

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS**



**“LA SEGURIDAD JURÍDICA EN EL PROCEDIMIENTO DE
REMARCACIÓN DE SERIALES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL
SALVADOR”**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO (A) EN CIENCIAS JURÍDICAS**

PRESENTADO POR:

**VANESSA ODALIZ GARCÍA HERNÁNDEZ
CARMEN ELENA MARTÍNEZ MARTÍNEZ
RINA ESMERALDA MORÁN DE HERNÁNDEZ**

DOCENTE ASESOR

MSC. ALEJANDRO BICMAR CUBÍAS RAMÍREZ

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, ABRIL DE 2017

TRIBUNAL CALIFICADOR

LIC. MARTA LILIAN VILLATORO SARAVIA
(PRESIDENTA)

LIC. JESÚS ERNESTO PEÑA MARTÍNEZ
(SECRETARIO)

MSC. ALEJANDRO BICMAR CUBÍAS RAMÍREZ
(VOCAL)

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

MSC. ROGER ARMANDO ARIAS
RECTOR

DR. MANUEL DE JESÚS JOYA
VICERRECTOR ACADÉMICO

ING. NELSON BERNABÉ GRANADOS ALVARADO
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

LIC. CRISTÓBAL RIOS
SECRETARIO GENERAL

LICDA. ALELY CASTELLÓN
FISCAL GENERAL (INTERINA)

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DRA. EVELYN BEATRIZ FARFAN MATA
DECANA

DR. JOSÉ NICOLÁS ASCENCIO HERNÁNDEZ
VICEDECANO

MSC. JUAN JOSÉ CASTRO GALDÁMEZ
SECRETARIO

LIC. RENÉ MAURICIO MEJÍA
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS

LIC. MIGUEL ÁNGEL PAREDES
DIRECTOR DE PROCESOS DE GRADUACIÓN

LIC. MARÍA MAGDALENA MORALES
COORDINADORA DE PROCESOS DE GRADUACIÓN

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios todo poderoso, quien en su infinita bondad me ha permitido culminar una etapa tan importante en mi vida y quien me ha brindado la paciencia y sabiduría necesaria para afrontar los momentos más difíciles de mi vida, le agradezco por todas las bendiciones que me ha dado y por todas aquellas que están por venir.

Agradezco a mi madre Ana María Hernández por creer en mí, por ser mi amiga fiel y por darme su apoyo incondicional en todo momento, por ser mi mayor ejemplo de superación porque a pesar de las situaciones difíciles nos ha apoyado incondicionalmente a mis hermanas y a mí a fin de alcanzar logros importantes. La admiro mucho y la amo, siempre le estaré agradecida por estar a mi lado y por todo lo que ha hecho por mí.

A mis queridas hermanas Nancy Guadalupe y Stefany Yamileth siempre han sido mi apoyo incondicional. Por acompañarme en mis noches de desvelo para realizar tareas y estudiar para parciales.

A mi abuelo Jorge Alberto quien siempre creyó en mí mostrándome todo su apoyo y cariño desde los primeros años de estudio. Sé que desde el cielo compartirá la alegría de este logro tan importante en mi vida.

Agradezco a Carmen Elena Martínez por ser mi amiga y por ser mi compañera de tesis y por cada uno de los momentos q pasamos juntas, por sus consejos y por su amistad incondicional.

A mi novio José Rivera por todo su apoyo y amor, por formar parte de mi vida y quien siempre me ha motivado a continuar dándome palabras de aliento y siendo un motivo de inspiración para alcanzar mis metas y mis sueños.

Agradezco a mis compañeras de tesis Carmen Elena y Rina Esmeralda por todo su apoyo y cada experiencia que vivimos durante este proceso de investigación.

Agradezco a mi prima Ana Ruth y a Ismael Rivera quienes me apoyaron incondicionalmente en cada momento y contribuyeron a culminar mi formación como profesional del derecho.

Agradezco a mi asesor de tesis Msc. Alejandro Bicmar Cubias por todo lo que aprendimos, por todo el tiempo y paciencia en cada asesoría que nos brindo para poder llevar a cabo nuestra tesis.

Y a todos aquellos que de alguna manera han contribuido a alcanzar este logro tan importante.

VANESSA ODALIZ GARCÍA HERNÁNDEZ

Al Dios de la vida, por su infinita misericordia, por abrir el mar para que pasara yo sin mojarme, por ser mi refugio y mi consuelo en aquellos momentos que fueron tan duros, por su amor de Padre, por haberme llamado desde pequeña a su Iglesia, por su eterna providencia.

A mí amada madre, María Rosa Martínez, que con su ejemplo de entrega y amor es el motor que me impulsa a alcanzar mis sueños, por su apoyo incondicional, por creer en mí siempre y enseñarme a amar la vida, a luchar por los que amo día a día y a ver el lado bueno de cada experiencia vivida. Por enseñarme que el trabajo y el esfuerzo constante acompañado de una sonrisa pueden derribar cualquier muro y abrir cualquier puerta. Después de Dios, a ella le debo todo lo que soy.

A mi abuelita, María Antonia Martínez, que siempre me recibía con un beso maternal, por haberme dado el mejor regalo de todos, a mi madre, porque el recuerdo de sus versos y oraciones llena mi alma de alegría.

A mi hermano, William Edgardo, cuya partida al cielo me motiva a luchar cada día por nuestra madre, se que desde el cielo cuida de nosotras con amor.

A mi novio: Daniel López Guerra, por acompañarme y ayudarme siempre, por su apoyo incondicional, por darme ánimos en los momentos de flaqueza y angustia, porque su amor y comprensión me hacen una mejor persona.

A mis otros hermanos: Karina y Henry, porque su presencia en mi vida me demuestra que no es necesario llevar la misma sangre para amarse y apoyarse en toda circunstancia. Son un tesoro para mí.

A Vanessa Odaliz, mi compañera y gran amiga, por su ayuda incondicional en toda la carrera, por estar a mi lado siempre, por todo lo que hemos compartido, por sus consejos y su cariño.

A mis buenos amigos y hermanos: Delmi Luz, Vinicio, Sara, Ricardo, Hellen, Albita y Levi, por sus palabras de ánimo, por su ayuda y cariño que no conocen límites.

A mis hermanos de comunidad, por sus oraciones y por compartir mis alegrías.

A mis amigas Lilian, Ivania, Jacqueline, Cristi y Odilia, por acompañarme con sus oraciones y palabras de ánimo a lo largo de este proceso. Que Dios les multiplique el cariño que me han demostrado.

A mis compañeras de tesis: Rina Esmeralda y Vanessa Odaliz, por todas las experiencias vividas, por su paciencia y empeño en la realización de este trabajo de investigación. He aprendido mucho de ellas, son grandes personas y serán excelentes profesionales.

A nuestro asesor: Msc. Alejandro Bicmar Cubías Ramírez, por su aporte y guía para culminar este proceso. Gracias por su paciencia.

CARMEN ELENA MARTÍNEZ MARTÍNEZ

Agradezco a Dios: Al todopoderoso mis más sinceros agradecimientos por estar siempre conmigo, por darme sabiduría, porque día a día me da fortaleza para seguir adelante, sin él no lo hubiera logrado.

A mis padres: Por su valentía y esfuerzo, por mantener la unidad en nuestra familia, por formarme y enseñarme que la vida tiene obstáculos, pero no por ello deba desistir, además por la confianza que han tenido en sus hijos e hijas, que con esfuerzo y perseverancia podemos ser grandes y lograr el éxito.

A mi hijo e hijas: Los amo, ustedes son la razón que me motiva a seguir adelante, gracias por su comprensión por la falta de cuidado en los momentos más difíciles de la carrera.

A mi esposo: Gracias por ser el motor de mi vida, por haberme enseñado a ser una mujer con carácter, a defender mis derechos, gracias por tu apoyo moral, te amo.

A mi Familia: A mis hermanas y hermanos, sobrinos y familia en general, cada éxito en nuestra familia, es un éxito para todos, gracias por estar en sus oraciones, que Dios los bendiga.

A mi suegra: Por su apoyo incondicional para llegar a culminar mi formación como profesional y ayudar a alcanzar este sueño que llega a materializarse.

A mis compañeros de trabajo: Por alentarme a seguir adelante, Dios los bendiga.

A mis compañeras de tesis: Carmen Elena y Vanessa Odalíz, que con esfuerzo y paciencia, logramos ejecutar el presente trabajo de investigación a quienes agradeceré siempre su apoyo.

A los docentes de la Universidad de El Salvador, que marcaron mi vida y que día a día se esmeran en formar estudiantes con excelencia, gracias y que Dios los bendiga.

A nuestro asesor: Licenciado Alejandro Bicmar Cubías, por su disposición y el tiempo brindado para lograr cumplir con la investigación.

A los miembros del Tribunal Evaluador: Gracias por sus consejos, sus observaciones, porque de esa manera ponemos en alto a nuestra querida alma mater.

RINA ESMERALDA MORÁN DE HERNÁNDEZ

ÍNDICE

RESUMEN

ABREVIATURAS Y SIGLAS

INTRODUCCIÓN

i

CAPITULO I

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y DOCTRINARIA DE LA SEGURIDAD

JURÍDICA..... 1

1.1. Aproximación histórica y generalidades de la seguridad jurídica..... 2

1.1.1. Antecedentes históricos de la seguridad jurídica.

1.2. Concepto de seguridad jurídica..... 5

1.3. Enfoques de la seguridad jurídica..... 7

1.3.1. La seguridad jurídica como garantía

1.3.2. La seguridad jurídica como principio..... 9

1.3.3. La seguridad jurídica, ¿Principio o Valor jurídico?..... 11

1.4. Dimensiones de la seguridad jurídica..... 13

CAPITULO II

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y GENERALIDADES DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO..... 15

2.1. Nociones básicas del derecho administrativo..... 16

2.1.1. Concepto de derecho administrativo

2.1.2. Naturaleza jurídica del derecho administrativo..... 18

2.1.3. Fuentes del derecho administrativo..... 19

2.1.4. Características del derecho administrativo..... 21

2.2. Antecedentes históricos del procedimiento administrativo..... 23

2.3. Conceptualización del procedimiento administrativo..... 25

2.4. Naturaleza jurídica del procedimiento administrativo..... 26

2.5. Características del procedimiento administrativo salvadoreño... 28

2.5.1.	La Heterogeneidad.....	29
2.5.2.	El excesivo formalismo	
2.5.3.	La escasa colaboración de los administrados	
2.6.	Finalidad del procedimiento administrativo.....	30
2.7.	Principios generales que informan el procedimiento administrativo	
2.7.1.	El principio de defensa.....	31
2.7.2.	El principio contradictorio o de contradicción.....	32
2.7.3	El principio de audiencia	
2.7.4	El principio in <i>dubio pro actione</i>	33
2.7.5.	El principio de oficialidad.....	34
2.8.	La seguridad jurídica en el procedimiento administrativo	
CAPÍTULO III		
APROXIMACIÓN HISTÓRICA DE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR EN EL SALVADOR.....		
		40
3.1.	Aproximación histórica a la evolución de la industria vehicular	
3.1.1	Los automóviles en El Salvador.....	43
3.2.	Aproximación a la historia de la identificación vehicular.....	45
CAPÍTULO IV		
EL PROCEDIMIENTO DE REMARCACIÓN DE SERIES DE VEHÍCULOS.....		
		49
4.1.	Definición de procedimiento de remarcación.....	50
4.2.	Naturaleza jurídica del procedimiento de remarcación.....	51
4.3.	Problemática de la regulación del procedimiento de remarcación.....	53
4.4.	Autoridades competentes en el procedimiento de remarcación.....	56
4.1.1.	El Viceministerio de Transporte	

4.1.1.1.	La Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte.....	57
4.4.2	La División Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil	
4.5.	Causales del inicio del procedimiento de remarcación	
4.6.	Estructura del procedimiento de remarcación.....	60
4.6.1	Inicio del procedimiento	
4.6.1.1.	La solicitud.....	61
4.6.1.2.	La ordenación del expediente administrativo.....	62
4.6.1.3.	Los plazos del procedimiento de remarcación.....	63
4.6.1.4.	Medidas provisionales.....	65
4.6.2.	Instrucción y diligencias en el procedimiento de remarcación.....	66
4.6.3.	Terminación del procedimiento.....	72
4.6.4.	Recurso de Apelación.....	75
4.7.	La incidencia del delito de hurto y robo de vehículos y la alteración de seriales de identificación en el procedimiento de remarcación de vehículos automotores.....	76

CAPITULO V

FUNDAMENTO JURÍDICO APLICABLE AL PROCEDIMIENTO DE REMARACION DE SERIES DE VEHÍCULOS.....	84
---	-----------

5.1.	Fundamento constitucional del procedimiento de remarcación	
5.2.	Los Tratados Internacionales.....	86
5.3.	Regulación secundaria.....	87

CAPITULO VI

ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO DE REMARACION DE VEHÍCULOS A LA LUZ DE LA LEY DE IDENTIFICACION DE SERIALES DE VEHÍCULOS.....	89
---	-----------

6.1.	Factores que contribuyen a la vulneración de la seguridad jurídica de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo Reglamento, en el procedimiento de remarcación de series de vehículos.....	91
6.1.1.	Demora o incumplimiento del plazo estipulado para emitir la resolución definitiva.....	92
6.1.2.	Falta de coherencia de la resolución definitiva de la remarcación con la normativa técnica Internacional.....	96
6.1.3.	La falta de coordinación de las instituciones del Estado que intervienen en el proceso de legalización y registro del vehículo en el padrón vehicular.....	99
CAPITULO VII		
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		102
7.1.	Conclusiones	
7.2.	Recomendaciones.....	108
BIBLIOGRAFÍA.....		114
ANEXOS.....		124

RESUMEN

El presente trabajo de investigación, aborda el tema de la seguridad jurídica en el procedimiento de remarcación de series de vehículos en El Salvador, de la Ley de Identificación de Seriales, se pretende brindar una alternativa de solución a dicha situación. Por lo que, se ha realizado un estudio de las instituciones jurídicas que son fuente de la seguridad jurídica y del procedimiento administrativo como tal, así como de los antecedentes de la identificación vehicular y del marco jurídico aplicable a la misma.

Este estudio, obedece a la necesidad de que después de la creación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, muchos propietarios de vehículos que enfrentan un procedimiento de remarcación de series, para poder legalizar el mismo, se encuentran en una situación de inseguridad, a pesar de que la Ley fue creada para dar solución a la problemática en que se encontraban más de 15,000 propietarios y poseedores de vehículos automotores, que no pudieron hacer efectivo el cambio de placas, porque los números de identificación de sus vehículos se encontraban deteriorados a causa de accidentes de tránsito, corroídos o que después de haber sido hurtados o robados fueron alterados en sus series. Esto genera un daño en el patrimonio del interesado, por consiguiente una vulneración a la seguridad jurídica, ya que dicha Ley, no se adapta a la realidad del mercado internacional de vehículos en lo que respecta a la identificación de éstos, manteniéndose el problema después de la entrada en vigencia de la ley.

Es así, que por medio de la información compilada y las entrevistas realizadas a personas clave que están vinculadas directamente con el procedimiento de remarcación, acreditamos los supuestos que dieron origen a la presente investigación, como ya se relacionó, lo establecido en la Ley de

Identificación de Seriales de Vehículos, respecto a la identificación vehicular, no es coherente con la realidad, por ser contrario en algunos aspectos puntuales a los estándares internacionales de identificación. Así mismo, se ha logrado establecer por medio de las entrevistas mencionadas, que las autoridades e instituciones involucradas en el procedimiento para la matriculación de un vehículo en el país, actúan de manera independiente, sin coordinación oportuna, que por el contrario, si la hubiere, evitaría que los usuarios realicen trámites innecesarios.

En síntesis, la presente investigación ilustra el problema de investigación, ofreciendo alternativas de solución al mismo, por medio de varias recomendaciones que como grupo proponemos.

ABREVIATURAS

Art.	Artículo
Cn.	Constitución
N°.	Número

SIGLAS

AOTC	Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio
CADH	Convención Americana de Derechos Humanos
CAFTA-DR	Tratado de Libre Comercio entre Centro América y Estados Unidos
CEPE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
DAI	Derechos Arancelarios a la Importación
DEVA	Departamento de Experticias de Vehículos Automotores
DGT	Dirección General de Tránsito
DPTC	División de Policía Técnica y Científica
ISO	Organización Internacional de Estandarización
IVA	Impuesto al Valor Agregado
LISV	Ley de Identificación de Seriales de Vehículos
NIV ó VIN	Número de Identificación Vehicular
OIN	Organización Internacional de Normalización
OMC	Organización Mundial del Comercio
OSN	Organismo Salvadoreño de Normalización
OTC	Obstáculos Técnicos al Comercio

PNC	Policía Nacional Civil
RLISV	Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos
RPVA	Registro Público de Vehículo Automotores
RTM	Reglamentos Técnicos Mundiales ONU
SIDH	Sistema Interamericano de Derechos Humanos
TLC	Tratado de Libre Comercio
VDS	Vehicle Description Section ó Sección descriptiva del vehículo
VMT	Viceministerio de Transporte
WMI	World Manufacture Identification ó País y firma del fabricante

INTRODUCCIÓN

La presente investigación relativa a la seguridad jurídica en el Procedimiento de Remarcación de Seriales de Vehículos en El Salvador, el cual es autorizado por la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, tiene como propósito identificar los factores que contribuyen a que se produzca afectación o vulneración a la seguridad jurídica de los usuarios del servicio de remarcación de seriales.

La Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, nace como una respuesta a la problemática de más de 15,000 propietarios y poseedores de vehículos, que no pudieron renovar sus placas, por tener pendientes trámites de remarcación de seriales de sus vehículos, los cuales por diversas circunstancias, entre ellas, accidentes de tránsito, deterioro, corrosión o que por ser hurtados o robados, al ser recuperados, presentaban alteraciones en sus series de identificación.

