sus siglas “SERTRACEN”, esto debido a que el gobierno salvadoreño le otorgó a la citada entidad la concesión sobre toda la materia relacionada con el registro, control y administración del parque vehicular.

El propósito de dicha concesión fue revestir de eficiencia y transparencia a todas las gestiones relacionadas con los vehículos, que dichos trámites fueran concentrados y administrados por una sola entidad de carácter privado y no por el Estado, es decir, se buscaba brindar al ciudadano salvadoreño un mejor servicio. Las funciones que le fueron encomendadas a dicha entidad se pueden clasificar en dos grandes rubros que se encuentran estrechamente relacionados el uno con

el otro, el primero de ellos, es la emisión de licencias de conducción, y el segundo, es la administración del citado registro público vehicular.

Por lo tanto, la primer diferencia que se manifiesta entre el Registro Público de Vehículos salvadoreño y el Registro Fiscal de Vehículos Boliviano, consiste en que el primero se encuentra a cargo de una empresa privada a la cual le fue conferida la administración de dicho registro mediante concesión, y por su parte, el segundo es una dependencia pública a cargo del Estado.

Asimismo, otra diferencia radica en que la citada empresa privada “SERTRACEN”, además de operar el registro vehicular, se encuentra a cargo de la emisión de licencias de conducción, por el contrario, el Registro de Vehículos Boliviano no desempeña dicha función, ya que la emisión y administración de licencias de conducir en Boliviano se encuentra a cargo de una entidad privada denominada SEGIP.

El objeto y las funciones que desempeña el Registro Público de Vehículos instituido en El Salvador, se encuentran fundamentadas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.⁸⁶ Del análisis de dicha normativa jurídica se puede determinar que el objeto y función principal de dicho Registro es la gestión todas las inscripciones relativas a la titularidad de los vehículos, es decir, tiene a su cargo el trámite de todo lo relacionado con la constitución y transmisión de la propiedad, la constitución de gravámenes sobre el dominio y las modificaciones a las características básicas de dichos bienes muebles.

Por el contrario, el objeto y función principal Registro Fiscal de Vehículos Boliviano es gestionar un registro de control para facilitar la determinación y recaudación del impuesto de circulación de vehículos. El Registro Público de Vehículos salvadoreño no tiene a su cargo la recaudación y determinación de los impuestos

⁸⁶Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Decreto número 477, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

a los cuales encuentran afectos los vehículos automotores, tal como el impuesto de circulación, ya que la recaudación del mismo le corresponde a la Dirección General de Impuestos Internos del Ministerio de Hacienda Salvadoreño.

Adicionalmente, otro aspecto importante que distingue al Registro salvadoreño del boliviano, es la competencia para anotar todos aquellos gravámenes que pueden recaer sobre los vehículos y que han sido ordenados por una autoridad judicial competente. Dicha facultad le es conferida a dicho Registro salvadoreño en base a la anteriormente citada Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la cual en el artículo 19 establece lo siguiente:

"Artículo 19. La autoridad judicial competente podrá ordenar la anotación preventiva en el Registro Público de Vehículos Automotores por las causas siguientes:

- a) Por la demanda sobre la disputa de la propiedad de un vehículo;*
- b) Por el Decreto de embargo; y,*
- c) Por la participación con responsabilidad del conductor de un vehículo que haya intervenido en accidente de tránsito; en el que el propietario sea responsable solidario.⁸⁷*

La competencia anteriormente descrita resulta trascendental para la problemática planteada en el presente trabajo de investigación, ya que dicha ley faculta expresamente al Registro Público de Vehículos salvadoreño para anotar todas aquellas medidas cautelares que recaigan sobre los vehículos, facultad de la que el Registro Fiscal de Vehículos Boliviano carece, pero que en la práctica se le pretende asignar, cuando de conformidad con el ordenamiento jurídico Boliviano no posee y que resulta propias del Registro General de la Propiedad.

