

1. PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA.

1.1- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

¿Cómo puede la autoridad administrativa solucionar y evitar en el futuro la saturación de los depósitos de vehículos permisionados?

La idea de tomar el tema para tema de tesis, surgió a través de la observación de éste; ya que es notorio simplemente al pasar cerca de cualquier depósito. La impresión que causa, es la presentación de un lugar abandonado, ocasionado por la acumulación de autos chatarra, colocados unos encima de otros.

Lo anterior, por ser un problema de índole nacional, origino un gran interés que propicio la elección del tema para tesis. De lo anterior, surge como cuestionamiento del por que simplemente los depositarios después del transcurso del tiempo lo venden y así terminan con su responsabilidad de seguir custodiando los autos.

La solución del problema no es tan simple como se plantea en el último cuestionamiento, ya que los vehículos que algún día fueron recibidos en calidad de depósito, no existe ningún termino el cual libere de responsabilidad que contrajo el depositario. De tal manera, que no existe ningún ordenamiento que delimite un termino en el quede eximido el depositario a custodiarlo o a restituirlo a su propietario, cuando se lo pida el depositante. Por lo que se origina, que existan en

algunos depósitos autos en calidad de depósito hasta un periodo superior a los treinta años.

Una vez transcurridos plazos como el último, los autos que alguna vez fueron útiles, ahora sólo pueden denominarse como autos chatarra; de lo anterior, se desprende el aspecto de lugar abandonado y sobre todo la gran problemática que sufren en general los depósitos de vehículos permisionados.

1.1.1. SITUACIONES JURIDICAS EN LAS QUE SE ENCUENTRAN LOS VEHÍCULOS QUE HAN SIDO ABANDONADOS.

¿Cuales son las situaciones jurídicas en las que se encuentran los vehículos que han sido abandonados?

El Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares en su artículo 46 E nos habla que el propietario del vehículo deberá de recabar la liberación de la autoridad judicial competente, si es el caso. Posteriormente deberá de acompañar la factura o carta factura, la liberación de la autoridad judicial, y el comprobante de pago de multa, si hay en su caso infracciones. Por último deberá de pagar el servicio del permisionario de arrastre, arrastre y salvamento, el servicio que corresponda, para la entrega de su vehículo. A continuación se dará un panorama general, en el cual los vehículos se puedan encontrar jurídicamente, y las posibles causas de su abandono.

1. Vehículos detenidos por la Policía Federal Preventiva y por los inspectores del Auto transporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

a) En éste supuesto, existen vehículos detenidos únicamente por motivo de las infracciones, éstos se encuentran exclusivamente a disposición de autoridades administrativas. La autoridad en éste caso, no realiza ningún procedimiento coactivo, mediante el cual haga efectivos los créditos fiscales; derivados de infracciones y otros posibles adeudos.

b) Otra situación que sucede dentro de este supuesto, son los vehículos que son detenidos por accidente y se encuentran a disposición de la SCT así como la autoridad judicial. (En esta variable, puede darse el caso que estos vehículos no tengan ningún adeudo fiscal, por no haberse cometido alguna infracción.) Existen tres variantes en esta hipótesis:

- Expedientes archivados como terminados sin liberar los vehículos. Es decir, el M.P. o Juez de Distrito lo ha declarado terminado y se archivo, sin que haya ordenado la devolución a quien le correspondiera.
- Vehículos que son liberados por el M.P. o por el Juez de Distrito, y que aún están a disposición de la S.C.T. Este supuesto sucede cuando ya se ha obtenido la liberación de la autoridad judicial, pero no se liberado ante la S.C.T.; Debido a que no se reúne la documentación necesaria o por razones económicas.

- Vehículos liberados por la Autoridad Judicial y por la S.C.T. y que no han sido recogidos. En ésta caso se encuentran los vehículos que sus propietarios consideraron abandonarlos, por considerar el monto de los adeudos acumulados por los servicios en relación al costo del vehículo.
- 2. Vehículos detenidos por la P.G.R. y/o por los Juzgados de Distrito sin intervención de la S.C.T. En estos casos, las normas aplicables son el Código Penal Federal, el Código de Procedimientos Penales y Ley Federal para la Administración de Bienes Asegurados, Decomisados y Abandonados, vigente hasta el 20 de junio del 2003 y abrogada por la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público. En éste supuesto, los bienes que se encuentran a disposición del Servicio de administración de Bienes, la gran mayoría sólo ha tomado posesión jurídica; pero no material, pues los vehículos siguen bajo las custodia de los permisionarios.
- 3. Vehículos que la autoridad Judicial Federal decretó su decomiso y ordeno a la S.H.C.P. proceder a su enajenación. Antes de la creación del Servicio de Administración de Bienes Asegurados, Decomisados y abandonados en 1999, cuando la Autoridad judicial Federal decretaba el decomiso, ordenaba a la Administración local de Recaudación que procediera a una subasta; Dichas ordenes no fueron ejecutadas debido a que los Administradores no tenían las facultades para negociar con los permisionarios el costo de los servicios.

1.1.2. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER OFICIO DE DEVOLUCIÓN DEL VEHÍCULO.

Como se menciona, sólo si sigue un procedimiento penal, será consignado ante el M.P., local o federal según sea el caso; de tal manera que estará sujeto a una averiguación previa. El conductor podrá garantizar la reparación del daño, para que el M.P. pueda girar el oficio de liberación al jefe del departamento del auto transporte Federal.