Asimismo es importante hacer mención de la inseguridad e intranquilidad que sufre el ciudadano frente a los tropiezos administrativos y jurisdiccionales que afectan de manera negativa su vida desde el punto de vista económico y patrimonial, haciendo más difícil ciertas proyecciones futuras, que involucra a muchos particulares y también a empresas generadoras de fuentes de trabajo. En este contexto la seguridad jurídica, se refiere a que todo individuo debe contar con la certeza de que sus derechos y posesiones serán respetados, por el derecho y por los entes competentes, debiendo tenerse presente, que para que exista vulneración de derechos por parte de la autoridad, éstos deben estar reconocidos previamente en los diversos ordenamientos legales, en coherencia con lo establecido en la Constitución de la República.

En cuanto al principio de legalidad que rige a la administración, debe partirse que toda la actuación administrativa y jurisdiccional, debe estar contemplada previamente en la ley, la cual describe y delimita las actuaciones de los funcionarios y los servidores públicos, según lo regulado en el artículo 86, inciso tres de la Constitución.

Por otra parte, la seguridad jurídica como principio aplicado al procedimiento administrativo, impide que la autoridad competente pueda dejar abandonado el expediente, con las consecuencias e incertidumbre que ello genera al usuario, es decir que un procedimiento administrativo debe ser llevado a cabo hasta su última etapa garantizando la eficacia del derecho y por ende la aplicación de la ley emanada por el poder público con el fin de proteger a la persona, sus bienes y derechos a través de la seguridad jurídica, la cual no debe ser vulnerada según lo manda el debido proceso.

Es por ello que el objetivo principal de esta investigación es identificar cuáles son los factores que generan inseguridad jurídica en la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, al someterse al procedimiento de remarcación, autorizado por la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

Por consiguiente, el presente trabajo está estructurado en capítulos, que se describen a continuación:

En el capítulo uno, se exponen los antecedentes históricos de la Seguridad Jurídica y los aspectos doctrinarios de ésta, identificando así, el alcance de esta investigación que tiene como finalidad brindar seguridad a los usuarios del Procedimiento de Remarcación en marco del Estado de Derecho.

En el capítulo dos se desarrolla el procedimiento administrativo, su aproximación histórica, generalidades y los principios que informan dicho procedimiento en coherencia con la Constitución.

En el capítulo tres se hace una breve reseña histórica de la evolución que ha experimentado la industria automotriz y de la identificación vehicular, advirtiéndose que la importancia de dicha industria radica en su contribución a la vida económica y social de los pueblos; el transporte ayuda a distribuir regionalmente a la población, industrias e ingresos, trascendiendo hasta el ámbito de la cultura de los pueblos, ya que la influencia que esta actividad tiene en las relaciones sociales suele asociarse a la mejora del transporte y las comunicaciones, en la reducción del tiempo necesario para desplazarse, dejando así más tiempo disponible para dedicar a otras actividades.

Además, la industria automotriz no solo contribuye a la vida económica y social de los pueblos, sino que también es importante negativamente, porque agiliza y determina la organización de estructuras criminales de dedicadas al hurto, robo de vehículos y otros delitos conexos como los secuestros, venta de drogas, homicidios, entre otros; que por lo general se cometen utilizando los vehículos que son comercializados despues de ser objeto de delito o que han participado en otros, vendiéndolos a compradores de buena fe, de manera que los vehículos con alteración al realizarle la experticia de identificación de series, no cumplen con los estándares internacionales y antes de ser sometidos al procedimiento de remarcación, son secuestrados y los poseedores de buena fe esperan años, sin poder disponer de sus vehículos.

En el capítulo cuatro, se desarrollan los aspectos generales del procedimiento de remarcación, las autoridades competentes para conocer

sobre el mismo, así como su estructura de acuerdo a la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo Reglamento. Además se desarrolla el tema de la incidencia del delito de hurto y robo de vehículos y la alteración de seriales de identificación, objeto de dichos ilícitos.

El capítulo cinco despliega el fundamento jurídico aplicable al procedimiento de remarcación de series de vehículos; así como la normativa actual que rige dicho procedimiento, que tiene como base la Constitución, los tratados internacionales y la legislación que es precisamente la Ley en estudio.

En el capítulo seis se realiza el análisis del procedimiento de remarcación de vehículos de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos; así mismo se abordan los aspectos que contribuyen a que se produzca vulneración de la seguridad jurídica a los usuarios del procedimiento de remarcación por las autoridades competentes, entre éstas, el Viceministerio de Transporte.

En el capítulo siete se exponen las conclusiones, siendo éstas de carácter jurídico, como también una serie de recomendaciones que tienen como finalidad aportar a la sociedad y a las instituciones involucradas en la aplicación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos; culminando con las referencias de la bibliografía utilizada y los anexos respectivos.

CAPÍTULO I

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y DOCTRINARIA DE LA SEGURIDAD JURÍDICA

Cuando un arquitecto se dispone a elaborar los planos para la construcción de un gran edificio pone especial atención y cuidado a la estructura de metal que deberá servir para sostén del mismo y la profundidad en que deberán cimentarse sus bases. Es precisamente este símil el que permite comprender la necesidad de abordar el tema de la seguridad jurídica en este capítulo, debido a que ésta es la base sobre la cual se fundamenta el tema objeto de investigación.

Se desarrolla brevemente la historia de la seguridad jurídica como, así como los aspectos de más importancia respecto a las generalidades de la seguridad jurídica, aspectos tales como su definición conceptual, sus enfoques y las dimensiones de la misma.

Todo lo relacionado a la seguridad jurídica permitirá tener una apreciación de la misma al referirse con el tema, ya que es su aplicación en el procedimiento de remarcación de series de vehículos, lo que merece ser estudiado, debido a que en tal procedimiento al que son sometidos los vehículos que han sido objeto de robo o hurto, perdido sus placas o que presentan alteración en sus series identificativas se trasgreden derechos fundamentales, inherentes a la persona, lo que se traduce en inseguridad jurídica y la pérdida de derechos o disminución de ellos.

La seguridad jurídica, que es certeza sobre el derecho vigente y que tiene su fundamento en el derecho escrito, es el eje central de esta investigación, ya que esta es patrimonio común de la cultura general del derecho.

1.1. Aproximación histórica y generalidades de la seguridad jurídica

La seguridad jurídica ya aparece en documentos antiguos, en que se hablaba de que todas las personas gozan de dicha garantía que conlleva fundamentalmente a que se le protejan sus derechos y se reconozca la seguridad de sus ciudadanos.¹

La seguridad jurídica siempre ha sido patrimonio de la cultura de los Estados de derecho, por pertenecer a los deberes fundamentales del Estado, constituye a su vez la justificación de su existencia. Pero a medida que el tiempo fue transcurriendo, la seguridad jurídica se convirtió en el objetivo primordial de la convivencia de los hombres y mujeres de una forma ordenada, a tal punto que en la actualidad, no es un simple deber del Estado para con sus gobernados, sino que se encuentra directamente asociada al derecho y a las instituciones que deben garantizarla.

1.1.1. Antecedentes históricos de la seguridad jurídica

En el siglo XVII se formula por primera vez una doctrina centrada en la idea de seguridad jurídica, Tomas Hobbes, en su obra *Leviatán*, sostenía que el fin que los hombres persiguen al restringir su libertad bajo la forma de un Estado es buscar su conservación, su seguridad y una vida más pacífica. John Locke, en su ensayo sobre el gobierno civil exponía que la sociedad, constituida por el consentimiento de los hombres libres, está destinada a

¹ **Francisco Bertrand Galindo et. al.**, *Manual de Derecho Constitucional, Tomo II*, (El Salvador: Centro de información jurídica, Ministerio de Justicia, 1996), 848. La protección de las garantías de las personas y el reconocimiento de los derechos de cada ciudadano es el eje fundamental de la seguridad jurídica.

permitirles una vida cómoda, segura y pacífica, lo que permitía a los hombres vivir en el pleno goce de sus derechos.²

Uno de los principales instrumentos que puede mencionarse como antecedente de la seguridad de los ciudadanos es la Declaración de los Derechos del Buen Pueblo de Virginia de 1776 que preceptuaba en su artículo primero que todos los hombres son por naturaleza libres e independientes y tienen ciertos derechos innatos como la vida, la libertad, la felicidad y la seguridad de los que nadie puede privarlos.³

En la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano en el año de 1789, se estableció, en su artículo segundo, que la meta de toda asociación política es conservar los derechos naturales e imprescriptibles del hombre como la libertad, la propiedad, la seguridad y la resistencia a la opresión. Poco después la Constitución Francesa de 1793, en su artículo 8, definió la seguridad como la protección que la sociedad otorga a cada uno de sus miembros para la conservación de su persona, de sus derechos y de sus propiedades.

² **Antonio Oropeza Barbosa**, *La seguridad jurídica en el campo del derecho Privado*. (Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM: Consulta realizada en dicho sitio web, el día 22 de mayo de 2016), <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revjurdp/cont/2/art/art3.pdf>. En el siglo XVII es cuando se formula por primera vez una doctrina centrada en la idea de seguridad jurídica. En el siglo XVIII comienza una verdadera construcción doctrinal de la seguridad con las ideas de ilustración y del Utilitarismo Filosófico. Charles de Secondat, barón de Montesquieu; en su obra *El Espíritu de las Leyes*, desarrolla su célebre teoría de la trilogía de los poderes afirmando que por el poder legislativo el príncipe o magistrado promulga enmienda o deroga leyes; el ejecutivo dispone de la guerra y de la paz envía o recibe embajadores establece la seguridad y previene las invasiones y el poder judicial castiga los delitos o juzga los diferencias entre los particulares. Esta teoría de la división de poderes se convertiría en el mejor medio de que dispondrían los hombres para obtener seguridad frente a los peligros de arbitrariedades en que incurriera el gobierno.

³ **Ibíd.** En la referida declaración se estipularon ciertos parámetros para la vida en armonía de los ciudadanos de aquella época, enfatizando primordialmente en derechos como la vida, la libertad, la felicidad y la seguridad.

La seguridad jurídica surge con el Estado de Derecho siendo así que solamente en un Estado de Derecho puede garantizarse la aplicabilidad de la seguridad jurídica la cual es reconocida por el legislador en la Constitución para la protección del individuo dentro de la sociedad.⁴

La seguridad jurídica busca el origen del Derecho en su expresión a través de leyes y lo sitúa en la Europa del siglo XVIII, como manifestación de este hecho, en el texto del artículo 4 de la Declaración de Derechos de 1789, se señala que las limitaciones de libertad de los hombres están dadas por el ejercicio de ella en tanto no afecte a otros, y deben estar establecidas únicamente por la Ley.⁵

Eduardo García de Enterría, en su obra: El principio de protección de la confianza legítima como supuesto título justificativo de la responsabilidad patrimonial del Estado legislado, hace referencia a sentencia del Tribunal Constitucional “*el principio de seguridad jurídica no aparta la necesidad de preservar indefinidamente el régimen jurídico que establece en un momento histórico dado en relación con derechos o situaciones determinadas*” (STC227/1988).

Lo anterior significa que el principio de seguridad jurídica garantiza la confianza que los ciudadanos puedan tener en la observancia y el respeto de las situaciones derivadas de la aplicación de normas válidas y vigentes.⁶

⁴ La seguridad jurídica surge con el Estado de Derecho, ya que únicamente en un Estado de derecho en el que existe un verdadero sistema de legalidad y legitimación basado en una constitución democrática, puede hablarse de una verdadera seguridad jurídica.

⁵ **Grace Ordóñez Vásquez**. “La Seguridad Jurídica y su Aplicación en la Ejecución de los Contratos de Concesión de Servicios de Telefonía” (tesis magistral, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador, 2009), 27.

⁶ **Eduardo García de Enterría**, *El principio de protección de la confianza legítima como supuesto título justificativo de la responsabilidad patrimonial del Estado legislador*. (España, 2002). Este principio es similar al principio de legalidad, la norma vigente rige el derecho.

En la actualidad y en virtud de la apertura económica a nivel mundial y de la llamada globalización, su ausencia repercute directamente sobre el bienestar material y económico de sus miembros, no solo como sucedía en el aspecto moral, al crear un descontento colectivo. La seguridad jurídica ha pasado de ser solamente un principio doctrinal a ser un elemento de gran incidencia, directamente en el desarrollo de la población.

Dentro de los fines que persigue el Derecho se encuentra, además de la justicia y la paz social, la seguridad jurídica, que es una palabra que se conecta con las ideas de orientación, orden, protección y previsibilidad; por lo mismo, la seguridad jurídica implica entregar a las personas en dicho orden, orientación, protección y previsibilidad.⁷ A fin de garantizar sus derechos y ser garante de los mismos frente a las posibles arbitrariedades en las que pueda incurrir el Estado en su calidad de administrador de justicia.

1.2. Concepto de seguridad jurídica

La palabra "seguridad" deriva del *latin securitas atis*, que significa en sentido común "cualidad de seguro o certeza", así como "*cualidad del ordenamiento jurídico, que implica la certeza de sus normas y consiguientemente la previsibilidad de su aplicación*".⁸

⁷ **Ordóñez**, La seguridad jurídica y su aplicación, 33. La seguridad es una palabra que se relaciona con las ideas de "orientación", "orden", "previsibilidad" y "protección", por su parte la seguridad jurídica, en cuanto uno de los valores o fines del derecho, se relaciona también con esas mismas ideas.

⁸ **Cielito Bolívar Galindo**, *Las garantías de seguridad jurídica. 2a. Edición, colección garantías individuales No. 2*, (México: Corte Suprema de Justicia de la Nación, 2005). El componente previsibilidad hace referencia al conocimiento de la aplicación de normas jurídicas por parte de los órganos del Estado, lo cual tiene efectos jurídicos en los administrados.

La seguridad puede entenderse en dos sentidos: la seguridad material, que de acuerdo a la exposición de motivos de nuestra Constitución, consiste en el derecho que pueda tener una persona a que se le garantice estar libre, exenta de todo peligro, daño o riesgo, que legítimamente amenace sus derechos; mientras que la seguridad jurídica puede entenderse desde un concepto inmaterial, el cual se basa en la certeza del imperio de la ley, en dicho sentido el Estado protegerá los derechos de las personas tal y como la ley lo declara.

El significado etimológico de la seguridad jurídica es la certeza de derecho, o con conocimiento cierto de derecho, la seguridad jurídica supone la certeza, la estabilidad y razonabilidad en las normas y actos que dicten las autoridades, es decir, la seguridad jurídica se opone a las modificaciones bruscas, ilegítimas o irrazonables.⁹ Esta manifestación se encuentra implícita en el Derecho Constitucional a la Seguridad Jurídica, consagrado en el artículo 2 de la Constitución.

Se refiere a que todo individuo debe contar con la seguridad de que todos sus derechos y posesiones serán respetados en todo momento y circunstancia y que para que exista vulneración de éstos por parte de la autoridad, ésta deberá observar y apegarse a lo dispuesto por los diversos ordenamientos legales, cumpliendo de manera principal lo establecido en nuestra constitución.

La seguridad jurídica es una de las principales aspiraciones humanas, solo puede entenderse tomando en consideración la dimensión social del hombre

⁹ **Miguel Alejandro López Olvera**, *Los principios del procedimiento administrativo*, (México: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Autónoma de México), 190. La seguridad jurídica es el principio que se opone de forma contundente al accionar ilegal o ilegítimo del estado al momento de dictar una resolución.

que consiste en su desarrollo en diversas formas de sociabilidad, característica de la condición humana que se puede definir como la pretensión de los sujetos de saber a qué atenerse en sus relaciones con los demás, quiere decir entonces que cuando se adjetiva de “Jurídica” estamos pensando en su idoneidad en cuanto al derecho para así obtener certeza.¹⁰

1.3. Enfoques de la seguridad jurídica

Al hablar de los diferentes enfoques de la seguridad jurídica, se hace referencia a que la seguridad jurídica no debe ser considerada solamente como una norma, sino también, como una garantía que limita al Estado en cuanto a su actuar si es que fuere de manera arbitraria y es considerada además como principio, por ser fuente del derecho por encima de la norma.

1.3.1. La seguridad jurídica como garantía

La seguridad jurídica es más que una norma escrita puesto que es una norma que exige ser aplicada por la autoridad competente, obedeciendo y adecuándose a las necesidades de la sociedad y los cambios que en ella se puedan presentar, garantizando así el bienestar de la persona, sus bienes y sus derechos.¹¹

De la misma manera, la seguridad jurídica es calificada como la garantía brindada por el Estado a través del derecho en cuanto a la defensa del

¹⁰ **César García Novoa**, *El Principio de Seguridad Jurídica en Materia Tributaria: Ediciones Jurídicas y Sociales C.A.* 2000, (Madrid: 2000), 21.

¹¹ **Ordóñez**, La seguridad jurídica y su aplicación, 27-33. La seguridad no se entiende desde el punto de vista de existencia de norma escrita sino desde la necesidad de una correcta intelección y aplicación de la misma por el juez, que obedezca a las necesidades de la sociedad y a los cambios que en su interior se presenten.

individuo, la certeza de la protección de su persona, sus bienes y sus derechos.

Además, la seguridad jurídica, es considerada como la garantía otorgada por el poder público, a través de la Ley, que debe aplicarse para proteger los bienes y derechos de la persona; por lo tanto, la aplicabilidad de la ley garantiza la eficacia del derecho y la seguridad jurídica del individuo.¹²

La situación de un sistema jurídico en el cual las normas o actos gozan de estabilidad, es calificada como certidumbre, ya que los eventuales cambios normativos serán razonables y previsibles, realizados por las autoridades legítimamente investidas de poder, con base en el respeto de los derechos de las personas, permitiendo a los actores del sistema estimar con un margen de alta probabilidad las consecuencias legales futuras de sus conductas presentes, y resguardando en todo momento una esfera mínima de derechos, protegidos de toda arbitrariedad.¹³

Asimismo, al aplicar dicho supuesto al procedimiento administrativo, la autoridad representando al Estado con su poder de imperio, se regirá por el procedimiento previamente establecido, mismo que servirá de garantía para el administrado.