Por último, es importante mencionar que el Registro Público de Vehículos salvadoreño gestiona materias que actualmente carecen de regulación en el

⁸⁷Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Registro salvadoreño

territorio guatemalteco, tal como el control sobre la emisión de gases, humo y ruido de los vehículos automotores, regulaciones que se encuentran establecidas en el ordenamiento jurídico salvadoreño a través del Reglamento General de Transito Vial y Seguridad Vial,⁸⁸ el cual establece los límites y parámetros permitidos, así como los talleres particulares autorizados para realizar las pruebas de control respectivas.

En términos generales, tanto el Registro Público de Vehículos instituido en El Salvador como el Registro de Vehículos establecido en Bolivia, se consolidan como las entidades rectoras de la materia registral vehicular, sin embargo, se puede establecer que las competencias y facultades que detenta el registro vehicular salvadoreño giran alrededor de proporcionar seguridad jurídica a los titulares de la propiedad de dichos bienes muebles, mientras que las competencias y facultades del registro vehicular guatemalteco, giran alrededor de propósitos eminentemente tributarios, es decir, determinar y facilitar el cumplimiento del pago del impuesto de circulación de vehículos.

5.2.2. Honduras

La entidad a cargo del registro vehicular en Honduras es el “Registro de Vehículos” el cual forma parte de la Dirección Ejecutiva de Ingresos o por sus siglas “DEI”. La Dirección Ejecutiva de Ingresos fue creada por la Ley de Estructuración de la Administración Tributaria.⁸⁹ De conformidad con el artículo 1 de dicha ley la Dirección Ejecutiva de Ingresos se define como *“...un órgano administrativo dependiente directamente de la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas...”*.

El Registro de Vehículos de la Dirección Ejecutiva de Ingresos es la entidad estatal que tiene a su cargo la administración, control, fiscalización y cobro de

⁸⁸Presidente de la República de El Salvador, Decreto número 61, Reglamento General de Transito Vial y Seguridad Vial.

⁸⁹Congreso Nacional de la República de Honduras, Decreto número 216-2004, Ley de Estructuración de la Administración Tributaria.

todos los tributos en Honduras. Al Igual que el Registro Fiscal de Vehículos bolivianos, el Registro de Vehículos de la Dirección Ejecutiva de Ingresos busca establecer un registro vehicular con el propósito de determinar las obligaciones tributarias a las cuales se encuentran afectos dichos vehículos y eventualmente asegurar su cumplimiento.

Es importante destacar que Honduras posee el “Instituto de la Propiedad” o por sus siglas “IP”, el objeto de dicho Instituto de la Propiedad es unificar en un solo registro nacional todas las materias registrales relacionadas con la propiedad de bienes inmuebles, bienes muebles, así como la materia mercantil e intelectual. Dentro de la estructura del Instituto de la Propiedad se encuentra el “Registro de la Propiedad Mueble” el cual de conformidad con el artículo 28 de la Ley de Propiedad se establece que *“Comprenderá vehículos y otros, así como los gravámenes y anotaciones preventivas que se constituyan sobre bienes muebles.”*⁹⁰

Sin embargo, dentro del ámbito jurídico hondureño y de forma similar al boliviano, la inscripción de los vehículos en el Registro de la Propiedad Mueble no es obligatoria, por lo tanto, la inscripción de los mismos en dicho registro es excepcional y únicamente ocurre cuando dichos bienes muebles fungen como garantía prendaria.

Es por ello que en Honduras también acontece un vacío legal y falta de certeza jurídica respecto a la legalidad de las resoluciones judiciales que ordenan al Registro de Vehículos de la Dirección Ejecutiva de Ingresos la anotación de medidas precautorias de embargo sobre los vehículos, ya que del análisis de las facultades establecidas por el ordenamiento jurídico hondureño, se puede determinar que el Registro de Vehículos de la Dirección Ejecutiva de Ingresos carece de las competencias necesarias que le posibiliten realizar dichas

⁹⁰Congreso Nacional de la República de Honduras, Decreto número 82-2004, Ley de Propiedad.

anotaciones cautelares, facultades que sí posee el Registro de la Propiedad Mueble.