Una vez que se ha obtenido el oficio, podrá presentar en la Delegación de Auto transporte Federal, del Centro S.C.T. que corresponda, de la Secretaría de comunicaciones y Transportes con los siguientes requisitos:

- 2 copias de la factura o carta factura, previo cotejo.
- 2 copias de la tarjeta de circulación, previo cotejo.
- 2 copias de la identificación oficial de la persona designada por la autoridad judicial correspondiente, previo cotejo. Tratándose de personas morales deberá de acompañar una copia de su poder, previo cotejo del original.
- 2 copias del oficio de la liberación de la autoridad judicial correspondiente y su original para entregar.
- La orden de cobro de la infracción a que se haya hecho acreedor.
(Documento proporcionado por la delegación tramitadora)

En el estado de Tlaxcala la responsable es la C. Antonia Muñoz Ocomonati, quien es Jefe de oficina de supervisión; en horario de lunes a viernes de 8:00 a las 14:00 horas. El telefono para su atención es el 01 246 462 226 68 y 01 246 462 42 12. Con dirección de la calle Guridi y Alcocer S/N Esquina Calzada de los misterios, C.P.90000, Tlaxcala, Tlaxcala.

Una vez que se han presentado los requisitos anteriores, si se ha cometido una infracción; se elaboran la orden de pago en base a la boleta de infracción, que ha sido elaborada previamente por el Policía Federal Preventivo. La dirección de auto transporte federal, debería elaborar la calificación de las infracciones, sobre la base de los mínimos y máximos de los días de multa establecidos; pero en la realidad ya tienen un tabulador establecido, con los días máximos permitidos. El artículo 200 del Reglamento de transito en carreteras federales, nos establece que para aplicar las sanciones pecuniarias se debe considerar la gravedad y la capacidad económica del infractor; lo anterior en la realidad no aplica en el Estado de Tlaxcala.

Obtenida la orden de cobro, se dirige a Recaudación de Rentas del estado que se trate, de la Secretaría de Finanzas; para realizar el pago. Se regresa a la Secretaría de Comunicaciones con la orden de cobro pagada, para que le entreguen el oficio de devolución realizado por el jefe del departamento del auto transporte y dirigido al permisionario que se trate.

El procedimiento para la obtención del oficio de devolución dirigido al permisionario, en teoría debería de realizarse en dos horas; en la practica en

promedio las personas lo inician desde las 9:00 AM, hasta las 3:00 PM cuando reciben el oficio de devolución. Este tiempo no considera la obtención del oficio de la devolución ante la autoridad judicial, si es el caso.

1.1.3. RETIRO DE VEHÍCULOS POR ORDEN PRESIDENCIAL DE 1972 A 1974.

Fue en el sexenio de Luis Echeverría Álvarez, durante los años de 1972 a 1974 cuando se recolecto “chatarra” de los depósitos. El retiro de vehículos había violado los acuerdos establecidos entre los permisionarios y las autoridades, ya que les habían prometido a los permisionario darles de un 5% a un 10% de los ingresos, como pago de sus servicios. Sin embargo, en la mayoría de los casos retiraron vehículos y dejaron a los permisionarios chatarra; además de no pagarles nada por los servicios prestados.

El 7 de enero de 1974, José Ruiz Sandoval, entonces Presidente de la Unión Nacional de Permisionarios de Servicios de Grúas; le envió al Lic. Fernando Peláez Cervantes, entonces Director General del Autotransporte Federal, un proyecto de venta masiva de los vehículos que se encontraban depositados. Este consideraba como chatarra los vehículos que tuvieran más de dos años en calidad de depósito y proponía un Remate. Además proponía efectuar un balance total en el ámbito nacional, por medio de cada Dirección General de cada Delegación; y consideraba al permisionario como postor preferente, como justa compensación por los servicios. Proponía la conveniencia de que no fuera un

programa aislado, sino el inicio de medidas periódicas; además en caso de que el permisionario no quisiera hacer valer su derecho de preferencia, se haría la convocatoria a postores en general.

El 16 de febrero de 1974 se hizo girar un escrito de José Ruiz Sandoval, en el cual indicaba que se había presentado en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el Director General del Auto transporte Federal, con el Lic. Fernando Peláez Cervantes el día 6 de febrero de 1974. Indicando el Director que el asunto se debía tratar con Altos Hornos de México, S.A., pues el Presidente Luis Echeverría había donado los vehículos a esa empresa. Posteriormente, el Sr. José Luis Sandoval se presentó en Altos Hornos de México, S.A. con la persona indicada, misma que se rehusó sistemáticamente a aceptar hacer el pago de los servicios del permisionario. Por lo anterior, manifestó que “no estábamos dispuestos a entregar un solo vehículo, sin el pago correspondiente”.

El 21 de febrero de 1974 el Ing. Ramos Noriega, entonces Coordinador General de Altos Hornos de México, S.A., respondió al Sr. José Ruiz Sandoval que ya se encontraba en operación el sistema de recolección; que se habían adquirido equipos especializados para la preparación de la chatarra, en forma rápida y eficaz.

En consecuencia el 21 de enero de 1975, el Delegado de Tlaxcala envió al Coordinador de Delegaciones del Centro SCOP un escrito; en el cual indicaba que el C. Eduardo Reygadas Fernández era responsable por la entrega de los Vehículos a Altos Hornos de México, S.A. Debido a que los había entregado sin autorización

de la delegación, había cometido una irregularidad y se había hecho acreedor a una sanción.

A pesar de que el titular de esos años ya no era el mismo, la razón social no se había cambiado; por razón de confidencialidad se le llamará únicamente permisionario. En el mes de junio de 1991, la Contraloría Interna de la Delegación correspondiente, realizó una inspección física de los vehículos que habían ingresado y salido; Resultando el permisionario responsable por derecho y no hecho por el supuesto faltante. Por lo anterior, al permisionario se le cito de forma verbal innumerablemente y se le estimo una cantidad de \$111,947,220.00 por el motivo de los supuestos faltantes. Además se le amenazo de cancelar su permiso y obligo a firmar el supuesto faltante.