De acuerdo con la Corte Suprema de Justicia de México, la seguridad jurídica es la certeza que debe tener un gobernado, de que su persona, su familia, sus posesiones o sus derechos serán respetados por la autoridad,

¹² **Arthur Kufman, Luis Villar Borda**, *Filosofía del derecho*, (Colombia: Universidad Externado de Colombia, 1999), 349. La seguridad jurídica puede significar dos cosas: a) seguridad por medio del derecho: defensa contra robo, hurto, etc. b) seguridad del derecho mismo: garantía de su posibilidad de conocimiento, de su operatividad, de su aplicabilidad.

¹³ **Ibíd.** La seguridad jurídica protege a todo aquel que tenga interés en un determinado conflicto del actuar arbitrario de los funcionarios que ejercen el accionar del Estado.

pero si esta debe producir una afectación en ellos, deberá ajustarse a los procedimientos previamente establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes secundarias.¹⁴

En este mismo orden de ideas es importante destacar que al hacer referencia a la seguridad jurídica se hace alusión a una garantía, siendo que para hacerla efectiva no es necesario que el Estado establezca parámetros o procedimientos específicos para tal efecto, sino que basta con que el Estado tenga presupuestos mínimos a fin de que las autoridades no actúen de manera arbitraria frente a los administrados.¹⁵

1.3.2. La seguridad jurídica como principio

En el ámbito del Derecho, la seguridad jurídica tiene naturaleza de “principio”, es decir, que la seguridad jurídica no es simplemente una cualidad o factor distintivo de las normas o instituciones jurídicas sino que es una base, un fundamento, la piedra o los cimientos sobre los que se construye el entero edificio del derecho.

¹⁴ **Las garantías de seguridad jurídica**, Suprema Corte de Justicia de la Nación (México, Colección garantías individuales 2003), 9.

¹⁵ **Seguridad jurídica, como garantía ante las arbitrariedades del estado**, Sentencia de Amparo, Referencia: 538/2002 (México: Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2002). “Puede presentarse en dos manifestaciones: la primera, como una exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del sistema jurídico a través de sus normas e instituciones y en la segunda, en su faceta subjetiva, como certeza del derecho, es decir, como proyección en las situaciones personales, de la seguridad objetiva, en el sentido que los destinatarios del derecho puedan organizar su conducta presente y programar expectativas para su actuación jurídica futura bajo pautas razonables de previsibilidad; quiere decir que la seguridad jurídica es fundamental dentro del Estado de Derecho en vista que ninguna persona puede ser arbitrariamente juzgada o sometida a algún procedimiento que no esté establecido en ley o que no se respeten sus derechos y garantías lo que conlleva al Principio de Legalidad, el cual constitucionalmente se encuentra definido como aquel en el que nadie puede ser juzgado sino conforme a leyes promulgadas con anterioridad al hecho del que se trate y por los tribunales que previamente haya establecido la ley, sin embargo varias son las definiciones que los juristas expresan en sus obras, de las cuales se toman de referencia a continuación”.

La seguridad jurídica es un principio universal reconocido por el Estado de Derecho, que puede conocer lo establecido por la ley como mandar, prohibir o permitir según lo emanado del poder público, la seguridad jurídica es una garantía de la que goza el individuo y ha sido provista por el Estado; ésta es una garantía en cuanto a que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados y si tal situación ocurriese, éstos le serán asegurados, protegidos y reparados por la sociedad.¹⁶

El Derecho no solo se refiere a normas, sino también a principios y valores, creados por la tradición, el consenso social, la opinión científica y la doctrina de los tribunales, o inducidos de las normas o instituciones existentes, los principios jurídicos no solo constituyen reglas o criterios que guían la interpretación o aplicación del Derecho sino que, además, inspiran nuevas normas o instituciones y son utilizados como fundamento para la aparición de nuevos principios. *“Los principios generales del derecho se aplicarán en defecto de ley o costumbre, sin perjuicio de su carácter informador del ordenamiento jurídico”*.¹⁷

La seguridad jurídica, es concebida, además, como un principio que recoge en sí, los principios de legalidad, jerarquía normativa, publicidad de las normas, irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o

¹⁶ **Ibíd.** La seguridad jurídica es un principio universalmente reconocido del derecho que se entiende como certeza práctica del derecho y representa la certeza de que se conoce o puede conocer lo previsto como prohibido, mandado y permitido por el poder público respecto de uno para con los demás y de los demás para con uno. La seguridad jurídica es la garantía dada al individuo, por el Estado, de que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que, si esto llegará a producirse le serán asegurados por la sociedad, la protección y reparación. En resumen, la seguridad jurídica es la certeza que tiene el individuo de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares, y conductos establecidos previamente.

¹⁷ **Francisco Javier Amorós Dorda**, *Seguridad Jurídica*, (Madrid, 2012). El Derecho tiene diferentes fuentes, por ejemplo, la tradición, de las que depende la forma en la que se tratará una determinada norma, sea como valor, como principio o como garantía.

restrictivas de derechos individuales, responsabilidad e interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.¹⁸

Con base en la premisa plasmada en el artículo 1 de la Constitución de la República, que expresa que la persona humana es el fin principal del Estado, pues le reconoce como el fin de su actividad, que persigue los fines de: justicia, seguridad jurídica y el bien común, y de conformidad a lo establecido en el artículo 86 de la Constitución de la República, en el inciso tres "*los funcionarios del Gobierno son delegados del pueblo y no tienen más facultades que las que expresamente les da la Ley*",¹⁹ lo que significa que todo funcionario público debe actuar dentro de las facultades que le otorga la ley, es decir, teniendo como parámetro máximo el bien de la persona humana.

1.3.3. La seguridad jurídica, ¿Principio o Valor jurídico?

La diferencia entre valor y principio se encuentra establecida en virtud de que el valor está por encima de la normativa, en una dimensión diferente a los Principios Generales del Derecho; mientras que los principios tienen clara función normativa, pues, en un principio general, "si bien su cometido, en atención a su tipo informador del ordenamiento jurídico, capaz de suplir por su gran generalidad la insuficiencia de que adolecen otras normas que, pese a revestir el carácter general esencial a toda norma legal, preconfiguran,

¹⁸ **Ibíd.** Desde la norma constitucional, y en forma jerárquicamente descendente, se despliega el resto del sistema jurídico: las normas leyes, decretos, órdenes ministeriales y los actos jurídicos resoluciones, actos administrativos, contratos, etc., ordenados sobre el principio de que las normas o actos inferiores no pueden contradecir a los superiores. Así, la Constitución adquiere su carácter de norma *normarum-norma* de normas- o norma suprema, y todos sus contenidos incluidos en este caso el principio de seguridad jurídica aparecen revestidos de supremacía y no pueden ser desconocidos por normas de rango inferior.

¹⁹ **Constitución de la República de El Salvador**, (El Salvador, 1983), artículos 1 y 86.

dentro de ciertos límites, situaciones y circunstancias jurídicas determinables”.²⁰

Por tanto, desde este punto de vista la seguridad jurídica es un principio y no un valor que carece de virtualidad normativa, por lo contrario, la Constitución de la República de El Salvador, ha situado a la seguridad jurídica como uno de los valores a alcanzar o concretar por el Estado, puesto que, de otra forma no se explica que se le considere como uno de sus deberes prioritarios o el más alto deber del mismo, ya que, deja de ser una fuente supletoria de aplicación del Derecho y se convierte en eje fundamental de éste, nada menos que a la par del valor Justicia.

La Justicia es el valor final del Derecho, mientras que la seguridad jurídica es un valor instrumental respecto a aquélla, debido a que se consolida y se estructura funcionalmente a fin de llegar a la Justicia.

La seguridad jurídica es un valor fundante, mientras que la Justicia es un valor fundado o valor superior, de esta forma, lo trascendental es que cualquiera que fuere el rango del valor seguridad jurídica, es el más inmediato al Derecho, la seguridad jurídica es el primero en el orden lógico temporal, el más directamente motivador de todo sistema jurídico.

A la pregunta de por qué y para qué hacen los hombres Derecho, no se le dará respuesta de la quinta esencia de la idea de Justicia, ni de su séquito de egregios valores complementarios, sino de un valor subordinado, el de seguridad, correspondiente a una necesidad humana. Posteriormente puede

²⁰ **Jorge Zavala Egas**, *Teoría de la seguridad jurídica*. www.usfq.edu.ec. Al abordar el tema de la seguridad jurídica debe entenderse que tiene acepciones diversas, tal es el caso de la seguridad jurídica desde el punto de vista de los principios y desde la perspectiva axiológica.

admitirse un rango de los valores jurídicos para así considerar a la seguridad jurídica como un valor instrumental para la consecución de la Justicia que es el valor absoluto para el Derecho.²¹

Al analizar detalladamente la conceptualización de seguridad jurídica, se encuentran las dimensiones principales a través de las cuales se expresa el principio de seguridad jurídica: Una tiene que ver con la previsibilidad de las acciones del hombre en cuanto a las consecuencias jurídicas de las mismas y otra referida al funcionamiento de los poderes públicos. Haciendo referencia a la previsibilidad, PÉREZ LUÑO, llama a esta dimensión corrección estructural y al hablar de funcionamiento de los poderes públicos, lo define como la corrección funcional.²²

1.4. Dimensiones de la seguridad jurídica

Las dimensiones de la seguridad jurídica son las diversas perspectivas desde las que puede ser estudiada, estas dimensiones se encuentran vinculadas fundamentalmente a las distintas relaciones que con aspectos que permitan cristalizar esa confianza y certeza de los individuos que están sometidos a las normas de un determinado sistema jurídico; en efecto, la seguridad jurídica busca que la “estructura” del ordenamiento sea correcta.²³

²¹ **Ibíd.** La seguridad jurídica es el valor absoluto del Derecho en el sentido de que sin ella el administrado se encuentra en un estado vulnerable en cuanto a la protección de sus derechos y garantías fundamentales.

²² **Antonio Pérez Luño**, *La seguridad jurídica*. (España 1991), 23-25. Este autor hace distinción entre corrección funcional y corrección estructural.

²³ **La seguridad jurídica**. Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 48-98 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1999). La seguridad jurídica no solamente se enfoca en el ordenamiento jurídico del Estado sino también en que el funcionamiento del mismo, éste de acuerdo a los parámetros de la legalidad y la justicia, a fin de garantizar a aquel a quien se le imparte justicia, que el accionar del Estado se encuentra monitoreado por los principios y garantías que le asisten.

La jurisprudencia salvadoreña, a través de la Sala de lo Constitucional establece: *”sobre las dimensiones de la faceta objetiva de la seguridad jurídica: las principales características de esta dimensión “se pueden englobar en dos exigencias básicas: (a) corrección funcional, que implica la garantía del cumplimiento del derecho por todos sus destinatarios y regularidad de actuación de los órganos encargados de su aplicación (...); y (b) corrección estructural, en cuanto garantía de disposición y formulación regular de las normas e instituciones integradoras de un sistema jurídico”*²⁴

Asimismo, la Sala de lo Constitucional, ha abordado el tema de la manifestación estructural y funcional de la seguridad jurídica, estableciendo que ésta puede manifestarse de dos formas, tanto como una exigencia objetiva y presentarse como certeza del derecho. Siendo así que la seguridad jurídica es sumamente importante en el Estado, porque se encuentra íntimamente ligada al Principio de Legalidad, debido a que bajo este principio y con relación a la seguridad jurídica todo procedimiento en el que una persona sea juzgada deberá estar libre de arbitrariedad y en él deben cumplirse las garantías para la persona que está siendo objeto de enjuiciamiento en cualquier área del derecho.²⁵

²⁴ **Dimensiones de la seguridad jurídica**, Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 19-1998 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1999).

²⁵ **La seguridad jurídica**, Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia 48-98. “Puede presentarse en dos manifestaciones: la primera, como una exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del sistema jurídico a través de sus normas e instituciones y en la segunda, en su faceta subjetiva.

CAPITULO II

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y GENERALIDADES DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Cuando se realiza un estudio sobre el procedimiento administrativo, surge la interrogante respecto a su ubicación en cuanto a las diferentes ramas del derecho: ¿Dónde debe ubicarse al estudio de las reglas jurídicas aplicables al procedimiento administrativo?, dado que no pertenece al derecho procesal, es obvio entonces que constituye una parte del Derecho Administrativo mismo, ya que no es posible reconocerle autonomía alguna.

En virtud de lo anterior, es importante hacer referencia al derecho administrativo como tal, en el cual por lo general se analizan los temas que constituyen su finalidad o razón de ser, entre los cuales encontramos: los actos y los contratos administrativos, el régimen de la función pública, la función administrativa, la responsabilidad de las personas públicas, los servicios públicos, entre otros, así como temas de acuerdo a necesidades que surjan, ya sean prácticas o académicas. Donde además se analizan o se plantean los aspectos que constituyen su fundamento o su razón de ser, es decir, su esencia o su espíritu.²⁶

Por ello es acertado concluir que la relación entre el derecho administrativo y el derecho del procedimiento administrativo es de género a especie: El último es tan sólo una parte del primero. En virtud de ello, es preciso abordar las generalidades del derecho administrativo para iniciar este capítulo y desarrollar todo lo que concierne a su procedimiento, que permitirá tener una

²⁶ **Libardo Rodríguez Rodríguez**, *Derecho Administrativo General y colombiano*, (Colombia: Editorial Temis, 2001), 11. El Derecho Administrativo tomando en cuenta todos los aspectos que lo informan, desde su génesis hasta el desarrollo de cada una de sus instituciones.

noción clara del tema de estudio del presente trabajo de investigación, ya que el procedimiento de remarcación de seriales de vehículos se enmarca precisamente dentro del procedimiento administrativo (ver anexo 3).

2.1. Nociones básicas del derecho administrativo

En este apartado se mencionan las generalidades del derecho administrativo, partiendo desde su definición de conformidad a lo planteado por diversos autores, llegando hasta su naturaleza y las características del mismo.

2.1.1. Concepto de derecho administrativo

De acuerdo a la diversidad de autores, así es el número de conceptos que existen respecto al derecho administrativo, por tal razón resulta aventurado tomar una sola definición como acertada, de tal manera que es necesario hacer mención de algunas de ellas para tener una noción más amplia de su significado.

Autores de origen mexicano como FRAGA y ROJAS SERRA desarrollan, cada uno de ellos, sus conceptos del Derecho Administrativo, cuyos postulados son:

Según FRAGA, el Derecho Administrativo es: *“la rama del Derecho Público, que regula la actividad del Estado que se realiza en forma de función administrativa”*²⁷.

²⁷ **Gabino Fraga**, *Derecho Administrativo*, 13va Ed. (México, Editorial Porrúa, 1969), 12. En este concepto, el autor puntualiza en que el derecho administrativo regula lo relacionado con la actividad del Estado y la función administrativa.

El maestro ROJAS SERRA, aporta una definición de carácter formal del Derecho Administrativo: *“El Derecho Administrativo, es una rama del derecho interno que determina la organización y funcionamiento de la Administración Pública, tanto centralizada como paraestatal”*.²⁸

Para MENA GUERRA, el derecho administrativo *“es el conjunto de normas y principios de Derecho Público que regulan la función administrativa, la organización y vinculación interna y externa de las entidades administrativas, y la relación de éstas con los administrados”*.²⁹

El derecho administrativo está conformado por un conjunto de normas de tipo legal y doctrinarias, que tienen como función regular la actividad de la administración pública, en lo que concierne a las relaciones que ésta tiene con sus administrados y los órganos que la integran, mediando siempre en esas relaciones el interés general sobre el particular.³⁰

El concepto aludido ha sido criticado por su vaguedad y amplitud, por tal motivo y sin pretender que sea una noción inobjetable, este podría definirse: Derecho administrativo es la rama del derecho que rige todo lo relacionado con la organización y funcionamiento de los servicios públicos, de los

²⁸ Andrés Rojas Serra, *Derecho Administrativo* (México, Editorial Porrúa, 1983), 133. El autor hace mención de la administración de justicia tanto centralizada como paraestatal, lo que indica que el derecho administrativo no solamente se encarga de regular el actuar de los funcionarios públicos en la esfera central, sino también en las diversas localidades que dependen del gobierno central.

²⁹ **Ricardo Mena Guerra**, *Génesis del Derecho Administrativo en El Salvador* (El Salvador, 2005), 54. En este concepto se encuentran inmersos los diferentes temas que aborda el derecho administrativo y de los cuales es garante en cuanto a las funciones del estado, de acuerdo a las reglas del mismo.

³⁰ **Apuntes sobre el derecho administrativo y sus generalidades**. <http://www.encyclopedi juridica.biz14.com/d/derecho-administrativo/derecho-administrativo.htm>. *“En cuanto al concepto del derecho administrativo se dice que es el conjunto de normas legales, doctrina y técnicas que regulan la actividad de la Administración Pública en cuanto se relaciona con los administrados o en cuanto unos órganos de aquélla se relacionan entre sí con motivo de la función administrativa, primando siempre el interés público sobre el particular”*.

servicios administrativos y por consiguiente a la actividad de la administración pública, así como las relaciones entre dicha administración y los particulares, por razón de dichas actividades.³¹

2.1.2. Naturaleza jurídica del derecho administrativo

Con base en las diversas definiciones sobre el derecho administrativo, es posible afirmar que esta rama del derecho se encuentra inmersa en el ámbito del Derecho Público, que es el conjunto de normas cuya finalidad es regular de forma ordinaria las relaciones jurídicas entre las personas privadas y excepcionalmente a la Administración Pública y sus actividades.³²

Es importante destacar que la naturaleza del derecho administrativo puede entenderse desde dos sentidos diferentes y complementarios entre sí: desde el sentido amplio *“el derecho administrativo corresponde al conjunto de las normas del derecho privado y del derecho público que se aplican a la administración en sugestión de los servicios públicos y en sus relaciones con los particulares”*.³³

³¹ **Ibíd.** En el derecho administrativo “rige la organización y funcionamiento de los servicios públicos, de los demás servicios administrativos y la restante actividad de la Administración pública, así como las relaciones entre esta última y los particulares”.