Adicionalmente, es importante destacar que actualmente, el gobierno de Honduras busca replicar el modelo utilizado por El Salvador, es decir, ha indagado sobre la posibilidad que el Registro de Vehículos a cargo de la Dirección Ejecutiva de Ingresos, sea concesionado a una empresa privada que se constituya como la única entidad rectora del aspecto registral vehicular en el país.

5.2.3. Nicaragua

La entidad a cargo del registro vehicular en Nicaragua se denomina “Registro de la Propiedad Vehicular”. De conformidad con el artículo 39 de la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito,⁹¹ se establece que dicho registro es *“la dependencia donde se efectúa la inscripción y registro de todos los vehículos automotores, sus transferencias, gravámenes, embargos, anotaciones preventivas y las modificaciones sustanciales de sus características físicas y técnicas, así como el debido registro de los conductores y categorías de estos.”*

Además, de conformidad con el artículo 123 del mismo cuerpo legal, se establece que *“el Registro de la Propiedad Vehicular es administrado por la Especialidad de Seguridad de Tránsito, dependencia que forma parte de la Policía Nacional Nicaragüense.”*⁹²

Por lo tanto, la primera diferencia entre el Registro de la Propiedad Vehicular constituido en Nicaragua y el Registro Fiscal de Vehículos boliviano, es la autoridad que lo administra, en este caso, el Registro de la Propiedad Vehicular nicaragüense es operado por la Policía Nacional por medio de una dependencia propia denominada Especialidad de Seguridad de Tránsito.

⁹¹Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, Ley número 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

⁹² Ibídem, art. 123

De igual manera, el Registro de la Propiedad Vehicular de Nicaragua tiene a su cargo la emisión de licencias de conducción y también es la entidad que se encuentra encargada de la emisión de certificados de control de emisiones, cuya finalidad es reducir y minimizar la contaminación ambiental provocada por los vehículos. Como se mencionó anteriormente, ambas facultades no acontecen de igual forma en el ámbito registral vehicular guatemalteco, ya que la emisión de licencias no la realiza el Registro Fiscal de Vehículos y el control de emisión de gases, humo y ruido no se encuentra regulado dentro del ordenamiento jurídico boliviano.

Sin embargo, del análisis de las funciones del Registro de la Propiedad Vehicular establecidas por la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, se puede determinar que la diferencia fundamental entre ambos registros radica en que el registro nicaragüense sí es competente y se encuentra facultado por ley para operar medidas precautorias de embargo sobre vehículos que sean ordenadas por autoridad judicial competente. De esa forma lo establece el artículo 124 de dicho cuerpo legal, el cual en su parte conducente expresa que dentro de las funciones del Registro se encuentra:

- 1) “Organizar, actualizar, custodiar y controlar a nivel nacional el parque automotor, sus cambios y gravámenes. Se exceptúan los vehículos que circulen sobre rieles y los de uso acuático.
- 2) Inscribir las altas de los nuevos vehículos y el registro de bajas, cambios de dueño, gravámenes y modificaciones de las características físicas y del tipo de servicio que presta.
- 3) Efectuar las anotaciones preventivas pertinentes que emanen de autoridad judicial a través de oficio.”⁹³

⁹³Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, Ley número 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

Por lo tanto, es imperativo afirmar que el Registro de la Propiedad Vehicular nicaragüense resulta más amplio que su homólogo boliviano, ya que el propio ordenamiento jurídico le faculta expresamente para anotar medidas precautorias de embargo sobre vehículos, es decir, dichas medidas tanto al ser ordenadas y resueltas por el órgano jurisdiccional como su eventual ejecución por parte del registrador del Registro de la Propiedad Vehicular gozan de plena certeza jurídica y por lo tanto, se puede determinar que no se suscita la problemática planteada en el presente trabajo de investigación.