En tal insistencia, el Jefe de la Unidad de Asuntos Jurídicos de ese Centro SCT, denunció al permisionario por Abuso de Confianza por primera vez el 15 de octubre de 1992 y nuevamente el 30 de mayo de 1994; en la segunda no inicio la averiguación previa, ya que ya había prescrito la acción penal.

De este caso, surgen los siguientes cuestionamientos:

-Ésta podría ser una causal de revocación de permiso, como se vera en el apartado de permiso de depósitos; además de las sanciones pecuniarias. Como se vio en éste caso los permisionarios serán los mayormente responsables, por realizar algún mecanismo de enajenación, que no este bien legalizado.

-En conclusión se debe de encontrar una solución a la saturación de los depósitos sin que en el presente, futuro o hasta futuro lejano incurran en responsabilidad, tanto funcionarios como permisionarios.

1.1.4. ANTECEDENTES DE LAS GESTIONES REALIZADAS PARA SU SOLUCION DEL PROBLEMA.

La Secretaría de comunicaciones y Transportes permisiona a los particulares para la prestación del servicio de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos. En la actualidad los depósitos de vehículos presentan problemas de saturación, los cuales se encuentran en las situaciones jurídicas descritas y abandonados. La acumulación de los vehículos se ha generado debido a disposición de diferentes autoridades o aún habiendo sido liberadas, los propietarios no los recuperan por su incosteabilidad o por que no cuentan con la documentación.

Durante la administración de Miguel de la Madrid Hurtado se celebraron múltiples reuniones de trabajo con la participación de la S.H.C.P., la P.G.R., Subcomité de Grúas de entonces de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, por parte de la Secretaría de comunicaciones, el área jurídica, la contraloría interna y la entonces Dirección General del Autotransporte Federal; las reuniones anteriores dieron el resultado de un levantamiento de un censo físico en el ámbito nacional. El censo se realizo por medio de las 66 unidades foráneas de la

Dirección General de Auto transporte Federal, en cada uno de los depósitos existentes en la República Mexicana; éste trabajo termino en junio de 1988.

Las copias del censo se enviaron a la P.G.R., con el objeto de que sus Delegados de Circuito comunicaran la situación jurídica de los vehículos, que se encontraban a disposición de agencias del M.P. En ese momento, se planteo la posibilidad de rematar de acuerdo al artículo 41 del Código Penal Federal; Que se refiere al destino de los bienes que están a disposición de autoridades investigatorias, que hayan sido decomisadas y no hayan sido reclamadas por sus propietarios. Por diversas razones, la P.G.R. no continuo con el seguimiento de los trabajos.

En la administración de Carlos Salinas de Gortari, a instancia de la Dirección General de la S.C.T., se retomo la problemática en cuestión; se plantearon algunas alternativas de solución que no se concretaron. Al mismo tiempo, la misma Dirección General solicito la intervención de la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, para que se conociera su opinión de las propuestas de solución para el desalojo de vehículos. De éstas reuniones, se le consigno al S.H.C.P., sin importar el tipo de autoridad que estuviese a disposición los vehículos; para que de acuerdo a sus atribuciones realizare un remate de éstos y estableciera un fondo de contingencia para cubrir eventuales reclamaciones.

La propuesta anterior, se comunico de manera oficial a la Secretaría de la contraloría General de la Federación y a la S.H.C.P., solicitándole cada una nombrará un representante para analizar el caso. Ambos autoridades nombraron

sus representantes y se realizaron reuniones de trabajo, para instrumentar la propuesta. El representante de la S.H.C.P. informo a los tesoreros estatales la propuesta y obtuvo el visto bueno, de los vehículos a disposición de autoridades del fuero común. Se estableció nuevamente contacto con la P.G.R. dándole a conocer los avances y esperando la incorporación a la propuesta.

Se reviso el censo de 1988 y se envió copias a los centros S.C.T., para que por medio de sus 66 departamentos actualizaran el inventario físico. La P.G.R. en respuesta designo un representante, al cual se le enviaron los listados de los censos actualizados. En octubre del 1993 la P.G.R. informo la decisión de incluir los vehículos que estuvieran bajo su jurisdicción, aún en averiguación previa; considerando el fondo de contingencia para las posibles reclamaciones. La misma información se le entrego a la S.H.C.P. para que su unidad de comercialización de bienes iniciará la subasta pública de los vehículos. La venta debía de apegarse a ciertos criterios, se venderían únicamente los que se encontraran en condiciones de chatarra (sin que se pudiesen reincorporar o sean utilizadas para auto partes) y se seleccionaría los que se posibilitará la reincorporación a su circulación. La concretacion de la venta obligaría a los permisionarios del servicio de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos a la renovación de su flota.

El 10 de noviembre de 1994, el secretario ejecutivo del consejo asesor para la determinación del destino de las mercancías que pasen a propiedad del fisco federal, envió al C.P. Director Alejandro Peniche Álvarez la respuesta de la reunión celebrada el 31 de octubre de 1989. En la cual destaca que la venta se

realizaría mediante licitación pública, sólo se vendería lo que se considerara como chatarra y sería supervisado por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación.