³² **Víctor Humberto Álvarez Hernández et al.**, “Las medidas cautelares en el Proceso Contencioso Administrativo”, (tesis para obtener la Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, 2012), 23. “El Derecho Administrativo queda comprendido dentro del ámbito del *Derecho Público*, contraponiéndose así al Derecho Privado, concebido como el conjunto de normas que regulan ordinariamente relaciones jurídicas entre las personas privadas y solo excepcionalmente a la Administración Pública y a la actividad desarrollada por la misma.

³³ **Apuntes**, <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-administrativo/derecho-administrativo.htm>. El sentido amplio de la naturaleza del derecho administrativo hace referencia a que está constituido por normas tanto de derecho privado como por normas de derecho público, mismas que están orientadas a velar por las relaciones de la administración y los particulares en lo que respecta a los servicios públicos.

En un sentido más restringido, el derecho administrativo se extiende únicamente a las normas que derogan el derecho privado y que son por tanto normalmente aplicadas por las jurisdicciones administrativas.³⁴

Por consiguiente, resulta de vital importancia indicar que el derecho administrativo, pero en general el derecho público, se inspira en la supremacía del sujeto público respecto al sujeto privado. Debido a esta circunstancia, los sujetos públicos gozan de poderes jurídicos oportunos y suficientes para producir efectos por su sola voluntad e incluso en el ámbito jurídico de los sujetos privados”.³⁵

En conclusión, el derecho administrativo se encuentra inmerso en el campo del derecho público puesto que este busca solucionar los conflictos o controversias y a la vez regular todo aquello que se relaciona con la actuación de la administración frente a los administrados.

2.1.3. Fuentes del derecho administrativo

El estudio de las fuentes del Derecho, es un tema esencial del estudio de la Teoría General del Derecho, por tal razón, al estudiar las fuentes del Derecho Administrativo, se parte de los aspectos generales de la Ciencia del Derecho, ya que es importante conocer de donde proviene esta disciplina que es cimiento del derecho.

³⁴ **Ibíd.** En virtud de la premisa planteada anteriormente en la que el derecho administrativo por su naturaleza regula las relaciones de la administración con los administrados, en cuanto a los servicios públicos, en el sentido restringido de la naturaleza jurídica del mismo, se entiende que el derecho administrativo tiende a dirigir su actuar a las diferentes instituciones que son parte de la administración.

³⁵ **Álvarez Hernández et al.**, “Las medidas cautelares en el Proceso Contencioso Administrativo”, 24. “*Está inspirado en la fundamental superioridad del sujeto público con respecto al sujeto privado, superioridad que se traduce tanto en el mayor valor de los intereses que el Estado está llamado a satisfacer*”.

“El vocablo “fuente” deriva del latín “fons” o “fontis ” que significa lugar donde se derrama o brota el agua de la superficie. Por tanto debemos entender el fenómeno o el objeto que genera o que produce algo, o aquello de donde se origina una cosa. La fuente del Derecho, obviamente la identificamos como aquello donde emana o funda Derecho”.³⁶

En la doctrina salvadoreña tiene diferentes connotaciones³⁷ dentro de las que se destacan:

- a) Fuente de producción: Es el órgano o sujeto competente para producir la norma, en este sentido se encuentra por excelencia el Parlamento, la Administración Pública y los miembros de la comunidad, cuando se trata de la costumbre.
- b) Fuente de cognición: es el acto o documento en el cual se contienen las normas jurídicas. Puede estar constituido por un acto legislativo, por un simple comportamiento como la costumbre, o el caso que nos interesa por un acto administrativo.
- c) Fuente de elaboración: esto se refiere al procedimiento de creación de las normas, los cuales tales procesos se encuentran dentro de la Constitución.

Es acertado mencionar que el Derecho Administrativo, se mantiene dentro de la clasificación tradicional de las fuentes del Derecho, la cual se encuentra dividida histórica, material y formalmente. Así puede decirse que las fuentes

³⁶ **José María Boquera Oliver**, *Estudios sobre el acto administrativo*, (España: S.L. Civitas Ediciones, 1993), 35. Al referirse a las fuentes en el ámbito del derecho se hace referencia al lugar o vertiente de donde emana alguna teoría.

³⁷ **Bertrán et. al.**, *Manual de Derecho Constitucional*, 43.

históricas son aquellos documentos que informan acerca de la formación del Derecho; las materiales o reales, son las circunstancias sociales, políticas y económicas que influyen para determinar el contenido de la normatividad; y las formales son los procesos de formación del derecho.

2.1.4. Características del derecho administrativo

Al igual que otras ramas del derecho, el derecho administrativo posee ciertos rasgos esenciales, que lo distinguen. A continuación se desarrollan cada una de ellas:

a) Auto tutela declarativa y ejecutiva

Esta característica se manifiesta respecto a la *presunción de legalidad*, que supone la actuación pública seguida por un concreto órgano administrativo se considera en principio, conforme al ordenamiento jurídico que como ya se sabe constituye el parámetro básico de control de legalidad de los actos, siempre y cuando un Tribunal de justicia superior no declare lo contrario, mediante un recurso administrativo. La importancia de tal potestad consiste en que para que un particular considere alguna actuación administrativa contraria a Derecho, necesita cuestionar la legalidad de tal actuación ante los Tribunales de Justicia, para que sean éstos (órganos superiores) quienes determinen, si dicha actuación ha cumplido los parámetros de legalidad que condicionaban la decisión recurrida.³⁸

³⁸ Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández, *Curso de Derecho Administrativo*, Tomo I, 13ª ed., (Madrid: 2004), 44. Esta característica está íntimamente ligada a la presunción de inocencia ya que supone que toda persona debe ser escuchada ante un tribunal a efecto de garantizar sus derechos y que éste debe administrar justicia de forma imparcial.

b) Derecho tutor de intereses públicos

Esta segunda característica importante del derecho administrativo consiste en que el objeto o finalidad última a la que se dirige el desarrollo de unas funciones o potestades públicas por parte de la administración pública es la de satisfacer intereses que benefician a la colectividad y no algunos pocos particulares o al propio órgano administrativo.

Es así como la legislación concede a la administración facultades para actuar como protector o garante de los intereses que benefician a todos. Sus potestades son vicarias, constituyen una potestad-función: es decir “deben ser ejercitadas en interés ajeno al propio y egoísta al titular, en función del interés público”.³⁹

Esta característica consiste en que el derecho administrativo cumple dos funciones diferentes pero relacionadas entre sí; es decir, paralelas, ya que se constituye como protector y garante de los intereses de los administrados, y

c) Derecho que tiene por objeto la protección de derechos e intereses legítimos de los particulares

Uno de los fines esenciales a los que se dirige el derecho administrativo es el tutelar los derechos e intereses individuales de cada ciudadano. Se reconocen dos fortificaciones contra la actuación propia del poder real, las

³⁹ **Ibíd.** 436. La potestad-función a la que hace referencia este autor debe entenderse como una facultad y un deber en el sentido que la administración pública tiene la potestad de administrar justicia en aspectos de derecho público y tiene el deber de ser garante de que en dicha administración no existan motivos para creer que se han vulnerado derechos de los administrados.

cuales son: el respeto al principio de legalidad y el respeto a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos.

En la actualidad, el principio de legalidad opera como una *“cobertura legal previa de toda potestad: cuando la Administración cuenta con ella, su actuación es legítima”*.⁴⁰ En el caso de El Salvador, este principio está regulado en el art. 86 de la Constitución; asimismo es ésta la que regula las funciones que a cada Órgano le corresponde; es decir, la distribución de competencias que cada uno desempeña están protegidas jurídicamente.

Este principio, impone a las autoridades, la obligación de ceñir todas sus decisiones al contenido de las reglas jurídicas preestablecidas y los principios no escritos que conforman el ordenamiento jurídico, aplicándose tanto a los actos administrativos individuales, como a los actos administrativos generales.

2.2. Antecedentes históricos del procedimiento administrativo

Antes de la Revolución Francesa, existía un sistema centralizado, en el que apenas reconocían los distritos locales más que como circunscripciones administrativas con pocos o ningunos derechos de corporaciones. En esos distritos la mayoría de los asuntos propios de la administración se encomendaban a funcionarios, nombrados por el Rey a su albedrío y sujetos a una rigurosa intervención monárquica.

⁴⁰ **Ibíd.** El autor menciona, que cuando a la administración se le atribuyen ciertas potestades y ésta no se ciñe en los parámetros de legalidad su actuar es ilegítimo e irreprochable a tal punto que, mediante el procedimiento adecuado y oportuno, puede recurrirse de dicha actuación debido a que no se ha respetado esta característica que es tan importante en el ámbito de aplicación de esta rama del derecho.

La revolución francesa destruyó el antiguo sistema social en que la monarquía absoluta descansaba e introdujo el principio político en que el pueblo debía tener mayor influencia en el manejo del Gobierno.⁴¹

Se cree que uno de los grandes avances de la Revolución Francesa, fue la desaparición de la monarquía y la redacción de la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, que abrieron el camino para la Constitución, estos cambios drásticos son los que provocaron la concepción de nuevas formas y métodos para gobernar, por ello Francia es considerada como la cuna del Derecho Administrativo, especialmente por el aporte de Charles-Louis de Montesquieu, quién creó el famoso “*principio de separación de poderes*”.⁴²

La importancia de esta etapa radica en que producto de las grandes transformaciones sociales, económicas y políticas, se dieron las directrices para el surgimiento de una Administración Pública como la conocemos hoy, con instituciones descentralizadas, gobiernos locales, funcionarios con funciones delegadas, entre otros, fueron los primeros cimientos para los modelos administrativos actuales, que hasta el día de hoy sirven de modelo para el fortalecimiento de las instituciones de la Administración Pública y la su correcto funcionamiento en cuanto a la distribución de las actividades que le conciernen y que tienen relación directa con los administrados.

⁴¹ **Francisco Goodnow**, *Derecho Administrativo Comparado, Análisis de los Sistemas Administrativos de los Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Alemania: Organización*, (España: Editorial La España Moderna) 289 - 290. El pueblo adquirió mayor poder después de la revolución francesa, en cuanto al manejo del Gobierno.

⁴² **Charles-Louis de Montesquieu**, su aporte más valioso fue la creación del principio de la división de poderes. El principio de la separación o división de poderes, es una garantía para el propio Estado y para el ciudadano donde queda protegido por un marco legal para poner un alto a los abusos de poder y posibles actuaciones arbitrarias de instituciones públicas; la teoría de la separación de poderes divide éstos en poder legislativo, poder ejecutivo y poder judicial.

2.3. Conceptualización de procedimiento administrativo

Crear una definición del procedimiento administrativo, es arriesgado, en virtud de existir un enorme cúmulo de conocimientos de diversos legisladores, doctrinarios y juristas, quienes lo han definido de distintas formas. De tal manera que se presentan definiciones primarias por medio de las cuales intentaremos plasmar este importante concepto.

El procedimiento administrativo es el producto de las disposiciones legales y las resoluciones administrativas dictadas por la autoridad competente; es decir los órganos superiores del Estado.

La característica principal del procedimiento administrativo es facilitar el control interno de las respectivas actuaciones de cada órgano que forme parte del proceso y que por ende deben fundamentarse las actuaciones internas de los órganos del mismo.⁴³

El jurista GONZÁLEZ NAVARRO al respecto afirma, que el *“procedimiento administrativo es una serie de actos heterogéneos emanados de la administración y del particular dirigidos a la producción de un acto administrativo adecuado al ordenamiento jurídico o también a la efectividad de ese mismo acto”*.⁴⁴

⁴³ **Miguel Marienhoff**, *Tratado de Derecho Administrativo*, Tomo I. (Argentina: Editorial Abeledo Perrot, 1989), 74. Según Francisco Racionero Carmona, el procedimiento administrativo “Es el cauce formal de producción de las disposiciones y resoluciones administrativas. Es por tanto, una exigencia de funcionamiento de cualquier organización compleja al objeto de facilitar el control interno de las actuaciones por los órganos superiores y la necesaria fundamentación y objetividad de su actividad”.

⁴⁴ **González Navarro**, “Procedimiento administrativo y vía administrativa”, *Revista de Administración Pública* (España), 184. El procedimiento administrativo tiene finalidad la realización del acto administrativo, que se debe llevar a cabo dentro de las normas dictadas para su adecuada realización.

Según el Manual de Justicia Administrativa, el procedimiento administrativo *“es una determinada y normativa combinación de actos con efectos jurídicos causalmente vinculados entre sí, combinación que determina una precisa y ordenada sucesión de dichos actos, constitutiva del cauce a través del cual se cumple la actividad de la Administración Pública dirigida directamente a producir consecuencias en el mundo jurídico”*.⁴⁵

El jurista mexicano DELGADILLO GUTIERREZ sostiene que el procedimiento administrativo *“representa una unidad que está integrada por un conjunto de actos coordinados entre sí que tiende a la preparación de la expresión de la voluntad de la Administración Pública”*.⁴⁶

Por otra parte CASSAGNE expone que el procedimiento administrativo está compuesto por una serie de actos, que a pesar de ser independientes entre sí, persiguen un solo objetivo, la obtención del interés público⁴⁷.

2.4. Naturaleza jurídica del procedimiento administrativo

Según Jesús González Pérez, hay dos posturas sobre la naturaleza del procedimiento administrativo, las doctrinas privatistas y las doctrinas publicistas.⁴⁸

⁴⁵ **José María Ayala et. al.**, *Manual de Justicia Administrativa*, (El Salvador: Consejo Nacional de la Judicatura, Escuela de Capacitación Judicial, 2003), 78. Combinación de actos que tiene como finalidad que se cumpla la actividad de la administración pública.

⁴⁶ **L. H. Delgadillo Gutiérrez**, *Elementos de Derecho Administrativo* (México: Lizama Noriega Editores, 1998), 161. La voluntad de la Administración pública se manifiesta por medio del Acto Administrativo.

⁴⁷ **J.C. Cassagne**. *Derecho administrativo I* (Argentina, 1997), 216. *“El Procedimiento Administrativo es una serie de actos entre sí, aunque separables, que tienen en común la finalidad de perseguir la obtención de un interés público”*

⁴⁸ **Jesús González Pérez**, *Derecho Procesal Administrativo*, Tomo I (España: Instituto de Estudios Políticos, 1963), 53-75. De las dos formas en las que este autor concibe al Procedimiento Administrativo, dos vertientes de las cuales se nutre.

Las doctrinas privatistas: consideran la naturaleza del procedimiento administrativo como contrato, como cuasicontrato, concepciones privatistas modernas del procedimiento administrativo, que se explican a continuación:

Respecto a la idea del proceso como contrato, fue construida en el Derecho Romano y sostienen que entre las partes existen derechos y obligaciones procesales, que esos derechos y obligaciones tienen su fuente en un contrato que existe entre ellas y, en virtud de ese contrato las partes deben acatar la sentencia que se emitirá, pero que esta concepción ha quedado en el pasado y ni siquiera tiene aspiraciones serias en la actualidad.⁴⁹

En cambio la idea del proceso administrativo como cuasicontrato, sostiene que se utiliza para poder explicar los derechos y obligaciones que surgen del proceso, esta idea tiene muchos defectos pues no termina de explicar completamente la relación jurídica de un proceso y obvia la primera y más importante fuente de obligaciones, la Ley.

En cambio, las modernas concepciones privatistas del procedimiento administrativo, afirman que el proceso, sostiene el interés del Estado en cuanto a la justa composición del litigio y se reduce a la tutela del interés de quién tenga el derecho, a la vez rechazan el concepto de relación jurídica que se explica en las dos posturas anteriores.⁵⁰

⁴⁹ **Luris Jazmín Arteaga Chávez**, “La necesidad de crear una ley de procedimientos administrativos uniformes” (tesis para obtener la Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, 2008), 64. El Derecho Romano sostenía que toda obligación que dos personas contrajeran debía plasmarse en un contrato, lo cual sigue vigente. utilizado en una sentencia la cual debería ser acatado por las partes que tenían interés en el contrato.

⁵⁰ **Ibíd.** 65. El proceso administrativo sostiene el interés del Estado en cuanto al debido proceso y se reduce a que todo aquel que tenga justo interés en el proceso es el que debe tutelar el mismo.

Según GARCÍA DE ENTERRÍA, la naturaleza de cualquier procedimiento deviene del ámbito o a la materia a la cual pertenece. El procedimiento, en general, se singularizaría, por lo tanto, en el mundo del Derecho Administrativo como el modo de producción de los actos administrativos.⁵¹

La naturaleza del procedimiento administrativo es aparte del procedimiento judicial, entendiendo que la regulación jurídica por las normas, es un acto o medio previo al procedimiento judicial y ésta es su naturaleza, por medio de la cual se producen actos administrativos.

Pero el procedimiento administrativo no agota su función al producir actos administrativos, sino que constituye una garantía para los administrados, así asegurando la satisfacción del interés general por medio de ese servicio público prestado.⁵²

2.5. Características del procedimiento administrativo salvadoreño

Según el doctor Jorge Eduardo Tenorio, las características del sistema administrativo salvadoreño son las siguientes: la heterogeneidad, el excesivo formalismo y la escasa colaboración de los administrados.

A continuación se desarrollan estas características que hace relación el doctor Tenorio.

⁵¹ **Ibíd.** 67. Dependiendo del ámbito o de la materia que pretende regular el procedimiento así será su Naturaleza, por lo cual se entiende que el procedimiento administrativo regula todo lo que respecta al administrado (individuo) frente al Estado (administrador de justicia).

⁵² **Ibíd.** 68. Fundamenta su idea en el hecho de que considera que el procedimiento administrativo se encuentra inmerso en el procedimiento judicial, pero que siempre se desenvuelve en el ámbito del derecho público y que el mismo constituye una garantía de protección de los derechos de los administrados contra las actuaciones arbitrarias del Estado en el ejercicio de sus funciones.