Es importante mencionar que el propio ordenamiento jurídico de Nicaragua, mediante la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito⁹⁴ regula expresamente que todos los propietarios de vehículos deben realizar el registro de los mismos en el Registro de la Propiedad Vehicular, algo que en el ámbito guatemalteco no ocurre, ya que no existe dentro del ordenamiento jurídico una norma que establezca dicha obligación por parte de los propietarios.

5.2.4. Resolución 5-E/2017 Argentina

La disposición de DNRPA (Dirección Nacional de Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios).fue creada por la Resolución 5-E/2017 que habilita la prohibición de circular y el pedido de secuestro y los levantamientos de estas medidas en caso que el Comprador comparezca a concretar la transferencia.

Para ello la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor, modernizó sus sistemas informáticos y sobre todo sus sistemas de trámites electrónicos, y actualizó sobre todo el servicio S.U.R.A. (SISTEMA ÚNICO DE REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES), que esta vigencia desde junio de 2012 y

⁹⁴Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, Ley número 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.

a través del cual se llevaran a cabo todos estos trámites y agilizará las medidas creadas.

Esta medida refuerza en Argentina el valor de las denuncias de venta por el Vendedor que hasta el momento se utilizaban para justificar exenciones de responsabilidad por infracciones, multas y descargos por impuestos.

A partir de esta resolución el vendedor/denunciante, una vez realizada la denuncia de venta, además, recibirá una notificación en su correo electrónico en caso de que el comprador concrete la transferencia (ésta medida aún no está vigencia), por cuanto una vez realizada la transferencia por el comprador “automáticamente “se dejan sin efecto las medidas de (prohibición de circular y pedido de secuestro).

El organismo que regula la medida, es decir la D.N.R.P.A. lo hace a través del sistema electrónico S.U.R.A. y éste a su vez a través de su Departamento de Servicios Informáticos

CAPITULO VI

TRABAJO DE CAMPO

El diseño de la investigación delimita el ámbito de estudio definiendo una población, entendida como el conjunto de unidades de análisis.

En ocasiones es posible y deseable medir todas y cada uno de los elementos de la población sobre alguna característica de interés, tal medición se conoce como censo.

Sin embargo en la práctica no se analizan todos los elementos de la población sino que se selecciona una muestra. La muestra es un subconjunto de la población, seleccionado por algún método de muestreo, sobre el cual se realizan observaciones, se tabulan y se analizan e interpretan resultados.

El proceso de muestreo se puede considerar como una serie de pasos cuyo resumen se presenta de la siguiente manera.⁹⁵

6.1. POBLACIÓN RELATIVA AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

- a) **Elemento:** Personas preferentemente que tengan o hayan tenido vehículo
- b) **Extensión:** En la ciudad de La Paz
- c) **Tiempo:** Durante el año 2019.

6.1.1. Unidades de muestra apropiadas

La unidad de muestra que se considera más apropiada son lugares donde hay muchos vehículos.

⁹⁵ DAVIS, Duane, "Investigación en Administración", Ed. Internacional Thompson, 200, Pág. 210

6.1.2. Marco Muestral

Se obtiene un listado de todos los que componen en cantidad personas que tengan o hayan tenido vehículos, o que hayan tenido algún problema en el G.A.M.L.P., o en Transito de la ciudad de La Paz.

6.1.3. Diseño de muestreo

Se utiliza una muestra probabilística donde todos los elementos tienen la misma posibilidad de ser escogidos, la selección de la muestra se efectúa de acuerdo a la técnica de aleatorio simple para poblaciones finitas cuya cantidad se precisa por la documentación.

6.2. FUENTES PARA LA RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Se utiliza las siguientes fuentes:

- **Fuentes Primarias.**- Se constituye personas que tengan o hayan tenido vehículos, y se obtendrá información importante.
- **Fuentes Secundarias.**-Normativa nacional e internacional.