Fue el 22 de noviembre de 1994 cuando el Reglamento de Autotransporte y Servicios Auxiliares se publicó en el Diario Oficial de la Federación, era aún presidente de la República Mexicana Carlos Salinas de Gortari y Secretario de Comunicaciones y Transportes el Lic. Emilio Gamboa Patrón. Su sección segunda contemplaba al arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, en tan sólo cinco artículos. El artículo 44 definía al servicio de arrastre; el artículo 45 definía al salvamento, el artículo 46 definía al depósito; el 47 indicaba que el salvamento se sujetaba a un rol de servicios y el artículo 48 nos hablaba de la obligación del permisionario de elaborar la memoria descriptiva. Aún con todas las gestiones anteriores se habían olvidado de implementar un término y mecanismo que solucionara la acumulación de vehículos.

Podría considerar que el presidente Salinas fue quien tuvo gran interés para la solución del problema, pero fue el término de su sexenio el que impidió que pusiera en práctica la solución al problema.

Durante el Gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León, en mayo de 1995, la Dirección General de Transporte Terrestre envió escritos al Director General de Recursos Materiales de la Procuraduría General de la República, entonces Lic. Francisco Garduño Herrera; Al auditor General de la Unidad de Contraloría Interna de la S.C.T., entonces Lic. Fermín Carpio Suárez; al Director de la

administración de la S.C.T., entonces Lic. Francisco Camarena Navarro; al director General de la Unidad de Normatividad de Adquisiciones, Obras Públicas, Servicios y Patrimonio Federal de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, entonces Dr. Antonio G. Scheleske Farah, para que la propia dirección General de transporte Terrestre fuera la que realizará directamente la enajenación de los vehículos.

El 13 de junio de 1995 el Director General envió a los Directores Generales de los centros S.C.T. la instrucción de que solicitará a los permisionarios de su jurisdicción una relación de los vehículos considerados como chatarra, sin que puedan ser incorporados a la flota vehicular. Con relación a lo anterior, el 19 de junio de 1995 la Dirección General de transportes terrestres envió nuevamente a cada director de la SCT para que realizare un censo físicamente, con el objeto de levantar un acta administrativa que considerará la marca, modelo, número de serie y placas de los vehículos considerados como chatarra. El censo no se realizo completamente, en razón de la falta de personal, debido a la cantidad de vehículos que se tenían que inspeccionar físicamente era inmensa.

Fue con el Presidente Zedillo en su sexenio, cuando se manejo un posible proyecto de Reglamento de los servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito de vehículos. Sus primeros trabajos iniciaron en el año de 1993, su primer versión se presento el 17 de julio de 1995. Lo importante de éste, es que consideraba el capítulo VI el desalojo de los depósitos de los vehículos, en su

artículo 31 instauraba su procedimiento en sus cinco fracciones. Después de cincuenta reuniones y siendo noviembre de 1996, se había obtenido la cuarta versión consentida por el Departamento Jurídico, de la Dirección General de Auto transporte; como un proyecto de Reglamento, dirigido al Presidente de la Republica. A principios de 1997, nuestra sorpresa mayor fue que lo estaba empezando a revisar otra mesa de trabajo, de otra especialidad. Fue en otras mesas de trabajo, donde se supo que se llegó hasta una novena versión; sin que hubiese prosperado más allá de un Proyecto de Reglamento.

Es hasta abril de 1997 cuando los centros S.C.T. enviaron a cada permisionario un instructivo para el llenado del inventario para el desalojo de desechos ferrosos vehiculares en los depósitos permisionados. Este instructivo contemplaba 25 datos a llenar por cada vehículo, razón por la cual en la realidad no lo llenaron todos los permisionarios. El 11 de marzo de 1998, nuevamente a cada permisionario se le requirió información del porcentaje de deterioro de los vehículos.

Posteriormente se propuso un programa piloto para la destrucción de desecho ferroso vehicular, en el cual contemplaba un fideicomiso liquidador de instituciones y organizaciones auxiliares de crédito, conocido como fideliqu. Este contemplaba un procedimiento operativo para la destrucción del desecho ferroso vehicular, procedimiento para pesaje y retiro del desecho ferroso vehicular y indicaba que los pilotos iban a ser Grúas Villagran de Puebla, S.A., Grúas del valle y Grúas Puebla. Este programa no prospero, por que los costos que cobraba fideliqu

por la licitación eran muy altos; mientras que los ingresos se estimaban en 50 centavos el kilogramo de chatarra, y en consecuencia no quedaba mucho para el pago de los servicios del permisionario.

Todavía en la administración de Ernesto Zedillo Ponce de León, siendo Secretario de comunicaciones y Transportes Carlos Ruiz Sacristán, el día 28 de noviembre del 2000 se publicó un decreto que reformó entre otros los artículos 44, 45 y 46 del Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares; además adicionó entre otros los artículos 44A, 44B, 44C, 44D, 44E, 44F los cuales hablan del arrastre; adicionó los artículos 45A, 45B, 45C, 45D, 45E, 45F, 45G los cuales hablan del arrastre y salvamento; y además adicionó los artículos 46A, 46B, 46C, 46D, 46E los cuales hablan de depósito de vehículos. Es una pena que ningún artículo solucionará el problema de la saturación, a pesar de las adiciones en la sección cuarta, que habla del depósito de vehículos.

En la presente administración del presidente Vicente Fox Quesada, retomo el tema y fue el Lic. Francisco Gil Díaz, Secretario de Hacienda y Crédito Público, el cual ha tenido interés en busca de una solución. El 20 de julio del 2001 se le envió un escrito al Secretario de S.H.C.P. en cual se le hacía la observación de que en las reformas del 28 de noviembre del 2000, no se habían considerado la solución al problema. Se le propuso que los vehículos no permanecieran por más de dos años, que el avalúo lo realizarán peritos de la S.H.C.P., el procedimiento de venta y la posible aplicación del importe de la subasta. El 14 de Agosto del 2001 contestó el Procurador Fiscal de la Federación, que se solicitará una acción

concreta y que no correspondía llevar registro de los asuntos, sólo si contenía una solicitud expresa.