2.5.1. La heterogeneidad

Esta característica tiene diversas manifestaciones.

En primer lugar, la heterogeneidad de procedimientos que existen en el ordenamiento jurídico salvadoreño; es decir, trámites que difieren entre sí, tanto en su estructura, términos y plazos; en segundo lugar, esta heterogeneidad se manifiesta en los criterios y conceptos utilizados, que en algunas instituciones se utilizan de un modo y en otras se pueden emplear y aplicar de forma distinta.⁵³

2.5.2. El excesivo formalismo

Esta característica afirma el doctor Tenorio, se debe a la innegable tendencia a aplicar los procedimientos de tipo judicial a las cuestiones administrativas, resultando que de un asunto de mero trámite con solución simple, se convierta en un difícil y confuso camino para los administrados.⁵⁴

2.5.3. La escasa colaboración de los administrados

El exceso de formalismos colocan al administrado en una situación de indefensión, puesto que en repetidas ocasiones es perjudicado por los fallos administrativos o por la inercia de la administración ya que no todos los ciudadanos tienen la posibilidad de conocer los requisitos legales de cada procedimiento en particular.⁵⁵

⁵³ **Ibíd.** 71- 72.

⁵⁴ **Ibíd.** 72. Dicha característica ha llegado a convertirse en un verdadero obstáculo para la efectiva realización del acto administrativo, debido a que en muchas ocasiones el administrado no conoce las formalidades que revisten la producción del acto que desea invocar para su bienestar.

⁵⁵ **Ibíd.** 72. En todo procedimiento, cada ciudadano debe conocer los requisitos de validez y forma del mismo, para que exista efectividad al momento de llevar a cabo el procedimiento.

2.6. Finalidad del procedimiento administrativo

Entre el procedimiento judicial y administrativo existen semejanzas indudables, debido al tronco en común de ambas instituciones, pero a la vez existen grandes diferencias como consecuencia necesaria de la diversa naturaleza de los fines a que un procedimiento y otro sirve, sobre todo, de la distinta posición y carácter de los órganos cuya actividad disciplinan.⁵⁶

Todo procedimiento ya sea judicial o administrativo tiene como finalidad la averiguación de la verdad y por medio de esa averiguación la satisfacción de las pretensiones ejercitadas por las partes mediante la decisión (sentencia) de una instancia neutral e independiente de ellas, ya sea por un Juez o por un Tribunal. Siendo válido afirmar que el fin del procedimiento administrativo, tiene como finalidad llegar a la verdad para poder garantizar los derechos de los administrados de una manera pronta y cumplida, para poder permitir la satisfacción a las necesidades públicas de los administrados. Por lo tanto la finalidad del procedimiento administrativo conlleva a la satisfacción de cada una de las pretensiones del administrado logrando así la protección y el respeto tanto de sus derechos como de sus garantías constitucionales.⁵⁷

2.7. Principios generales que informan el procedimiento administrativo

Los siguientes principios se aplican a todos los procedimientos administrativos clásicos e igualmente a los procedimientos administrativos

⁵⁶**Ibíd.** 73. Este autor sostiene que el procedimiento administrativo y el procedimiento judicial poseen semejanzas y diferencias y que es precisamente lo que permite que cada uno de los procedimientos se contrapongan y a la vez se complementen.

⁵⁷**Ibíd.** 73. En conclusión la finalidad del procedimiento administrativo como institución en sí, es la satisfacción de pretensiones de los administrados, por medio del cual se le respeta los derechos y garantías constitucionales.

especiales, como por fin a los supuestos de procedimientos especiales como los de audiencia pública y licitación pública, que por cierto se subsumen dentro de la categoría general del procedimiento administrativo.⁵⁸

Sea como sea que se les mencione, como garantías o como valores, los principios del derecho administrativo son de indudable aplicación ya que constituyen sus criterios cardinales.

La jurisprudencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo, ha establecido que algunos de los principios que rigen el procedimiento administrativo, se encuentran en el derecho comparado y en la doctrina administrativa, entre los que podemos abordar: principio de oficialidad, principio de contradicción, principio de economía procedimental,⁵⁹ principio de publicidad, principio "*in dubio pro actione*",⁶⁰ y el principio de audiencia.⁶¹

2.7.1. Principio de defensa

El principio de defensa está relacionado con el principio del debido proceso a través del cual el procedimiento administrativo debe ser ejercido y aplicado de manera justa y legal sobre el administrado. Garantizando la eficacia de la

⁵⁸ **Agustín Gordillo.** *El procedimiento administrativo, concepto y principios generales.* <http://www.gordillo.com>. El procedimiento administrativo lleva inmersos actos como la licitación pública.

⁵⁹ El principio de economía procedimental, constituye una concreción en el ámbito procedimental del principio de eficiencia, consagrado en el Art. 1 inciso dos de nuestra Constitución, donde la administración, para cumplir con sus fines debe de ser diligente en la tramitación de cualquier procedimiento administrativo, esto implica que cualquier servidor público, deberá de abstenerse de realizar trámites inútiles que puedan ocasionar retrasos en el procedimiento.

⁶⁰ El principio "*in dubio pro actione*" postula en favor de la mayor garantía y de la interpretación más favorable al ejercicio del derecho a la acción y, por lo tanto, en el sentido de asegurar, en lo posible, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento.

⁶¹ Este principio de audiencia es el derecho que toda persona tiene con el fin de ser oída en juicio.

actuación administrativa tanto de Estado, como también las relaciones que puedan presentarse entre los particulares.⁶²

2.7.2. Principio contradictorio o de contradicción

El carácter contradictorio del procedimiento administrativo, no atiende a la forma que puede iniciarse el procedimiento, es decir, si es de oficio o a instancia de persona interesada, sino que el carácter contradictorio radica en la posibilidad de que se hagan valer los distintos intereses en juego y de que esos intereses sean adecuadamente confrontados en presencia de sus respectivos titulares antes de adoptar una decisión definitiva.⁶³

2.7.3. Principio de audiencia

El principio de audiencia, se refleja en que el órgano administrativo encargado de la tramitación del procedimiento ha de conceder audiencia de forma necesaria a todas aquellas personas naturales y jurídicas cuyos derechos o intereses legítimos puedan quedar afectados por la resolución que en el mismo se adopte, mejor dicho ha de posibilitar la participación activa en el procedimiento de todos los interesados, poniendo en conocimiento de los mismos la existencia de un procedimiento abierto que

⁶² **Gordillo**, *El procedimiento administrativo*, <http://www.gordillo.com>. El principio de defensa como criterio de eficacia administrativa. El principio cardinal del procedimiento administrativo, como de cualquier otro procedimiento a través del cual se haya de ejercer poder sobre un individuo o grupo de individuos es el del debido proceso, o procedimiento leal y justo. Esto se aplica no solamente a la actuación de los órganos del Estado y a los que ejercen poder económico sino también en relaciones entre simples particulares.

⁶³ **Arteaga**, La necesidad de crear una ley de procedimientos administrativos, 74. La Sala de lo Contencioso Administrativo, defiende el referido principio de la siguiente manera: "Principio de Contradicción", en virtud de éste, la parte contra quien se opone una prueba debe de gozar de oportunidad procesal para conocerla y discutirla, inclusive del derecho de contraprobar, lo que significa que la prueba debe ser presentada dentro de la causa con conocimiento y audiencia de todas las partes.

tiene por objeto alcanzar una decisión que puede mejorar o empeorar su posición jurídica.⁶⁴

El ejercicio por el ciudadano, a ser oído se materializa con la presentación en el expediente administrativo, presentación que debe legitimar al mismo la concesión del derecho a: conocer en todo momento, el estado de tramitación del mismo, obtener copias de las diversas resoluciones que se vayan adoptando en esa sede.⁶⁵

2.7.4. Principio *in dubio pro actione*

El principio *in dubio pro actione*, constituye una garantía ante el incumplimiento por parte del interesado de algún trámite formal de escasa o mínima relevancia en lo que hace a la cuestión de fondo planteada en el procedimiento, para que esto no impida seguir el procedimiento y obtener una decisión definitiva sobre tal cuestión. Este principio conlleva a distinguir entre trámites formales subsanables e insubsanables.⁶⁶

Este principio exige que el órgano administrativo que es el encargado de llevar a cabo la tramitación del procedimiento, evite, en la medida de sus posibilidades, que las deficiencias formales que puedan producirse en el desarrollo del mismo y que tengan su origen en una actuación del ciudadano den lugar a extinción del procedimiento.

⁶⁴ **Ibíd.** 75. Este principio se pone de manifiesto en el sentido que el órgano que conoce de un determinado conflicto debe conceder audiencia a las partes interesadas a fin de garantizar el debido proceso a las mismas.

⁶⁵ **Ibíd.** 75-76. Según el artículo 11 de la Constitución de El Salvador, toda persona tiene derecho a ser previamente oída y vencida en juicio.

⁶⁶ **Ibíd.** 77. Este principio se desarrolla intentando en la medida de lo posible que las deficiencias formales que pueda tener el procedimiento administrativo que son por parte de los ciudadanos, no den lugar a la extinción del procedimiento.

Antes de declarar el archivo o caducidad del expediente, se vuelve necesario y hasta de carácter obligatorio que le sea concedido al interesado un término para la subsanación de las deficiencias formales que han dado lugar a la caducidad o archivo del respectivo expediente. Todo esto con la finalidad de garantizar o evitar que por el incumplimiento de un trámite formal de escasa o mínima relevancia, por parte del interesado, en el procedimiento, no pueda seguir su tramitación y que la administración no pueda pronunciar la decisión definitiva.⁶⁷

2.7.5. Principio de oficialidad

El principio de oficialidad, exige que el procedimiento administrativo se impulse en todos sus trámites por el propio órgano titular de la competencia, es decir, de oficio, sin necesidad de que el interesado sea quien solicite, de forma específica, que se desarrollen los diversos trámites vigentes en el ordenamiento jurídico, dependiendo del tipo de proceso del que se trate, en virtud de que cada proceso, dependiendo de su naturaleza y del bien jurídico que tutela tiene requisitos y formalidades propias.⁶⁸

2.8. La seguridad jurídica en el procedimiento administrativo

La seguridad jurídica es la garantía otorgada a cada individuo, por el Estado, de que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que, si

⁶⁷ **Henry Alexander Mejía**, *Manual de Derecho Administrativo* (El Salvador: Editorial Cuscatleca, 2014). Respecto a este punto es importante destacar que es necesario que al momento de producirse el acto administrativo, se tenga en cuenta que es posible que exista en la solicitud del administrado algún tipo de deficiencia.

⁶⁸ **El principio inquisitivo y de oficialidad**, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sentencia, Referencia: 13-Z-94 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1997). “En virtud del principio inquisitivo o de oficialidad propio de la administración pública, incumbe a la autoridad administrativa dirigir el procedimiento”.

esto llegará a producirse le serán asegurados por la sociedad, la protección y reparación.⁶⁹

En el procedimiento administrativo se reconocen una serie de principios que prevén que tanto el particular como la administración tengan un conocimiento total de los principios fundamentales que son la base del ordenamiento jurídico que se ubican en la Constitución. Los principios son fundamentalmente, los de legalidad, legalidad objetiva y debido proceso sin dejar de tener en cuenta al de seguridad jurídica que también es muy importante.⁷⁰

La seguridad jurídica como principio aplicado al procedimiento administrativo, impide que tanto la autoridad competente pueda dejar abandonado el expediente, con la incertidumbre que ello supone, es decir que un procedimiento administrativo debe ser llevado a cabo hasta su última etapa garantizando la eficacia del derecho y por ende la aplicación de la ley emanada por el poder público con el fin de proteger a la persona, sus bienes y derechos a través de la seguridad jurídica, la cual no debe ser vulnerada y garantizar un debido proceso.⁷¹

⁶⁹ **La seguridad jurídica en el procedimiento administrativo**, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sentencia, Referencia: 115-2008 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 2011). Consideraciones 2 preliminares básicas: “e) *Seguridad jurídica: la seguridad jurídica es un principio universalmente reconocido del derecho que se entiende como certeza práctica del derecho, y representa la seguridad de que se conoce o puede conocer lo previsto como prohibido, mandado y permitido por el poder público respecto de uno para con los demás y de los demás para con uno. La seguridad jurídica es la garantía dada al individuo, por el Estado, de que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que, si esto llegará a producirse le serán asegurados por la sociedad, la protección y reparación*”.

⁷⁰ **Ibíd.** El procedimiento administrativo se nutre de principios que emanan principalmente de la Constitución de la República.

⁷¹ **Jesús Gonzales Pérez**, *Procedimiento administrativo federal*, 3ª. Ed. (México: Porrúa, 2000), 55. Por ello dicho principio aplicado al procedimiento administrativo, impide que pueda dejarse abandonado el expediente, con la incertidumbre que ello supone.

La seguridad jurídica brinda la certeza, la estabilidad y razonabilidad en cuanto a toda norma y actos que el poder público dicte y aplique dentro del Estado de Derecho. Siendo así que la seguridad jurídica se opone a las modificaciones donde el individuo, su persona, sus bienes y sus derechos sean modificaciones sin razón alguna.

Por lo tanto, toda modificación o cambio normativo debe ser realizado por la autoridad competente y deberán ser modificaciones razonables y legítimas los cuales garantizarán y respetarán siempre los derechos de las personas.⁷²

El carácter universal comporta necesariamente la exclusión de privilegios y de la incertidumbre en su aplicación tanto en el ámbito administrativo como el judicial, dando paso a la certeza, a la seguridad jurídica.⁷³

Algunos de los principios que acompañan y están íntimamente ligados a la seguridad jurídica son el principio de eficacia y de eficiencia, la eficacia se refiere a la rapidez, la celeridad y a la sencillez. La eficiencia, por su parte, cumple como objetivo concreto que persigue el procedimiento de la manera más económica posible, siendo el principio de economía su versión positiva.

⁷² **Pablo Fernández Lamela**, *Perspectivas del derecho público en el umbral del siglo XX*, (Buenos Aires: Fundación del Derecho Administrativo, 2003), 207. La situación de un sistema jurídico en el cual las normas o los actos gozan de estabilidad considerada como certidumbre en que los eventuales cambios normativos serán razonables y previsibles, realizados por las autoridades legítimamente investidas de poder para ello, respetarán siempre los derechos de las personas permitiendo a los actores del sistema estimar con margen de alta probabilidad las consecuencias legales futuras de sus conductas presentes y resguardando en todo momento una esfera mínima de derechos, protegidos de toda arbitrariedad.

⁷³ **Sandra Morelli Rico**, *La participación en el procedimiento administrativo y en el proceso contencioso administrativo*, (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 1996), 12. Este carácter de la seguridad jurídica significa que tiene como finalidad servir de garantista para los intereses del administrado a fin de garantizar que nadie goce de más privilegios que los que otorga la legalidad.

En un Estado Constitucional de derecho existe un fundamento para ciertos derechos, principios, garantías e instituciones que se encuentran en la cúspide del ordenamiento jurídico o norma suprema, para el caso de El Salvador, en la Constitución, base del procedimiento administrativo lo encontramos cuando una persona ejerce su derecho constitucional de petición y respuesta, estipulado en el artículo 18.

Sobre este derecho la Sala de lo Constitucional ha hecho una caracterización jurisprudencial del derecho constitucional de petición, en los siguientes términos: *“El derecho de petición, que se encuentra consagrado en el art. 18 Cn., puede ser ejercido por cualquier habitante de la República, sea nacional o extranjero, persona natural o jurídica; ante cualquiera de las autoridades legalmente instituidas, las que tienen la obligación de resolver, dentro de un plazo razonable y de manera congruente, lo solicitado conforme las atribuciones jurídicamente conferidas”*.⁷⁴

La Sentencia de Amparo anterior al igual que la Constitución, permite concluir que para pedir o hacer una solicitud al ente público los sujetos activos y pasivos que pueden ejercer este derecho es toda persona, sea nacional o extranjero, natural o jurídica y que puede hacerlo ante cualquier autoridad legalmente establecida.

⁷⁴ **El derecho de petición**, Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 41-M-96 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1997). Considerando II 2. “Sobre el surgimiento histórico del derecho de petición, el tribunal ha sostenido que tal derecho *“data de tiempos muy antiguos, habiendo existido casi en todas las épocas, inclusive bajo los regímenes monárquicos y despóticos, si bien en estos últimos, más que como un derecho, como una gracia o favor. Puede decirse que la existencia del derecho de petición como derecho individual es resultado del Estado Constitucional de Derecho. Y es que, como derecho subjetivo, se manifiesta como reprobación al sistema de la venganza privada, en el cual cada quien podía hacerse justicia por su propia mano para oponerse a la violación de sus derechos, o para resarcirse de los daños que injustamente se le había causado.”*

De igual forma, no solo se trata de dar por recibida la petición, más bien de conocer y examinar el contenido de la misma, independientemente de si la respuesta que el órgano competente emitirá sea favorable o desfavorable a la petición contenida en cualquier solicitud recibida.⁷⁵

Así, en el derecho de petición al hacer referencia a una respuesta pronta y congruente a la petición del administrado, no significa que la Autoridad que conozca de un determinado caso debe responder favorablemente, sino que debe justificar y fundamentar su decisión conforme a la constitución y las leyes secundarias. Respecto a este punto, la Sala de lo Constitucional hace una explicación de los alcances del principio de congruencia en el aseguramiento del derecho de petición estableciendo que este principio se evalúa de acuerdo al ajuste entre la parte dispositiva de la decisión judicial y los términos o condiciones que el particular ha utilizado para formular su petición. De acuerdo con dicha sentencia debe tenerse en cuenta que la petición es fundamental, no solo para obtener lo que se desea, sino porque se trata del fundamento jurídico de lo que se pide y de lo que se espera obtener del órgano facultado para decidir.⁷⁶

La pronta respuesta, tiene relación con los plazos que la autoridad administrativa debe respetar para resolver las peticiones, aunque la Constitución no señala plazos específicos para resolver una petición, debido

⁷⁵ **Ibíd.** *“El ejercicio de este derecho constitucional implica la correlativa obligación de los funcionarios estatales de responder o contestar las solicitudes que se les eleven, pues el gobierno de la República está instituido para servir a la comunidad.”*

⁷⁶ **Del principio de congruencia**, Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 30-S-94 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1997). *“En los términos más amplios, la congruencia de las decisiones estatales se mide por el ajuste o adecuación entre la parte dispositiva de la decisión y los términos en que el particular ha formulado su petición; sin embargo, la incongruencia también puede existir cuando hay tal desviación en la justificación de la decisión que prácticamente suponga una completa modificación de los términos de la petición”.*

a que algunos trámites o procedimientos son diversos y complejos que requieren de análisis y por tanto un tiempo mayor para resolver.⁷⁷

Toda petición debe cumplir con los requisitos de contenido y forma, aunque en el artículo 18 de nuestra Constitución no se estableció si el objeto de la petición sea de interés particular o general, se puede encontrar la entidad administrativa que la petición sea ilegal y que es contraria a el ordenamiento jurídico establecido y puede denegarla.