6.3. INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Los instrumentos de recolección de datos son el mecanismo que utiliza el investigador para recolectar y registrar la información, entre estos se encuentran diferentes tipos. En la presente investigación se aplicó el cuestionario a personas que tengan o hayan tenido vehículos de la ciudad de La Paz.

Para recabar información con la aplicación de cuestionarios a través de un sistema abierto elaborado con el objeto de obtener información de los encuestados.

En este cuestionario se elaboran preguntas cerradas considerando las mismas como:

- Un refuerzo para establecer confiabilidad y veracidad en las respuestas.
- Previo al procedimiento se hace una breve explicación del cuestionario, para no causar molestias en la investigación.
- Con tales respuestas de los encuestados se hace el análisis respectivo.

6.4. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO

Resultado de la aplicación de este instrumento cuyo propósito es comprobar los objetivos generales y específicos, se transcribe y analiza de la siguiente manera:

PREGUNTA N° 1

1. ¿SABE A QUÉ SE REFIERE CUANDO HABLAMOS DE LA TITULARIDAD DE UN BIEN?

CUADRO N° 1

| ÍTEM | DESCRIPCIÓN | TOTAL | % |
|---------|-------------|-------|------|
| a. | Si | 6 | 20% |
| b. | No | 24 | 80% |
| TOTALES | | 30 | 100% |

GRAFICO 1:



Fuente: Elaboración propia en base a encuestas de acuerdo a cálculo de la muestra.

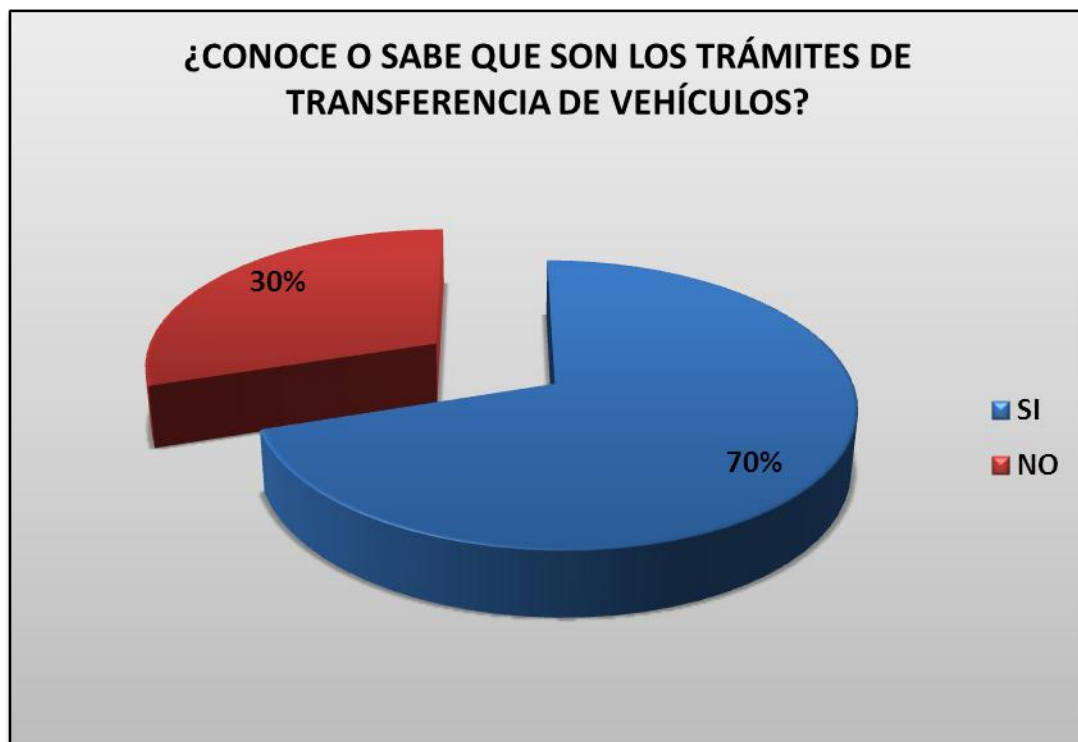
PREGUNTA N° 2

2. ¿CONOCE O SABE QUE SON LOS TRÁMITES DE TRANSFERENCIA DE VEHÍCULOS?