El 22 de agosto del 2001 se llevó a cabo una reunión de los propietarios de los depósitos para que se cree un procedimiento que enajene la chatarra.

Ahora con la adición al Código de Procedimientos Penales y la Ley Federal para la Administración y Enajenación de bienes del Sector Público, se había prometido un avance a la solución del problema, pero como se verá más adelante, esto no solucionó completamente el problema de la saturación de los depósitos de vehículos.

1.1.3. BREVE DESCRIPCIÓN DE LO QUE TRATARÁ.

El contenido del proyecto básicamente se compone de cuatro rubros importantes:

El primero comprende a los Depósitos de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en caminos y puentes de jurisdicción federal y/o en su caso, remitidos por la autoridad competente como elemento principal de la investigación, se debe comprender en el marco legal en el cual se encuentran los depósitos legales. De tal manera que se debe de estudiar al permiso y posteriormente al permiso de depósito de vehículos; el último aspecto nos dará una idea clara de las condiciones jurídicas, en las que funcionan éstos.

El segundo rubro, se estudiará el depósito como contrato y el depósito de vehículos como contrato. El primer punto tiene el interés a tratar, ya que como no existe suficiente legislación de los depósitos de vehículos, el Código Civil Federal en ha sido el complemento legal. Como se explicará mas adelante, el inventario es el documento que produce los derechos y obligaciones para las partes.

Cuando se realice el estudio del depósito de vehículos como contrato, se verá las razones por las cuales el depósito de vehículos no es un contrato. Lo anterior, será un interesante estudio comparativo entre el contrato de depósito y el depósito de vehículos.

El tercer rubro comprende el planteamiento de las situaciones jurídicas que se ocasionan como consecuencia de un accidente automovilístico principalmente o el aspecto administrativo que sucede principalmente en las infracciones. Se puede decir que un accidente automovilístico, casi en todos los casos existe la responsabilidad civil, en otras ocasiones se produce lesiones, homicidio, daño en propiedad ajena, ataques a las vías generales y/o infracciones. Las situaciones jurídicas anteriores, no necesariamente suceden todas o sólo una de ellas, estas pueden producirse indistintamente.

El cuarto contempla el estudio del decreto que adiciona el Código de Procedimientos Penales y la Ley Federal para la Administración y Enajenación de bienes del Sector Público. Una vez que se consideren diferentes medios para adquirir la propiedad, se hará un estudio del decreto únicamente de los artículos

que se aplicables al depósito de vehículos, análisis del termino de los 90 días para considerar como abandono en favor del Gobierno Federal.

Este rubro considerara la adición al Reglamento de Auto transporte Federal, el cual deberá de remitir al procedimiento de enajenación considerado en la Ley Federal para la Administración y Enajenación de bienes del Sector Público. Esta adición la considero adecuada para solucionar la saturación de los vehículos accidentados en el depósito de vehículos y evitando la acumulación futura que se pudiera dar. Además, deberá estar soportado por la investigación, demostrando con esto que este es la mejor solución al problema; atendiendo a las condiciones peculiares de este problema, el marco legal, considerar el problema como de carácter nacional.

Por consecuencia, el tema objeto de la investigación será: Adición del Reglamento de Autotransporte federal y Servicios Auxiliares, respecto a la saturación de depósitos de vehículos permisionados el cual se plantea como una solución al problema planteado.

1.2. HIPOTESIS

Basándome en los elementos constitutivos del problema, formule la siguiente hipótesis:

En la medida en que se adicione el Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares los depósitos de vehículos permisionados, estableciendo un termino liberatorio y remitiendo al procedimiento de enajenación conveniente; la

autoridad administrativa podrá solucionar y evitar a futuro la saturación de estos, aprovechándose los recursos económicos que nos proporcionen.

1.3. OBJETIVO GENERAL.

Efectuar un estudio jurídico de la reglamentación existente de los depósitos de vehículos permisionados, para detectar el medio idóneo para promover legalmente la solución a la saturación de los depósitos de vehículos permisionados y al mismo tiempo evitar el un futuro el acumulamiento.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Realizar un estudio de las normas administrativas que regulan al depósito de vehículos permisionados, lo cual nos dará un panorama general del marco legal en el cual operan los depósitos de vehículos permisionados; para entender que el permisionario no cuenta con instrumentos jurídicos que lo liberen de la responsabilidad de custodiar los vehículos indefinidamente.

Realizar un estudio a la figura del contrato de depósito de vehículos y el depósito de vehículos permisionado como contrato. Aquí se demostrara que el depósito de vehículos no es un contrato, pero lo importante es el estudio comparativo que se realiza de las dos figuras.

Se analizaran las posibles situaciones jurídicas, en las cuales conjunta o indistintamente pueden estar los vehículos que se encuentran en los depósitos de

vehículos permitidos. Lo anterior, se podrá realizar un estudio de las penalidades y de la prescripción de las penalidades, con el objeto de establecer un término que libere al permitido de la obligación de resguardarlo.

Mostrar que el abandono de vehículos en depósitos permitidos, es una pérdida de recursos que bien puede ser reutilizados y al mismo tiempo se desperdician recursos monetarios para custodiarlo.

La obtención de información podrá demostrar la necesidad de la adición del Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares, para solucionar la acumulación de los depósitos de vehículos permitidos; indicando un término que cause abandono en favor de la federación y nos remita a la ley federal para la administración y Enajenación de Bienes del Sector Público para seguir el procedimiento enajenación elegido.