En lo que respecta a los requisitos de contenido y forma para el ejercicio del derecho de petición la Sala de lo Constitucional ha establecido que existen casos en los que los órganos de derecho público podrían denegar una petición cuando lo pedido en ella resulte contrario o violatorio de la ley, esto se hará previo análisis del documento que contenga la solicitud.⁷⁸

⁷⁷ **Derecho de petición.** Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 441 (El Salvador, Corte Suprema de Justicia, 1998). Considerando II. 3. *“Si bien la Constitución no señala plazo específico en el que debe resolverse la petición, es evidente que –para evitar la enervación del derecho en análisis– la entidad estatal a la que se dirigió la petición debe pronunciarse en un plazo razonable (...);sino que éste debe ajustarse según los distintos planteamientos y los trámites necesarios para producir la contestación, procurando, en todo caso, que la respuesta sea pronta.”*

⁷⁸ **Derecho de Petición,** Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia 41-M-96. Considerando II 2. *“Resulta llamativo el hecho que el constituyente no fijara el contenido u objeto del derecho de petición; consecuentemente, el objeto de la solicitud puede ser, asuntos de interés particular, o bien de interés general. Sin embargo, podría presentarse el caso que el objeto de la petición fuera ilegal, en cuyo caso, el funcionario público, basándose precisamente en que lo pedido es contrario al ordenamiento jurídico, deberá denegar la misma.”*

CAPÍTULO III

APROXIMACIÓN HISTÓRICA DE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR EN EL SALVADOR

Desarrollar el procedimiento de remarcación de series de identificación de vehículos, sin abordar el tema de la historia de los vehículos automotores no sería acertado.

En virtud de lo anterior, en este capítulo, es necesario hacer una reseña histórica del apareamiento de los vehículos automotores y lo relativo a la identificación vehicular a fin de conocer la forma en la que nace la problemática, objeto de estudio, y de cómo surge la necesidad de crear una ley que permita dar solución a la situación en la que se ven afectadas muchas personas, en su calidad de propietarios de vehículos que por contener alteraciones en las series de identificación han sido excluidos del padrón vehicular.

3.1. Aproximación histórica de la evolución de la industria vehicular

La historia del automóvil se remonta a siglos antes de Cristo, cuando el hombre para satisfacer sus necesidades, especialmente de transporte primitivo, inventa la rueda; eso le permitió desplazarse y cambiar de lugar permanentemente, debido a que las primeras tribus eran nómadas, dependiendo exclusivamente de lo que producía la tierra y de los productos de la caza; al agotarse dichos recursos, se desplazaban mudando toda su tribu, empleando para ello su propia fuerza, por la necesidad de desplazarse, surge la necesidad del transporte terrestre.⁷⁹

⁷⁹ **Hugo Agüero Alba**, *Historia del automóvil invención de la rueda* (Perú, 2013), 2.

Desde el momento en el que el hombre debe viajar por tierra, transportar cargas y personas de un lugar a otro, a través de ríos y montañas por grandes extensiones, el medio de transporte a utilizar ha sido uno de los grandes problemas desde el comienzo de los tiempos, esto motivó al ser humano a utilizar métodos para facilitar su desplazamiento en tiempo y comodidad, en un primer momento con la tracción animal, para ello el hombre aprendió a domesticar animales como bueyes, caballos, alces y perros, los empleó como animales de carga que le proporcionaba gran ayuda.⁸⁰

Posteriormente, en el siglo XV, Leonardo da Vinci bosqueja el primer diseño de un automóvil, un helicóptero y otros vehículos, a través de la historia han existido diferentes tipos de vehículos, los hubieron desde los accionados a vapor,⁸¹ eléctricos, de combustible fósil, biocombustible, solares, etc., además una infinidad de estilos.

No se sabe con exactitud quién inventó el vehículo como se conoce hoy en día, es cuestión de opiniones, ya que éste no fue inventado en un solo día, ni por un solo inventor, si fuese necesario darle crédito a un inventor, probablemente sería al alemán Karl Benz, se sugiere que él creó el primer automóvil moderno entre 1885 y 1886, y que se trataba de un vehículo propulsado por un motor de combustión interna a gasolina, por tal razón, 1886 es considerado el año del nacimiento del auto moderno.⁸²

⁸⁰ **Manual de identificación pericial para la detección de vehículos robados**, 5ª. Edición, (México, 2012), 41.

⁸¹ La persona que crea y patenta la primera máquina a vapor en 1769, fue James Watt, este hecho se considera vital en el origen de la era de la revolución industrial, que funcionó eficientemente hasta 1783.

⁸² **Octavio Cuatpotzo Cruz**, *Mecánica forense, identificación de vehículos*, (México: Procuraduría General de Justicia).

A principios del siglo XIX se construyó la primera máquina de vapor, dicha maquina demostró que las ruedas lisas podrían ir sobre rieles lisos y además impulsados con vapor logrando arrastrar vagones con grandes cargas.⁸³

En 1930 se construyó la primera línea ferrocarril del Liverpool a Manchester, a partir de entonces los trenes se desarrollaron rápidamente y sus vías se extendieron a otros países.⁸⁴

Así se llega al primer automóvil de la historia, fabricado alrededor del año 1771 por Nicolás Joseph Cugnot,⁸⁵ el mismo consistía en una especie de triciclo que era un soporte de cañones con un fuerte telar y sobre él se apoyaba un motor a vapor con dos cilindros, que tenía capacidad de arrastrar un peso de hasta cinco toneladas y a una velocidad de 5Km/h.⁸⁶

Luego Gottlieb Daimler,⁸⁷ construyó el automóvil de cuatro ruedas el Panhard y Levassor,⁸⁸ tenían el motor en la parte delantera, embrague, cambio de marchas y propulso a las cuatro ruedas.⁸⁹

⁸³ http://recursostic.educacion.es/secundaria/edad/2esobiologia/quincena3/2q3contenido_2chtm. “La máquina de vapor es un motor de combustión externa que transforma la energía térmica contenida en el vapor de agua en energía mecánica. Mediante un balancín, el movimiento de subida y bajada del pistón del cilindro se transforma en un movimiento de rotación que acciona, por ejemplo, las ruedas de una locomotora o el rotor de un generador eléctrico.”

⁸⁴ **Ibíd.**

⁸⁵ **Ibíd.** Cugnot recibió instrucción como ingeniero militar, realizó pruebas de modelos de vehículos impulsados por motores de vapor para el ejército francés, pensados para arrastrar cañones pesados, tarea que empezó en 1765. Cugnot fue la primera persona en transformar el movimiento adelante-atrás de un pistón a vapor en movimiento rotativo.

⁸⁶ **Emiliano Cernuschi**, *Cuatro siglos en cuatro ruedas*, (Montevideo: Editorial Idejo, 2005), 14.

⁸⁷ **Panhard-Levassor**, <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-PANHARD-LEVASSOR.htm>.

⁸⁸ **Ibíd.** “La historia de la firma Panhard-Levassor se remonta a 1840. P&L acumuló experiencia con la fabricación de motores alemanes de gas en los años 70 del siglo XIX, y en 1888 la firma fabricó un número limitado de motores de gasolina alemanes para Daimler bajo licencia.”

⁸⁹ **Manual de identificación pericial**, 46.

Es así como se desarrolla la industria automotriz hasta la actualidad, la cual inició cuando el ser humano hacía uso de su fuerza física para transportar lo que deseaba, consecutivamente lo hizo por medio de la tracción animal, la máquina de vapor y finalmente utilizando el medio de transporte individual y colectivo que conocemos en la actualidad.

3.1.1. Los automóviles en El Salvador

La cultura que más impactó en la República de El Salvador hacia fines del siglo XIX y comienzo de XX, fue la europea, la modernización de la infraestructura de transporte que comenzó con los ferrocarriles se pudo apreciar en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana.⁹⁰

La cultura del automóvil, del autobús y del camión se instaló en El Salvador a los pocos años de aparecer en los países desarrollados, el primer automóvil llegó entre 1915 y 1919, en este último, se inauguró la primera agencia de automóviles.⁹¹

En la década de los años 30 obtuvieron la distribución de General Motors Corporación y con el objeto de brindar un servicio integral se abrieron talleres y almacenes de repuestos.⁹²

⁹⁰ **Francisca Maricela Cea Monterrosa**, “Guía práctica para la aplicación del proceso administrativo, para mejorar el servicio que prestan los pequeños talleres de Mecánica Automotriz, en el municipio de San Salvador” (tesis para obtener la Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad Dr. José Matías Delgado, El Salvador, 2005), 5. *“Las carretas y carruajes que llevaban a las personas, fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y luego por tranvías eléctricas, posteriormente en la década de 1920 fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador, se buscaba trasplantar las formas de urbanismo europeo”.*

⁹¹ **Ibíd.**

⁹² *Toyota la marca líder en El Salvador por alrededor de 43 años.* <http://www.elsalvadornoticias.net/2012/11/24/toyota-es-la-marca-lider-de-el-salvador-porpor-alrededor-de-43-anos-estamos-liderando-el-mercado/>

En cuanto a la importación de vehículos y los países de los cuales estos provienen, es importante hacer notar, a manera de ejemplo, que tratándose de vehículos de uso comercial y particular, los principales proveedores fueron los Estados Unidos de América y Japón, en cambio, en lo que respecta a repuestos o autopartes, como comúnmente suele llamárseles, destacan China, Estados Unidos de América y Japón.

Es precisamente la importación de vehículos, tanto nuevos como usados, por las aduanas terrestres y marítimas, lo que ha permitido a una parte de la población adquirir por un buen precio un vehículo propio, aumentando la importación de vehículos y sus partes.

En muchas ocasiones el bajo costo de los vehículos que ingresan al país se debe a que éstos han sufrido daños a causa de un accidente de tránsito y son vendidos, completos o por partes, con la finalidad de extraer repuestos de ellos, de tal forma que una vez ingresan al país, son adquiridos por empresas o personas naturales para luego ser comercializados en el mercado nacional.⁹³

La importancia de la industria automotriz radica en su contribución a la vida económica y social de los pueblos, el transporte ayuda a distribuir regionalmente población, industrias e ingresos, pero su importancia va más allá de los aspectos puramente económicos; si bien no cabe duda de que estos constituyan el eje central del desarrollo de la actividad de transportes, hay que tener presente la influencia que esta actividad tiene en las relaciones sociales, entre otras cosas, ya que uno de los principales beneficios que suelen asociarse a la mejora de los transportes y comunicaciones es la

⁹³ *Remarketing division IAA*, <https://www.iaai.com/Vehicles/VRAList.aspx>.

reducción del tiempo necesario para realizar determinados desplazamientos, dejando así más tiempo disponible para dedicar a otras actividades, ya sea de trabajo u ocio.

De este modo, el transporte se convierte en un factor clave en el desarrollo de las actividades humanas, que dependerán en gran medida de la existencia de infraestructura de transporte adecuadas a las necesidades de las sociedades actuales.

3.2. Aproximación de la historia de la identificación vehicular

En el inicio de la era automotriz, los automóviles tenían como parte principal más cara y preciada e importante, el motor, hecho por el cual era primordial sobresalir en la construcción de motores, más que en la construcción de carrocerías de automóviles.

La mayor parte de los fabricantes de automóviles empezaron construyendo su propio motor antes que una carrocería y les encargaban a los fabricantes de carretas y carromatos el hacer un carruaje para montar su motor y así crear un automóvil, en virtud de ello se volvió necesario identificar los motores producidos, siendo así que estos vehículos antiguos solo presentaban marcado el número de motor.⁹⁴

Esto evidencia que la identificación vehicular ha existido desde principios de la era automotriz, inherente a todo vehículo, con el fin de identificar e individualizarle por medio de una serie o código. Dicha matrícula puede plasmarse en una superficie metálica o plástica, en dimensiones variables, la

⁹⁴ Cuatepotzo, Mecánica forense.

cual contiene una serie de caracteres alfanuméricos únicos, que son grabados o troquelados y que varían en función de la legislación de cada país y los estándares de los fabricantes de cada vehículo, con propósitos de identificación.⁹⁵

En cuanto a la importancia del marcaje del motor, la historia cuenta que a finales de 1910 y principios de 1920, se volvió igualmente importante o más la carrocería y el chasis, esto motivó que se marcara el número de chasis y carrocería con características propias del vehículo, el motor se marcaba con su propio número o el de la carrocería; pero fue hasta finales de los años 1940, a petición del Departamento de Tráfico de Vehículos de los EE.UU, que las compañías fabricantes americanas empezaron a cifrar sus números de serie con el fin de tener control en las estadísticas de ventas, reportes de robo, fallas, reventa y más detalles en sus vehículos, quedando el número de motor en segundo término.⁹⁶

El crecimiento del parque mundial de vehículos y sus efectos en la sociedad, así como la evolución de los mercados regionales de vehículos de motor a un mercado mundial, han llamado la atención sobre diversas necesidades: en primer lugar, fue necesario aumentar el nivel de seguridad de los vehículos, la protección ambiental, la eficacia energética y la defensa del vehículo contra el hurto y robo; en segundo lugar, reducir la diversidad de las exigencias reglamentarias en relación con la seguridad de los vehículos y su acción en el medio ambiente para facilitar el comercio mundial de estos productos.

⁹⁵ **Ibíd.** Los pequeños productores marcaban con medios genéricos, mientras que los productores más grandes o encargaban sus medios de marcaje para distinguirse de los demás.

⁹⁶ **Ibíd.**

El reconocimiento de muchos países del mundo de los éxitos obtenidos por el WP 29⁹⁷ durante los últimos 47 años en la reducción de la diversidad de exigencias reglamentarias en Europa, crearon las condiciones para su transformación en un foro mundial.⁹⁸

En 1954 en algunos países ya se usaba el **NIV** (Número de Identificación Vehicular) como forma de dar identidad al vehículo, para 1958 se estandarizó el lugar donde debería de ser colocada la placa: en México debería ir colocada con dos remaches en la estructura del tablero del auto, (extremo superior izquierdo), visible a través del cristal parabrisas del automóvil.⁹⁹

En 1975, la Organización Internacional de Estandarización (ISO), firmó en Ginebra el acuerdo con los principales países productores de automóviles en el mundo, emitiendo la norma Internacional ISO 3779, que unificaba criterios aplicables a todo tipo de vehículos, misma que entró en vigor el año 1979 en Estados Unidos y paulatinamente incorporándose en otros países.¹⁰⁰

Antes de 1980 no existía un estándar aceptado para los números de identificación del vehículo, por lo que cada fabricante utilizaba su propio formato de identificación.¹⁰¹

⁹⁷ **Ibíd.** El Forum Mundial para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP.29), previamente conocido como grupo de trabajo sobre construcción de vehículos.

⁹⁸ **Comisión Económica para Europa.** *Foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos, funcionamiento y participación*, Nueva York, Ginebra, Suiza, Naciones Unidas (2002). Un órgano subsidiario del Comité de Transporte de Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

⁹⁹ **Ibíd.** La identificación de los vehículos, sirve para que a través de una revisión física del mismo, podamos ver algunas características técnicas, como saber de qué país procede, saber el año de fabricación, checar si no está manipulado su dígito verificador para su seguridad.

¹⁰⁰ **Identificación de Vehículos**, <http://es.scribd.com/doc/40907064/IDENTIFICACION-DEL-VEHICULO-AUTOMOTOR-PARAGUAY#download>.

¹⁰¹ **Manual de identificación pericial**, 74.

Los primeros números de identificación vehicular venían en una gama diferente de variaciones o formatos en función del fabricante. Los fabricantes utilizaban diferentes formatos, los formatos de VIN actuales están basados en dos estándares relacionados, emitidos originalmente por la Organización Internacional para Estandarización (ISO) en 1979 y 1980, la ISO 3779 e ISO 3780, respectivamente; el VIN fue diseñado para identificar de forma exclusiva vehículos automotores, remolques, motocicletas y ciclomotores.¹⁰²

En 1981 la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras de EE.UU. estandarizó el formato y requirió que para todos los vehículos vendidos en Estados Unidos era obligatorio contener un VIN de 17 caracteres, esto estableció el sistema fijo estándar VIN, mismo que los fabricantes de vehículos utilizan actualmente, el resultado fue una numeración única para cada vehículo que saliera de la línea de montaje.¹⁰³

¹⁰² Cuatepotzo, Mecánica forense, 7-9.

¹⁰³ **Ibíd.**

CAPÍTULO IV

EL PROCEDIMIENTO DE REMARCACIÓN DE SERIES DE VEHÍCULOS

En El Salvador para que un vehículo pueda ser legalmente matriculado e ingresado al Registro Público de Vehículos del Viceministerio de Transporte, debe reunir ciertos requisitos al momento de su inscripción, entre los cuales se encuentran la realización de la experticia técnica de identificación de seriales.¹⁰⁴

Resultado de la experticia técnica de identificación de seriales, puede que un vehículo no cumpla con los estándares para ser matriculado, por diferentes circunstancias, puede presentar deterioros en los números que le identifican, porque ha sufrido daños a raíz de un accidente de tránsito, para el caso de los vehículos importados usados pueden presentar las series de Chasis, Vin o motor corroída por estar expuesto a la sal, o que producto de haber sido hurtado, robado o apropiado indebidamente, al ser recuperado haya sido alterado, es para estos casos que se hace necesario someterlo a un procedimiento de remarcación, y que una vez terminado el procedimiento, el automotor pueda ser matriculado en el Registro Público de Vehículos Automotores del Viceministerio de Transporte.