CUADRO N° 2

| ÍTEM | DESCRIPCIÓN | TOTAL | % |
|---------|-------------|-------|------|
| a. | Si | 21 | 70% |
| b. | No | 9 | 30% |
| TOTALES | | 30 | 100% |

GRAFICO 2:



Fuente: Elaboración propia en base a encuestas de acuerdo a cálculo de la muestra.

PREGUNTA N° 3

3. ¿CONOCE POR QUÉ SE DA LA FALTA DE REGISTRO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES CUANDO SE COMPRA UN VEHÍCULO QUE NO ES NUEVO?

CUADRO N° 3

| ÍTEM | DESCRIPCIÓN | TOTAL | % |
|---------|-------------|-------|------|
| a. | Si | 5 | 17% |
| b. | No | 25 | 83% |
| TOTALES | | 30 | 100% |

GRAFICO 3:



VEHÍCULO

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas de acuerdo a cálculo de la muestra.

PREGUNTA N° 4

4. ¿SABÍA USTED QUE LA FALTA DE REGISTRO PROPIETARIO DE VEHÍCULO OCASIONA PROBLEMAS A FUTURO COMO SER IMPOSITIVOS O JURÍDICOS?

CUADRO N° 4

| ÍTEM | DESCRIPCIÓN | TOTAL | % |
|----------------|-------------|-----------|-------------|
| a. | Si | 8 | 27% |
| b. | No | 22 | 73% |
| TOTALES | | 30 | 100% |

GRAFICO 4:



Fuente: Elaboración propia en base a encuestas de acuerdo a cálculo de la muestra.

PREGUNTA N° 5

5. ¿CREE USTED QUE ES IMPORTANTE REGULARIZAR EL TRÁMITE PROPIETARIO CUANDO UNO COMPRA UN VEHÍCULO QUE NO ES NUEVO?

CUADRO N° 5

| ÍTEM | DESCRIPCIÓN | TOTAL | % |
|---------|-------------|-------|------|
| a. | Si | 3 | 10% |
| b. | No | 27 | 90% |
| TOTALES | | 30 | 100% |

GRAFICO 5:



Fuente: Elaboración propia en base a encuestas de acuerdo a cálculo de la muestra.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

- La naturaleza jurídica del Registro propietario de Vehículos es de índole eminentemente tributaria, es decir, se constituye como un registro administrativo de control el cual gestiona la inscripción de todos los vehículos terrestres que circulan en el territorio nacional, a efecto de determinar las obligaciones tributarias a las que se encuentran afectos dichos vehículos, por parte de la Administración Tributaria, es decir, busca facilitar la determinación y recaudación del impuesto sobre circulación de vehículos. Ley N° 31 Ley de Marco de Autonomías y de centralización “Andrés Ibáñez” de 19 de julio de 2010.
- El ordenamiento jurídico boliviano precisa regular la materia registral vehicular de forma más amplia, estableciendo expresamente la obligación que tienen los propietarios de inscribir sus respectivos vehículos en un registro de propiedad vehicular, en este caso, en el Registro General de la Propiedad, para que a futuro los propietarios de vehículos no tengan ningún problema por los impuestos o temas de tránsito.
- El Registro General de la Propiedad vehicular es el único competente de conformidad con la ley para realizar anotaciones relacionadas con los gravámenes que recaigan sobre los vehículos terrestres, que adeuden impuestos, tengan observaciones o sanciones, de las cuales el G.A.M.L.P., puede iniciar demandas tales como las medidas precautorias de embargo de bienes.