Proponer un mecanismo de enajenación de los vehículos que se encuentran en depósitos permitidos, en los que se beneficien tanto el mismo permitido SHCP y SCT; resolviendo al mismo tiempo los problemas jurídicos y económicos ocasionados por este fenómeno.

1.5. JUSTIFICACION.

En la actualidad, la prestación del servicio de Depósito vehículos se ha convertido en una carga económica para los permitidos; como consecuencia del abandono de los vehículos por parte de los propietarios como de las Autoridades. Lo anterior ocasiona, que se deban destinar más recursos económicos

para prestar el servicio de depósito; de tal manera que se requieren espacios físicos adicionales, un mayor número de empleados y la necesidad de constantes acomodos.

Esto es que lejos de recibir beneficios económicos, el permisionario deba de realizar constantes y crecientes inversiones en la inútil custodia de los vehículos, que por su deterioro y abandono cada día tienen un valor menor. Los adeudos del servicio de arrastre y salvamento, se incrementan únicamente en caso de la modificación de las tarifas; y lo que corresponde a la pensión, incrementa en razón del costo diario por pensión y de acuerdo al vehículo que se trate.

De igual forma la economía nacional se ve afectada directamente, en razón de que gran parte de los vehículos abandonados en los depósitos, tienen créditos fiscales que no han sido cubiertos; algunos son provenientes de multas por las infracciones cometidas, falta de pago de tenencias y/o otros conceptos. Se puede decir que existe una afectación indirecta de la economía, si se considera los recursos públicos que se destinan en tramites burocráticos.

La investigación es necesaria por que permitirán sus resultados la adición del Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares para el solucionar los depósitos permisionados, beneficiándose los permisionarios, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las autoridades relacionadas podrán beneficiarse económicamente, lo cual representará un ingreso sin erogaciones destinadas; mientras que los permisionarios sólo podrán recuperar parte de lo que han invertido para su rescate

y custodia durante años han realizado a los mismos. Al establecerse la solución a la acumulación de los vehículos, se evitará el desaprovechamiento de los recursos, los cuales se pueden convertir como el pago de los servicios para el permisionario y ingresos para las autoridades mencionadas.

La relevancia de éste problema, consiste en el acumulamiento aproximado de 500,000 vehículos en los diferentes depósitos de vehículos permisionados. Considerando el volumen del problema, el cual se da a nivel republica en condiciones similares; los cuales como se ha visto, se encuentran en diversas situaciones jurídicas y por diferentes causas de abandono.

1.7 DELIMITACIONES Y LIMITACIONES.

El problema a investigar pertenece a la materia de derecho administrativo esencialmente; además constitucional, civil y penal, en consecuencia las demás materias del derecho no forman parte por exclusión.

Las normas a estudiar serán únicamente las de ámbito federal, con el objeto de no complicar el estudio; ya que se trata de un problema en el ámbito nacional, y en consecuencia se tendrían que aplicar todas y cada una de las legislaciones de los estados que se cometan las situaciones jurídicas. De lo anterior se estudiará únicamente al Código de Civil Penal, Código Penal Federal, Código Procesal Penal, Reglamento de Transito federal entre otros.

Los datos que se aportaran serán los considerados en la teoría relacionada al tema, normas aplicables, publicaciones referentes; es decir se tomarán únicamente aquellos que proporcionen necesarios para la información.

Los vehículos que se consideren, serán todos aquellos que se encuentren en los depósitos de vehículos permitidos y hayan estado en calidad de depósito, el tiempo necesario para que se declararan como abandonados en favor del Gobierno Federal; sin importar los motivos por los que se encuentren en calidad de depósito.

Para el universo de esta investigación se considerarán únicamente los depósitos de vehículos permitidos, los cuales deberán de reunir como requisito indispensable el haber obtenido el permiso depósito de vehículos. En consecuencia, el universo que aparentemente parecería muy grande, pero se disminuye considerablemente.

Por conducto de la Cámara Nacional del Auto transporte de Carga, dirección de Grúas; se obtendrán toda la documentación oficial, por medio de la cual nos proporcionen las cifras oficiales y datos oficiales y documentos oficiales que especifiquen los antecedentes de las gestiones realizadas para la solución del problema.

1.7.- TERMINOLOGIA

El tema a tratar por pertenecer a la materia de derecho constitucional, administrativo, civil y ecológico; contendrá para su estudio diversos términos, aun siendo de diversa índole, necesarios para su comprensión del tema.

1. Autoridad Competente. PINA.- Potestad legalmente conferida y recibida para ejercer una función pública, para dictar al efecto resoluciones cuya obediencia es indeclinable bajo la amenaza de una sanción y la posibilidad legal de su ejecución forzosa en caso necesario.
2. Concesión administrativa. PINA.-Acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular como si fuera realizado por la administración.
3. Concesionario. PINA.- Persona a quien se otorga una concesión o se le transfiere legalmente.
4. Depósito. PINA.-Contrato por el cual el depositario se obliga a recibir una cosa, mueble inmueble, que se le confía y a guardarla para restituirla cuando la pida el depositante.
5. Depósito de vehículos lo define el Art. 46 del Reglamento de Auto transporte Federal y Servicios Auxiliares como: “El servicio de depósito de vehículos consiste en la guarda y custodia en locales permisionados por la Secretaría, de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en caminos y puentes de jurisdicción federal y/o en su caso, remitidos por autoridad competente”.
6. Derecho Administrativo. PINA.- Totalidad de las normas positivas destinadas a regular la actividad del Estado y de los demás órganos públicos, en cuanto se refiere al establecimiento y realización de los servicios de esta naturaleza, así

como a regir las relaciones entre la administración y los particulares y las de las entidades administrativas entre sí.