Esta situación, por tan simple que parezca, ha generado diversos inconvenientes a los propietarios de vehículos que han enfrentado el procedimiento de remarcación, debido a que la Ley de Identificación de

¹⁰⁴ Experticia que es exigida como requisito y solicitada al Departamento de Experticias, por la autoridad administrativa, Director General de Tránsito, fundamentado en el Artículo 56-A, del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Seriales de Vehículos establece ciertos parámetros que en la realidad, de conformidad a las características de fábrica de cada vehículo, no se aplican.

La Ley de Identificación de Seriales de Vehículos surgió precisamente por la necesidad de dar solución a la problemática arriba planteada, estableciendo para ello, la forma en la que se resolvería la misma por medio de un procedimiento de naturaleza administrativa, llamado: Procedimiento de Remarcación de Series de Vehículos, el cual se desarrolla en el presente capítulo, con la finalidad de ilustrar al lector sobre el mismo y lo que éste conlleva en su tramitación.

4.1. Definición de procedimiento de remarcación de series de vehículos

Para establecer una definición del procedimiento de remarcación de series de vehículos, es necesario hacer referencia al Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos porque es el cuerpo legal que nos brinda una definición al respecto.

Así, se entiende que el procedimiento de remarcación de series de vehículos *“es el acto administrativo mediante el cual, el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito, ordena o procede a incorporar una o más series principales identificativas en un vehículo, por faltar las mismas, o encontrarse incompletas o deterioradas, o en proceso de deterioro”*.¹⁰⁵

¹⁰⁵ **Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos** (El Salvador: Asamblea Legislativa, 2012).

4.2. Naturaleza jurídica del procedimiento de remarcación de series

El procedimiento de remarcación de series de identificación de vehículos, es un procedimiento administrativo que no es seguido en forma de juicio, ya que no se establece un triángulo jurisdiccional entre parte, contraparte y juzgador neutral, sino que es la propia autoridad la que inicia, instruye y resuelve, salvo cuando ha sido denegado el acto de remarcación, al final del procedimiento, que da pie o abre la llave para que el administrado pueda iniciar un recurso de amparo o una demanda ante la jurisdicción contencioso administrativa, cuando considere que se le ha violentado su derecho o se ha vulnerado el principio de legalidad.

Se trata de un procedimiento administrativo, que puede calificarse de primer grado, por ser constitutivo de derechos subjetivos, porque la administración ejerce su potestad administrativa, con el fin de otorgar el ejercicio de un derecho.¹⁰⁶

Asimismo, puede considerarse como un acto administrativo de molestia y privativo,¹⁰⁷ los actos de molestia, de acuerdo a la Jurisprudencia de la Suprema Corte de la Nación de México, en general son aquellos que generan al gobernado una perturbación o una afectación en su esfera de derechos, lo molestan en el significado más amplio de la palabra, por causar

¹⁰⁶ **Mejía**, Manual de Derecho Administrativo, 214. En este caso, cuando el Director General de Tránsito ordena la remarcación, otorga un derecho, para que el vehículo pueda ser matriculado e incorporado en parque vehicular del Registro Público de Vehículos del Viceministerio de Transporte.

¹⁰⁷ **El acto de autoridad**: <http://www.colungaabogados.com.mx/diferencia-entre-acto-de-molestia-y-acto-privativo-de-los-actos-terminales-en-los-procedimientos-administrativos/> Gramaticalmente, se entiende por "molestia", según el Diccionario de la Real Academia Española, la perturbación, enfado, fastidio, desazón o inquietud del ánimo. En términos jurídicos podemos aseverar que es cualquier interferencia del gobernante a la esfera jurídica del gobernado.

una incomodidad fuera de lo normal con su actuación, la misma Jurisprudencia Mexicana ha dictado resoluciones en la que establece que cuando el acto no tienda directamente a privar al gobernado en forma definitiva de sus derechos, bienes, propiedades o posesiones, simplemente genera un acto de molestia, porque el acto de molestia es provisional o temporal, o que viene a ser el preámbulo de la realización de una consecuencia posterior de mayor magnitud.¹⁰⁸

En este sentido desde el momento que se realiza la experticia técnica de identificación de seriales y ésta da como resultado “no pasa”,¹⁰⁹ porque el vehículo automotor no cumple con los estándares internacionales de identificación de seriales, se aplica en el sistema del Registro Público de Vehículos una restricción, la cual no permite que el propietario pueda realizar trámites en SERTRACEN,¹¹⁰ estas restricciones son levantadas al culminar el procedimiento, mientras tanto, el propietario del bien, no puede disponer libremente del vehículo automotor.¹¹¹

Además, cuando se dice que es un acto de privación, significa que se trata de actos de molestia. La privación implica un menoscabo, una pérdida absoluta de un derecho o de un bien, y bajo esa perspectiva, la afectación es

¹⁰⁸ **Fernando Arreola Vega.** *Constitucionalidad y Legalidad de los Actos de Autoridad*, <http://www.tribunalmmm.gob.mx/Informe2009/Index.html?http://www.tribunalmmm.gob.mx/Informe2009/Discursos/01-Conferencia.html>

¹⁰⁹ Término utilizado en el sistema de experticias de SERTRACEN, cuando un vehículo no cumple con los estándares estipulados en la normativa nacional e internacional y es aplicado en el campo resultado de la experticia, esta aplicación representa una restricción para que sobre este vehículo no se pueda hacer ningún trámite referente a traspaso o matrícula.

¹¹⁰ Servicios de Tránsito Centroamericanos S.A. de C.V., El Salvador: empresa encargada de la matrícula de vehículos automotores y de la emisión de licencias de conducir.

¹¹¹ Si el vehículo ya se encuentra matriculado, es necesario solicitar autorización al Jefe del Registro Público de Vehículos para realizar trámite de refrenda, cambio de placa o cualquier trámite relacionado con el vehículo, éste autoriza levantar restricciones por un período prudencial para realizar el trámite, los cuales oscilan entre ocho y quince días, ya que la restricción es una medida provisional.

de mayor relevancia indudablemente, la privación respecto de la molestia indica un menoscabo de mayor magnitud.

Esto queda claramente evidenciado con el abordaje de nuestro problema de estudio, cuando al finalizar el procedimiento, le es declarada improcedente la remarcación de series de identificación del vehículo, significa que éste no podrá ser matriculado y en los casos que ésta haya sido matriculado se cancelará el registro del padrón del Registro Público de Vehículos del Viceministerio de Transporte y consecuentemente el propietario no podrá disponer libremente del mismo, lo que ocasiona un perjuicio a su patrimonio, ya que la sanción es privarle de la libre disposición de su bien, al ser denegada la solicitud de remarcar el vehículo.¹¹²

4.3. Problemática de la regulación del procedimiento de remarcación

La problemática de la regulación del procedimiento de remarcación es precisamente la importación de vehículos, ya sean nuevos o usados, debido a que las series secretas que les identifican pueden variar de un vehículo a otro dependiendo de cada fabricante, siendo así que por ejemplo: existen vehículos que no cuentan con las tres series de identificación que la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos requiere para que sean incorporados al Registro Público de Vehículos, razón por la cual deben enfrentar un procedimiento de remarcación.

El problema en estudio fue conocido cuando hubo cambio masivo de placas en el año 2011, que dio como resultado, que más de 38,177 vehículos automotores salieron del registro público o dados de baja, de los cuales un

¹¹² RLISV, Art. 10.

aproximado de 15,000 presentaron problemas de identificación de series, ya que al realizar la experticia técnica obtuvieron un resultado “no pasa”, por supuesta falsificación de señas y marcas, por lo cual era necesario realizar un trámite de remarcación.¹¹³

Las autoridades del Viceministerio de Transporte del período del 2009-2014, al no contar con un respaldo legal que sirviera de base para el procedimiento de remarcación de series identificativas de vehículos, como respuesta a la problemática da lugar a la creación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo Reglamento.

En la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, en sus considerandos, se establecen los motivos de su creación, entre los cuales se encuentran los procesos judiciales o problemas legales pendientes de resolución, que tienen directa relación con los más de 15,000 propietarios de vehículos automotores a los que no les fue posible hacer efectivo el cambio de placas, debido a que como consecuencia de colisiones u otras causas, los números de identificación de sus vehículos, se encontraban deteriorados, ocasionándoles ésta situación, dificultades para la inscripción de los mismos en el Registro Público de Vehículos.¹¹⁴

Es así que a fin de brindarles una solución a la problemática planteada, se consideró necesario, crear la normativa adecuada que establezca el procedimiento a seguir ante el Viceministerio de Transporte, para autorizar la remarcación de las series identificativas de los vehículos automotores y con

¹¹³ La experticia técnica de identificación de series de los vehículos, es un requisito que exige el Viceministerio de Transporte a los vehículos que ingresan por las diferentes Aduanas terrestres o marítimas, cuando un vehículo es importado usado, para su posterior legalización.

¹¹⁴ **Ley de Identificación de Seriales de Vehículos** (El Salvador: Asamblea Legislativa 2012), Considerandos.

ello la entrega de los documentos de circulación correspondientes, beneficiándose con ello a una gran cantidad de personas en su calidad de propietarios y poseedores de vehículos automotores.¹¹⁵

Entre las razones por las cuales se ha dado de baja o han salido del sistema más de 37,000 vehículos, se encuentran el robo y hurto de vehículos, delitos que han llegado a ser un problema mundial, ya que según las autoridades de INTERPOL, el robo de vehículos es una actividad delictiva con un alto nivel de organización que afecta a todas las regiones del mundo y está claramente vinculado con la delincuencia organizada y el terrorismo. El robo de vehículos no siempre es un fin en sí mismo, ya que los automóviles robados también son objeto de tráfico para financiar otras actividades delictivas o pueden utilizarse para transportar bombas o perpetrar otras actividades delictivas.

De acuerdo a las estadísticas de INTERPOL, a finales del 2014, existían 6.8 millones de registros de vehículos de motor robados, que habían sido denunciados.¹¹⁶

El Salvador, para prevenir los delitos de hurto, robo, apropiación indebida y estafa, así como para evitar la inscripción de bienes de origen ilícito, como requisito para inscribir en el Registro Público de Vehículos Automotores del

¹¹⁵ **Ibíd.**

¹¹⁶ Estadísticas sobre el robo de vehículos, <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Robo-de-veh%C3%ADculos/Robo-deveh%C3%ADculos>. Esta afirmación es compartida por Fernando Delgado, investigador de delitos de Tráfico Ilícito de Vehículos, el investigador considera que el robo de vehículos ha llegado a ser un grave problema a escala mundial y que el mismo se ha visto incrementado por la apertura de fronteras, ya que facilita el comercio, evitando los obstáculos al mismo, situación de la cual se han beneficiado las mafias organizadas ya que el robo de vehículos les proporciona ganancias y ventajas que les permiten de alguna forma financiar organizaciones terroristas dedicadas al robo de vehículos.

Viceministerio de Transporte, en un vehículo usado importado, debe realizársele una experticia de identificación de seriales.

De igual forma el Viceministerio de Transporte exige que la experticia técnica de identificación de seriales se realice en los siguientes casos: por cambio de motor, por reposición de la placa.

Asimismo, se realiza experticia a solicitud de la Fiscalía General de la República con el objeto de determinar si un vehículo que ha sido hurtado o robado, al ser recuperado, no presente alteración alguna en sus series identificativas.¹¹⁷

4.4. Autoridades que intervienen en el procedimiento de remarcación

En el procedimiento de remarcación de series de vehículos intervienen diversas autoridades, desde su tramitación hasta la práctica de la experticia y la emisión de la resolución correspondiente, siendo las siguientes:

4.4.1. El Viceministerio de Transporte

Autoridad a la que la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, confiere competencia para conocer del Recurso de apelación, cuando por diferentes circunstancias se denegare la autorización de la Remarcación.¹¹⁸ El Reglamento establece la forma en la cual deberá interponerse dicho recurso, incluyendo los plazos y formalidades del mismo.

¹¹⁷ Este requisito es exigido por el Viceministerio de Transporte, para dar cumplimiento la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, ya que cuando la placa es extraviada o robada, se le asigna otra placa.

¹¹⁸ LISV, Art. 13.

4.4.2. La Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte

La Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte es la autoridad encargada de dar trámite a la solicitud de remarcación, presentada por los propietarios de los vehículos que requieran dicho procedimiento y la encargada de emitir el acto administrativo de remarcación.¹¹⁹

4.4.3. La División de la Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil a través del Departamento de Experticia a Vehículos Automotores.

La experticia de identificación de series, es realizada por el personal del Departamento de Experticias de Vehículos Automotores (DEVA), de la División de Policía Técnica y Científica (DPTC) de la Policía Nacional Civil (PNC), para ello el personal técnico brinda su dictamen con base en el sistema de codificación internacional que figura en ISO,¹²⁰ las normas de la Organización Internacional de Normalización, mismas que son obligatorias cuando el país es parte de esa organización y que para que sean obligatorias deben ser aceptadas.

4.5. Causales del inicio del procedimiento de remarcación

El legislador en el artículo 7 de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, establece que las causales para que una persona solicite la remarcación a la autoridad administrativa son:

¹¹⁹ **Ibíd.**

¹²⁰ Las normas técnicas de la Organización Internacional de la Normalización (ISO), que regulan a los fabricantes de vehículos son: ISO-3779 1983, Road vehicles, Vehicles Identification Number, (VIN). Content y Structure, ISO-3780 1983, Word Manufacturer Identifier (WMI) Code e ISO-4030 1983. Road vehicles, Identification Number (VIN) La identificación de los vehículos, sirve para que por medio de una revisión física del mismo.

a) Cuando falte una o más series identificativas en un vehículo automotor.

Para este caso la misma ley en su artículo 6 establece que es la serie de VIN, CHASIS y MOTOR, de la misma manera la normativa técnica Internacional ISO 3779, establecen los estándares que los fabricantes de vehículos deberán tomar en cuenta para la identificación de un vehículo automotor, lo cual difiere dependiendo del fabricante, la marca, modelo, año; aspectos técnicos que los peritos deberán tomar en cuenta para brindar su informe resultado de la experticia.

b) Por deterioro o por estar en proceso deterioro una o más series identificativas, a consecuencia del uso normal del vehículo, por el transcurso del tiempo o por las condiciones climáticas en las que ha estado circulando un vehículo automotor, esta causa se puede visualizar comúnmente en los vehículos que son importados usados, ya que debido al clima en los países del Norte como Estados Unidos y Canadá, por la nieve se corroe la parte donde viene grabada la serie que identifica el vehículo.

c) En caso de siniestro u otro hecho similar, en esta causal se pueden presentar los casos que el vehículo haya sufrido daños, ya sea por un hecho natural provocado por la acción humana, en los casos de accidente de tránsito y que resulte dañada la parte donde trae grabada la serie de identificación del vehículo automotor.

d) En aquellos casos en los que el vehículo está sometido a un proceso judicial, por presentar alteración en sus series identificativas o por faltarle de alguna de las mismas, cuando su propietario obtenga resolución favorable definitiva sobre la titularidad de dicho bien, es decir cuando después del procedimiento correspondiente entregare en forma definitiva el vehículo.

Esta causal es común cuando un vehículo ha sido objeto de un hecho delictivo como el hurto, robo, apropiación indebida, estafa, y que al ser recuperado por su legítimo propietario, le han sido borradas las series, pero que logran ser restauradas con la utilización de diferentes métodos por parte del perito y se individualiza el automotor.¹²¹

En todo caso una remarcación procederá siempre que no exista duplicidad en las series identificativas de un vehículo y que imposibiliten su inscripción en el Registro Público de Vehículos Automotores.

Sin embargo se pueden dar casos en los que las series originales no se logran restaurar, la ley faculta al Director General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, para decidir si autoriza o no la remarcación, en todo caso la remarcación procederá siempre que no exista duplicidad en las series identificativas de un vehículo y que imposibiliten su inscripción en el Registro Público de Vehículos Automotores.

Sobre este punto, en entrevista, se realizaron una serie de interrogantes al Director General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, las cuales fueron formuladas de la siguiente manera: ¿Si un vehículo no se ha logrado identificar plenamente, en base a qué criterio toma la decisión de autorizar remarcar las seriales?, al respecto, manifestó que cuando un vehículo no posea ninguna de las series de identificación y ha sido entregado en forma definitiva por el Juez competente, se procede de acuerdo a las facultades que establece la ley de Identificación de Seriales de Vehículos, al final del

¹²¹ Los químicos utilizados en la Sección de Restauración de Series: "Acido fry" (el cuál es la combinación de acido clorhídrico 120 ml, agua destilada 100 ml y acido cúprico 90 grs.), el ácido nítrico y ácido muriático.

artículo 7, siempre y cuando no se encuentre registrado y no posea reporte activo de robo.

Es muy importante valorar las condiciones de los vehículos que son sometidos al procedimiento de remarcación, como ejemplo, el Viceministro de Transporte, citó la marca Nissan, vehículos fabricados antes de 1980, que desde que ingresaron al país, no tienen marcada la serie de VIN, motivo por el cual, se autoriza la remarcación en base al artículo 7 de la referida Ley, en el caso de que el vehículo posea alguna de las tres series.