- Es necesario que las autoridades propongan una normativa para regular este aspecto de los vehículos que no realizaron su transferencia en lo que concierne al verdadero derecho propietario, ya que de conformidad con ordenamiento jurídico boliviano la naturaleza jurídica y objeto de dicho registro no le faculta para realizar dichas funciones.

- Las funciones establecidas por las leyes respectivas, tanto para el Registro General de la Propiedad como para el Registro de Vehículos, precisan que este último no puede ser considerado como un registro público, únicamente con un poder o un documento privado, esto no se le considera como un registro de control para el cumplimiento de obligaciones tributarias como el impuesto de circulación de vehículos, por lo tanto, dicho registro resulta incompetente para ejecutar las medidas sobre los vehículos terrestres.

7.2. RECOMENDACIONES

- 1) El Registro General de la Propiedad vehicular es la única forma para gestionar la inscripción de vehículos terrestres y, por lo tanto el G.A.M.L.P., está facultado para realizar los registros correspondientes relacionados con la propiedad y poder tomar las medidas necesarias sobre dichos vehículos para su cumplimiento.

- 2) Es de suma importancia que se cumpla con la transferencia en segundas ventas obligatoriedad de inscripción de vehículos en el Registro de Propiedad, ya que es la única forma legalmente para ejecutar y regular el derecho propietario y así los dueños que venden sus vehículos queden exentos de cualquier problema de impuestos, judiciales o de tránsito.

- 3) Es preciso que por parte de las autoridades del G.A.M.L.P., se disponga políticas de socialización a poseedores de vehículos terrestres, sobre la

problemática que conlleva no realizar la transferencia de un vehículo, así motivarlos para que realicen dicho trámite.

- 4) Es importante que las normas jurídicas que regulan la transferencia de vehículos sean flexibilizadas, a efecto que el usuario no encuentre dificultades para realizar la transferencia del vehículo, con ello evitar la problemática planteada.
- 5) Es necesario que el G.A.M.L.P., genere las herramientas necesarias a los vendedores legalmente registrados como propietarios de vehículos, de registrar su venta, así poder alertar al G.A.M.L.P., para que haga el uso de la tecnología digital como es la plataforma de RUAT, en la cual se puede emitir restricciones a aquellos compradores de vehículos que no realicen su transferencia.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Decreto número 477, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, Ley número 431, Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.
- BARDALLO Julio R., PARDIAS Walter. y TOUCON Darío. "Automotores enajenación – documentación y registración, Montevideo 1972
- Barrios Carrillo, Axel Estuardo, Aspectos fundamentales de los registros en Guatemala, Guatemala, editorial USAC, 1998, pág. 48.
- C.D. Buchanan (1958). «1». Mixed Blessing: The Motor in Britain. Leonard Hill.
- Cabanellas de Torres, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, tomo III, Argentina, editorial Heliasta, 1991.
- Cabanellas de Torres, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, tomo III, Argentina, editorial Heliasta, 2001.
- CAJIAS Magdalena, "La Paz en el Siglo XX" - Colección Bicentenario - Tomo 4, SANTILLANA -LA RAZÓN, 2009.
- CALLIZAYA GONZALO. Cómo elaborar monografías, tesis y tesinas. Cuarta edición 2006. La Paz - Bolivia.
- Chico y Ortiz, José María, La importancia jurídica del registro de la propiedad, España, editorial Pons, 1995.
- Código Civil aprobado por DL 12760 de 06/08/1975
- Código Civil Boliviano – Vigente Y Actualizado 2012.
- Código Nacional de Transito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18/12/2008
- Congreso Nacional de la República de Honduras, Decreto número 216-2004, Ley de Estructuración de la Administración Tributaria.
- Constitución Política del Estado (CPE) (7-Febrero-2009)