7. Derecho Civil. PINA.-Conjunto de normas jurídicas referentes a las relaciones entre las personas en el campo estrictamente particular.
8. Desalojo. PINA.- Desahucio, dictar sentencia de desahucio.
9. Homicidio. ESCRICHE.- El acto de privar a uno de la vida. Es el mayor de los crímenes que pueden cometerse contra un individuo de la sociedad por que se le despoja de la existencia que es el primero y el mayor beneficio que ha recibido de la naturaleza se distinguen 4 especies de homicidios, a saber, homicidio voluntario, homicidio cometido por imprudencia o impericia, homicidio causal, y homicidio necesario.
10. Permisario. Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de auto transporte federal o para operar o para explotar servicios auxiliares. Artículo 2 VII Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
11. Prescripción civil. PINA.- Medio de adquirir bienes (positiva) o de liberarse de obligaciones (negativa) mediante el transcurso del tiempo y bajo las condiciones establecidas al efecto por la ley.
12. Responsabilidad. ESCRICHE.- La obligación de reparar y satisfacer por si o por otro cualquier pérdida o daño que se hubiere causado a un tercero.

13. Servicios Auxiliares. Los que sin formar parte del auto transporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación. Artículo 2 VII LCPAF.
14. Vehículo accidentado.- Automóvil que ha sufrido un daño, produciendo determinados efectos jurídicos.
15. Vías Generales de Comunicación. Los caminos y puentes tal y como se definen en el presente artículo. Artículo 2 XIV Ley de caminos, Puentes y Auto transporte Federal.

2. MARCO TEORICO Y CONTEXTUAL.

2.1. MARCO TEORICO.

Elementos constitutivos del tema:

1. Se deberá estudiar el marco legal de los depósitos de vehículos permitidos, para entender en las condiciones jurídicas de su funcionamiento; además nos demostrara que sus normas no existen el tiempo y/o mecanismo de enajenación que los libere de la responsabilidad.
2. Estudiarse al contrato y al depósito de vehículos como contrato, a pesar de determinar que el último no meramente es un contrato civil; además de realizar un estudio comparativo.
3. Estudiar las situaciones jurídicas en las que pueda encontrarse el vehículo depositado, conjunta o indistintamente; para determinar el tiempo prudente para que el permisionario se libere de la obligación.

Elementos constitutivos del problema:

1. Al legislarse los depósitos de vehículos, olvidaron establecer un termino que liberará al permisionario de la obligación de custodiar el vehículo. Por lo anterior, se improrrogó indeterminadamente la obligación al permisionario y con el transcurso del tiempo y el abandono de los vehículos, se propicio la saturación de los depósitos de los vehículos.
2. En consecuencia, no se consideró el mecanismo de enajenación, por medio del cual los vehículos pudieran generar un ingreso. En virtud, de que la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público considera procedimientos de enajenación; se remitirá a esta ley, con el objeto de no repetir un procedimiento previamente establecido.

2.2. MARCO CONTEXTUAL

Para esta investigación se consideraran para su estudio la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Policía Federal Preventiva, Procuraduría general de la República, Servicio de la administración y Enajenación de Bienes. Además de contar con los datos proporcionados por la Cámara Nacional del Auto transporte de Carga y sus distintas Oficinas regionales.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Ubicación: En el Distrito Federal.

Norma Legal: Ley orgánica de la Administración Pública Federal y Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Función principal: conducirá sus actividades con base a las políticas que establezca el Presidente de la República.

Dependiente: Ejecutivo Federal.

Organización: Secretario, 3 subsecretarios, 1 oficial mayor, 2 coordinadores, 1 contraloría interna, 19 Direcciones Generales, 1 unidad de autopistas de cuota, Centros S.C.T.

Titular: Secretario de Comunicaciones y Transportes.

Limites para actuar: Todo aquello que no le faculte sus atribuciones.

Policía Federal Preventiva:

Ubicación: Av. Periférico n. 1430 (frente al hospital los Ángeles)

Norma legal: Ley de la Policía Federal preventiva.

Función principal: Salvaguardar la integridad y derechos de las personas, prevenir la comisión de delitos, así como preservar las libertades, el orden y la paz pública, en los términos de esta ley.

Dependiente: Secretaría de la Seguridad Pública.

Organización: Autonomía Técnica y operativa en el ejercicio de sus atribuciones.

Titular: Comisionado de la Policía Federal preventiva.

Limites para actuar: Todo aquello que no le faculte sus atribuciones.

Procuraduría General de la República.

Ubicación: Oficinas en el D.F.

Norma Legal: Ley orgánica de la Procuraduría General de la república.

Función principal: vigilar la observancia de la constitucionalidad y legalidad en el ámbito de su competencia.

Dependiente: Ubicada en el ámbito del Poder Ejecutivo Federal, para el despacho de los asuntos que al Ministerio Público de la Federación y a su titular.

Organización: El Procurador General de la República intervendrá por sí o por conducto de Agentes del Ministerio Público, en ejercicio de sus atribuciones.

Titular: Procurador General de la República.

Servicio de la Administración y Enajenación de Bienes.

Ubicación: En el Distrito Federal.

Norma Legal: Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público.

Función principal: Administración y Enajenación de los bienes considerados en su artículo 1.

Dependiente: Organismo descentralizado de la administración pública Federal.

Organización: Personalidad jurídica y patrimonios propios.

Titular: Junta de Gobierno y Director General.

Limites para actuar: Todo aquello que no le faculte sus atribuciones.