- Cornejo, Américo Atilio, Derecho Registral, Argentina, Editorial Astrea, 1994.
- DAVIS, Duane, “Investigación en Administración”, Ed. Internacional Thompson, 2000
- De Cossio y Corral, Alfonso, Instituciones de Derecho Hipotecario, Bosch, España, 1956..
- Diccionario de la Real Academia Española, Vehículo, Diccionario Enciclopédico Vol. 1, 2009
- Dosamantes Terán, Jesús Alfredo, Los principios registrales y el registro nacional agrario, México, Colegio de Notarios del Estado de Sonora, 2003..
- Dosamantes Terán, Jesús Alfredo, Op. Cit., pág. 13.
- EL DIARIO, 15 de junio de 2011 “El primer automóvil”. Posnansky nació en Viena, Austria, el 12 de abril de 1873.
- G. Cabanellas y L. Alcalá-Zamora, Diccionario enciclopédico de derecho usual. Edición: 27 Imp / Ed.: Buenos Aires, Argentina: Heliasta, 2001.
- García Solé, Fernando, Derecho de los bienes muebles: financiación y garantías en la contratación mobiliaria, España, editorial Marcial Pons, 2002.
- Georgano, G.N. Cars: Early and Vintage, 1886-1930. (London: Grange-Universal, 1985).
- Gonzalo Pomier Ríos en la presentación de su obra “Historia del Sindicato Litoral”, La Paz, 4 de mayo de 2012, en los ambientes de la Vicepresidencia del Estado.
- HERNÁNDEZ Roberto y otros. Metodología de la investigación. (2006: 8).
- Ley De Gobiernos Autónomos Municipales - Ley N° 482
- Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Registro salvadoreño
- Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010.
- Machicado, Jorge, “Los derechos reales”, apuntes jurídicos, 2014

- Manuel OSSORIO, Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales Ed 2005
- Manzano Solano, Antonio, Derecho Registral Inmobiliario, España, editorial Colegio Registradores, 1991.
- Marín Pérez, Pascual, Introducción al Derecho Registral, España, Revista de derecho privado, 2001.
- Martín A. Cagliani, Universidad de Buenos Aires: "Historia del automóvil", 2001.
- Molinario, Ángel E., Curso de Derecho Registral Inmobiliario, Argentina, Registro de la Propiedad Inmueble, 1971..
- MONTES, Ángel Cristóbal. Introducción al derecho inmobiliario registral. Editorial Librería General. 1986, España.
- Muñoz, Nery Roberto, Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco, Guatemala, Infoconsult, 2005, pág. 66.
- Musto, Néstor Jorge, Derecho Reales, tomo I, Argentina, Astrea, 2000,
- Ossorio, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Guatemala, Datascan, S.A., 2000.
- Palacios Echeverría, Iván, Manual de Derecho Registral, Costa Rica, Investigaciones Jurídicas, S.A., 1997.
- Pérez Fernández del Castillo, Bernardo, Derecho registral, 8va. edición, México, Editorial Porrúa, 2000.
- Pons, Pedro Faudos, Lecciones de Derecho Registral, Atelier, 2008.
- Presidente de la República de El Salvador, Decreto número 61, Reglamento General de Transito Vial y Seguridad Vial.
- Puig Peña, Federico, Compendio de derecho civil español, tomo II, España, Ediciones Pirámide, S.A., 1976..
- Reglamento del Código de Tránsito, 8 de Junio de 1978;
- Roca Sastre, Ramón María, Instituciones del derecho hipotecario, tomo I, España, Bosch, 1968, pág.17.
- <http://buscon.rae.es/drael/SrvltConsulta?TIPO BuS=3&LEMA=registrador>,

- <http://www.cachanweb.com.ar> automóvil.htm
- <https://www.ruat.gob.bo/informacioninstitucional/historia/InicioHistoria.jsf>
- www.ensubasta.com.mx/historia del automovil.htm -