Cámara Nacional del Auto transporte de Carga:

Ubicación: En la calle Pachuca 158 Bis, 3er piso, Col. Condesa, Ciudad de México D.F.

Base legal: Cámara registrada por la SECOFI.

Funciones: Representa a los transportistas de carga en el ámbito nacional; proporcionándoles beneficios mediante acuerdos celebrados a SHCP, SCT, proveedores etc.

Organización: Mediante delegaciones establecidas en todo el territorio nacional.

3 METODOLOGIA

3.1. METODOS Y TECNICAS.

Los dos métodos principales a utilizarse en la investigación son los siguientes:

1.- Investigación documental o indirecta.- Es la que se efectúa en todo tipo de documentos, en este caso se recopilarán todos los datos proporcionados por la Cámara Nacional del Autotransporte Federal, referentes a los depósitos de vehículos accidentados en carreteras federales.

2.- Investigación de campo o directa.- Donde el investigador entra en contacto directo con el objeto a investigar, va donde se efectúa el fenómeno jurídico; se aplicará en el lugar designado como muestra, con el objeto de tomar los datos de los registros de la misma empresa para obtener en los datos una mayor precisión.

Las técnicas a utilizar en la investigación son las siguientes:

La observación, ya que es notorio simplemente al pasar cerca de cualquier depósito. La impresión que causa, es la presentación de un lugar abandonado, ocasionado por la acumulación de autos chatarra, colocados unos encima de otros.

Las entrevistas con especialistas en la materia de derecho administrativo, penal y civil, con el objeto de recabar sus puntos de vista y llegar a una conclusión. Esta será de tipo individual, con características de estructurada y abierta.

Las encuestas sólo se tomarán en el estado de Tlaxcala, a todos aquellos que llegaran a realizar un trámite para la devolución de su automóvil, los cuales serán realizados en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Delegación Tlaxcala, por conducto de CANACAR delegación Tlaxcala.

El cuestionario con el fin de obtener datos generales de todos los depósitos a nivel República, proporcionados por CANACAR de México, con el propósito de sustentar los datos de mi investigación y en consecuencia la solución del problema propuesto.

Los datos generales serán el nombre o denominación del permisionario, la cantidad aproximada de automóviles y de los que tienen en calidad de auto chatarra y fecha más antigua del auto en depósito. El Estado de Tlaxcala, al ser un estado muestra, se proporcionarán datos más precisos de los automóviles en calidad de chatarra que este concesionario tiene a su guarda y custodia.

3.2- INSTRUMENTO A APLICAR.

Se utilizaran los siguientes instrumentos para la investigación del tema:

Cámara fotográfica, cámara de video, grabadora, libreta de notas.

3.3- UNIVERSO Y MUESTRA PARA APLICAR LOS INSTRUMENTOS.

El universo será los depósitos federales de vehículos permitidos de toda la república, en la que los datos serán proporcionados por la Cámara Nacional del Auto transporte de Carga y sus distintas Oficinas regionales.

Para esta investigación se tomará como muestra el depósito Federal del Estado de Tlaxcala, perteneciente al permisionario Grúas de Tlaxcala S.A.

3.4. PLAN DE ACTIVIDADES Y CRONOGRAMA.

DICIEMBRE 2002

1.- aprobación del proyecto de investigación

ENERO 2003

2.- Revisión bibliografica, construcción del marco teórico.

3.- Construcción del marco contextual

FEBRERO 2003

4.- Diseño de investigación de campo

5.- Construcción de instrumentos

MARZO 2003

6.- Investigación de campo

7.- Organización de la información

ABRIL 2003

8.- Conclusiones y sugerencias

9.- Elaboración del informe de tesis

MAYO 2003

10.- Presentación del examen

4.- RESULTADO DE LA INVESTIGACION.

La obtención de información tendrá como resultado demostrar la necesidad de la adición del Reglamento de Auto transporte Federal y Servicios Auxiliares, para la solución a la saturación de depósitos de vehículos permitidos y evitar su acumulamiento en el futuro. Mediante la determinación de un termino liberatorio de la responsabilidad del permisionario de custodiarlo y remitirlo a la

reglamentación existente, para no repetir el medio de enajenación considerado en el mismo.

5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

AL efectuar una investigación para detectar la forma más viable de promover legalmente la solución a la saturación de los depósitos de vehículos permisionados y evitar en el futuro su acumulamiento. Llegue a la conclusión, que debido a la gran laguna jurídica en cuanto a un termino liberatorio de la obligación de custodiar los vehículos en el depósito; forma jurídica más viable para resolverlo, es mediante la adición al Reglamento de Auto transporte y Servicios Auxiliares.

La obtención de información que se obtuvo sirvió para demostrar la necesidad de la adición al Reglamento de Auto transporte Federal y Servicios Auxiliares, para la solución de la saturación de depósitos de vehículos permisionados; indicar el termino ideal de la enajenación y procedimiento en el que puedan enajenarse los vehículos, para la obtención del pago de los servicios prestados.

NOTA: La participación de las autoridades para realizar esta investigación se basa en el interés de las mismas, para dar una solución al problema. Al existir implicaciones de orden social, jurídico y económico y gran presión por el gremio de la CANACAR sector grúas; por estas razones la misma, esta buscando una solución viable. La solución no debe ocasionar problemas futuros, como la

responsabilidad penal de los concesionarios, la extralimitación de las funciones de la autoridad competente o la incompetencia de la autoridad que actué.

En consecuencia, esperó que esta tesis tenga una aplicación real y no quede como un simple estudio exhaustivo, al cual nunca se aplique y sin beneficio alguno.