Caso contrario, si no es posible identificar ninguna de las tres series, ya sea porque no las tenga o porque contenga alguna y ésta se encuentre borrosa y dificulte su lectura, se deniega la remarcación, ya que los vehículos deben de cumplir con las condiciones mínimas de seguridad, estos casos se dan cuando se han dado cambios de chasis o de cabina.¹²²

4.6. Estructura del procedimiento de remarcación

Al igual que otros procedimientos administrativos, el procedimiento de remarcación de series de vehículos posee una estructura, la cual permite conocer los pasos que deben seguirse para el trámite del mismo, los cuales se detallan a continuación:

4.6.1. Inicio del procedimiento

En el orden jurídico salvadoreño, al igual que en la normativa extranjera, los procedimientos administrativos, pueden iniciarse de oficio y de instancia de

¹²² **Edwin Ernesto Flores**, Director General de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

parte, el procedimiento de remarcación de series inicia con la solicitud de parte, pero es importante aclarar, que no es que el propietario solicite el inicio del procedimiento voluntariamente, sino que por diversas circunstancias se ve obligado a solicitar la remarcación, tal como lo expresamos en las causales del procedimiento.¹²³

4.6.1.1. La solicitud

La solicitud que da inicio al procedimiento administrativo de remarcación debe reunir algunos requisitos formales, por ejemplo: la solicitud debe ser planteada por escrito, para tal efecto, la Dirección General de Tránsito, ha diseñado un formulario llamado solicitud única de Tránsito.

Esta disposición la encontramos en el artículo 3 del Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales, que a efecto de ser aceptada, la solicitud, deberá cumplir con los requisitos que en ella se mencionan.¹²⁴ Sin embargo, no se descarta que la solicitud, deba contener los aspectos puntuales que establece el ordenamiento procesal común, entre los cuales se destacan:

- a) El nombre de la autoridad o funcionario a quien se plantea la solicitud;
- b) El nombre y apellidos del solicitante, las generales que le identifican y en caso que actúe como apoderado, deberá presentar la personería que lo legitima como tal;

¹²³ Se iniciarán de oficio, los procedimientos administrativos sancionadores, salvo cuando la ley disponga lo contrario, los de liquidación de impuesto, los procedimientos selección como convocatoria para concursar a una plaza como servidor público en la Administración o de participar en un procedimiento licitatorio y se inician a instancia de parte, los procedimientos que puedan derivarse actos administrativos declarativos o ampliatorios de los derechos de los ciudadanos.

¹²⁴ **RLISV**, Art. 3.

- c) El objeto de la solicitud indicando los hechos y razones concretas de la petición;
- d) Presentación de los documentos para que se agreguen al procedimiento, ya sea como prueba o acreditación para el ejercicio del derecho;
- e) Pretensión concreta, para el caso la autorización para la remarcación;
- f) El lugar, la fecha y firma del solicitante, representante o apoderado, el lugar para oír las notificaciones, y
- g) Según el Art. 62 de nuestra Constitución se debe presentar en idioma castellano.

En caso de que falte un requisito de los que establece el Reglamento de la ley, la DGT, prevendrá al usuario que cumpla con ello, para lo cual otorgará cinco días hábiles contados a partir de la notificación respectiva, si se vence el plazo y no subsana, la DGT, resolverá denegando la solicitud por incumplimiento de requisitos.¹²⁵

4.6.1.2. La ordenación del expediente administrativo

Cumplidos los requisitos por el propietario, representante o apoderado del vehículo automotor, se inicia el procedimiento, el funcionario competente en el presente procedimiento es el Director General de Tránsito, quien ordenará el expediente, donde conste materialmente el procedimiento administrativo, a fin de que todas las actuaciones y decisiones se vayan agregando al mismo, con el propósito de darle cumplimiento al “principio de unidad del

¹²⁵ RLISV, Art. 6.- *“En aquellos casos en los que un solicitante no cumpla con alguno de los requisitos señalados en los anteriores artículos, la DGT deberá prevenirlo para que cumpla con ellos, otorgándole un plazo de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación respectiva. ..Si vencido el plazo señalado en el inciso anterior, sin que el interesado subsane la prevención realizada, la DGT emitirá resolución denegando lo solicitado por incumplimiento de requisitos”*.

expediente”, esto aún cuando intervengan varios órganos administrativos, solo podrá integrarse único expediente.¹²⁶

Este expediente en cuestión, estará a disposición del interesado, en caso de que desee consultar alguno de sus pasajes, en pro de su derecho a conocer el procedimiento del cual es objeto.

La ordenación adecuada del expediente y su custodia es responsabilidad de la Administración, los interesados pueden tener acceso a él y en caso que lo consideren conveniente, podrán ejercer un control, impugnando cualquier decisión que en él conste.

4.6.1.3. Los plazos del procedimiento de remarcación

La normativa salvadoreña, obliga tanto a la administración como a los particulares a cumplir con los plazos del procedimiento administrativo, ya que el incumplimiento de los mismos puede dar paso al surgimiento de diferentes situaciones, de no resolver en sesenta días hábiles se configura la denegación presunta y es en ese preciso momento cuando se abre la vía al administrado para acudir a la Sala de lo Contencioso Administrativo, para demandar por el acto presuntamente denegatorio.¹²⁷

¹²⁶ **Ibíd.** artículo 3, Inciso 5. “*De cada solicitud que reciba la DGT deberá crear el correspondiente expediente, el cual deberá llevarse debidamente ordenado y foliado, con todos sus anexos*”. En el procedimiento de remarcación intervienen aparte de la Dirección General de Tránsito, el Viceministerio de Transporte y la Policía Nacional Civil, como instituciones del Estado, pero además interviene la sociedad INVERSOP S.A. de C.V, que el Viceministerio de Transporte ha concesionado para realizar la remarcación material conocida como HBARON, el resultado de la remarcación es subida al sistema por personal técnico de dicha empresa, el cual es agregado también al expediente único.

¹²⁷ **Mejía.** Manual de Derecho Administrativo, 223.

Para el caso del Procedimiento de Remarcación, la Ley de Identificación de seriales de vehículos, en cuanto a la solicitud, únicamente estipula plazo de cinco días hábiles contados a partir de la notificación al administrado, para cumplir con la prevención para que subsane el usuario cuando faltan requisitos, si no subsana, se denegará por falta de requisitos; sin embargo no estipula el plazo que la autoridad administrativa, se tomará para examinar y aceptar la solicitud, esto es lo que ha creado disconformidad a los usuarios de este servicio de remarcación, ya que existen casos en los que la autoridad administrativa pasa más de 60 días sin notificar el resultado de la solicitud.¹²⁸

Por otra parte, no se establece plazo para la resolución del trámite de remarcación, solo estipula el plazo de diez días, para que la DPTC, remita a la DGT, el resultado de la Experticia técnica. Esto deja un vacío, ya que se ha podido constatar en base a estadísticas de las solicitudes de remarcación recibidas que dicho periodo se ha prolongado por mas de sesenta días y en ocasiones se ha dictado una resolución dos o tres años después de haber iniciado dicho procedimiento, vulnerando así derechos fundamentales, como el de propiedad, porque priva al usuario de disponer libremente de su vehículo automotor, tal como se puede evidenciar en el caso con referencia RV-378/2012, cuya solicitud fue interpuesta en el año dos mil doce y cuya resolución fue dictada a finales del año dos mil catorce.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos, siguiendo el criterio expuesto por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, ha señalado que se reconocen tres elementos de evaluación para establecer si se ha transgredido el principio de un plazo razonable: a) la complejidad del asunto;

¹²⁸ **RLISV**, Artículos 6, 7 y 8.

b) la actividad procesal del interesado, y c) la conducta de las autoridades judiciales.¹²⁹

Cuando el artículo 18 de la Constitución, hace referencia a una pronta respuesta, debe entenderse que hace relación a los plazos que la autoridad administrativa debe tomar en cuenta para resolver las peticiones, aunque la Constitución no señala plazos específicos para resolver una petición, debido a que algunos trámites o procedimientos son diversos y complejos que requieren de análisis y por tanto un tiempo mayor para resolver.

El Derecho a una pronta resolución son parte de las garantías mínimas de un procedimiento racional y justo; un procedimiento con plazos o trámites innecesarios que dilaten la resolución, el procedimiento no sería racional y, por tanto, sería inconstitucional.¹³⁰

4.6.1.4. Medidas provisionales

Una de las manifestaciones del principio de oficialidad, la administración tiene la posibilidad de acordar medidas provisionales que estime oportuna para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existen elementos de juicio para ello.

Se trata de medidas preventivas o cautelares, que tienen por finalidad evitar que cuando se adopte la resolución sea demasiado tarde, ya que el objeto que ha iniciado el procedimiento se ha perdido.¹³¹

¹²⁹ **Clemente et. al.**, Principios fundamentales del derecho administrativo.

¹³⁰ **Tomás Jiménez Barahona et. al.**, “*Disposiciones comunes a todo procedimiento*”. (Chile: 2004) ,8.

¹³¹ **Mejía.** Manual de Derecho Administrativo, 223.

En este procedimiento, existe una restricción al momento de realizar la experticia, cuando posee alteración en sus seriales, se aplica en el campo resultado el término “no pasa”, esta medida es levantada, cuando se dicta la resolución definitiva por parte de la DGT, por esta razón es que el acto se considera de molestia por ser una medida provisional, ya que el propietario del vehículo no puede disponer de su vehículo automotor libremente.

4.6.2. Instrucción y diligencias en el procedimiento de remarcación

Los actos de instrucción hacen referencia a las circunstancias necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales deba pronunciarse la resolución.

Estos son actos de trámite que tienen la finalidad de proporcionar al órgano competente los elementos de juicio necesarios para establecer y emitir la resolución apegada a derecho y al interés público, en el procedimiento administrativo, los actos de instrucción deben de realizarse de oficio por el órgano que tramite el procedimiento, con fundamento al principio de oficialidad.¹³²

Aquí podrán realizarse las pruebas que se estimen pertinentes, a fin de probar los extremos de la solicitud.

En el Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales, establece que una vez admitida la solicitud, la DGT, solicitará a la División de Policía Técnica y Científica, para que peritos del Departamento de Experticias a Vehículos Automotores (DEVA), le practique experticia sobre el vehículo objeto de la

¹³² **E. Gamero Casado y S. Fernández Ramos**, *Manual Básico de Derecho administrativo*, 4ª ed. (2007), 286.

petición de remarcación, esta práctica se realizará si el Director General de Tránsito lo estima conveniente.¹³³

Esta decisión es según criterio del Director General de Transito, debido a que para que haya solicitado la remarcación, ya existe una experticia técnica de identificación de seriales.

El Departamento de Experticias a Vehículos Automotores, al emitir su informe de resultado de la experticia, deberá establecer qué serie es la que no conforma con las características del vehículo, las cuales vienen impresas en documento o título de propiedad, para el caso el VIN, es la serie que identifica e individualiza un vehículo, el chasis grabado identifica la carrocería y el motor;¹³⁴ con la revisión material, el técnico verifica cual es la serie que no posee grabada, o si ésta se encuentra corroída o alterada, para que la Dirección General de Tránsito tome la decisión y emita el acto de autorizar la remarcación.¹³⁵

¹³³ **RLISV**, Art. 7, inc. 1. *“Analizada la solicitud con la documentación presentada, si fuese admisible, la DGT solicitará a la DPTC, practique la experticia sobre el vehículo de que se trate, pudiendo ordenar la realización de cualquier otra diligencia o solicitar cualquier otra información relacionada con el vehículo objeto de la petición de remarcación, si lo estimase conveniente.”*

¹³⁴ El Técnico o perito en identificación de series de vehículos, observa sobre el tablero de instrumentos, para verificar si posee placa o viñeta VIN, analiza cada uno de los guarismos que conforman la serie, (morfología, distancia y linealidad) de acuerdo a la marca. verifica el tipo de remache o en caso de viñetas el tipo de pegamento con lo que está sujeta al tablero de instrumentos, la posición que esta debe de tener y que coincidan los guarismos con la del chasis grabado y con series secundarias. Si no posee la placa o viñeta VIN que contenga la serie identificativa, se observa la parte del velocímetro del automotor, observando si es Km/h o M/h y se establece que este es un vehículo K/h, es de agencia, debiendo tener una placa o viñeta identificativa en la carrocería, ya sea en el pilarillo de la puerta izquierda al lado del conductor o en el compartimiento del motor.

¹³⁵ En la placa metálica VIN y en la placa identificativa de la carrocería, pueden presentarse las siguientes alteraciones: Alteración por anulación parcial de dígitos, alteración por anulación total y sobre posición de serie falsa, alteración por anulación parcial y sobre posición de dígitos falsos. Alteración por anulación total de placa VIN o placa identificativa de la carrocería.

Practicada la experticia correspondiente, si no fuese posible determinar las series originales de identificación de un vehículo automotor, pero fuese procedente su remarcación, la DGT elaborará una serie alfa numérica a efecto de individualizar el vehículo, la cual será incorporada al mismo, conforme lo determine la mencionada Dirección.¹³⁶

En este particular existe controversias entre el perito de identificación de series con la decisión que toma la DGT, en los casos de elaborar la serie alfanumérica que individualice al vehículo, ya que según la normativa técnica internacional, la norma ISO 3779,¹³⁷ determina los guarismos que debe contener el número de identificación vehicular, llamado comúnmente como VIN, ya que ésta establece que debe contener 17 caracteres.¹³⁸

El técnico en experticias identifica el vehículo a través del VIN: Número de Identificación Vehicular, contenido y estructura, código identificador mundial

¹³⁶ RLISV, Art. 7, Inc. 3.

¹³⁷ Las normas técnicas de la Organización Internacional de la Normalización (ISO), que regulan a los fabricantes de vehículos son: ISO-3779 1983, Road vehicles, Vehicles Identification Number, (VIN). Content y Structure, ISO-3780 1983, Word Manufacturer Identifier (WMI) Code e ISO-4030 1983. Road La identificación de los vehículos, sirve para que por medio de una revisión física del mismo, podamos ver algunas características técnicas, como saber de qué país procede, saber el año de fabricación, checar si no está manipulado el dígito verificador para su seguridad, unificando criterios aplicables a todo tipo de vehículos, entrando en vigor en el año de 1979 en Estados Unidos de América y posteriormente incorporándose paulatinamente en otros países.

¹³⁸ Todos los vehículos llevan troquelados en sus chasis o bastidores y en zonas internas poco accesibles, pero fácilmente localizables, según cada fabricante, el número de identificación vehicular es llamado y conocido habitualmente como número de bastidor o chasis, al ir troquelado en la carrocería del vehículo. El número de identificación del vehículo debe constar de una combinación estructurada de caracteres asignada por el constructor a cada modelo de automóvil. Además el fabricante puede troquelar el VIN con separadores que no se puedan confundir con los signos utilizados en el lenguaje ISO, es decir, podrá utilizar (.) (-) (+) u otros; no obstante, al trasladarlo a un soporte informático gráfico no se pueden utilizar estos separadores: han de ser eliminados transcribiendo tan solo los 17 caracteres que van a identificar e individualizar un determinado vehículo. Es decir, cuando se realiza la consulta a las bases de datos de vehículos, ya sea la base mundial de vehículos Robados del Sistema I-24/7 de Interpol o el VINASIST (Asistente de VIN) no se utilizan los puntos, ni signos, es realizada digitando los 17 caracteres.

del fabricante (WMI), que sirve como marco de referencia para el establecimiento de la estructura de los números de identificación para los vehículos fabricados, ya que la producción de vehículos de motor requiere, por un lado, el respeto por parte de los fabricantes de una serie de normas obligatorias, las reglamentaciones técnicas, que fijan los requisitos o especificaciones de esta naturaleza que deben respetar este tipo de productos y/o los distintos componentes que los conforman.¹³⁹

Las partes que conforman, el contenido y estructura del VIN son las siguientes:

WMI ((World Manufacture Identification ó País y firma del fabricante), Código asignado al constructor del vehículo para su identificación, que consta de 3 caracteres. El primer y segundo dígito designan la zona geográfica y país del constructor, y el tercer dígito designa la marca de dicho constructor.¹⁴⁰

VDS (*Vehicle Description Section* ó sección descriptiva del vehículo), tiene como objetivo indicar las características generales del vehículo, su contenido es de 6 caracteres, los espacios no utilizados deben completarse con letras o números definidos por cada constructor, que sirve como marco de referencia para el establecimiento de la estructura de los números de identificación para los vehículos fabricados.¹⁴¹

En el caso de los vehículos marca Toyota, los cuales son importados con más frecuencia debido a la demanda de los mismos, según datos de la

¹³⁹ **Vicente Álvarez García**, *El Régimen Jurídico Técnico de la Fabricación de los Vehículos de Motor*, *Revista General de Derecho Administrativo* No. 34 (2013). Información que se encuentra disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin57/Art%C3%ADculos_57/%C3%81lvarez-arcia\(RGDA\).pdf](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin57/Art%C3%ADculos_57/%C3%81lvarez-arcia(RGDA).pdf)

¹⁴⁰ **Ibíd.**

¹⁴¹ **Ibíd.**

Policía Nacional Civil son los más remarcados ya que a través de los años los vehículos de esta marca han objetos de hurtos y robos.

- a) El primer carácter del VIN del Toyota, que será una "J", se refiere al país de origen del vehículo, Japón. El segundo carácter representa al fabricante, que en este caso sería una "T" por Toyota.
- b) El tercer carácter en la secuencia para determinar el tipo de vehículo, un "2" significa que el vehículo es un auto de pasajeros, un auto, un camión o una camioneta se identifican como autos de pasajeros en este código.
- c) El cuarto y el quinto carácter para se utiliza para el tipo de carrocería de que se trata, estos dos dígitos explicarán si se trata de una furgoneta (11-12), una camioneta pickup (31-33) un sedán (52-54) o un vehículo de carga (21-22).
- d) El sexto carácter se refiere al tipo de motor del vehículo, es decir, si se trata de un vehículo todo terreno o un vehículo de dos ruedas. Para los vehículos estándar de pasajeros, los códigos serán "L" para un motor pequeño o una "Y" para las camionetas grandes.
- e) El séptimo carácter al modelo del vehículo, una "C" para hacer referencia a un Camry, una "B" para un Supra, "E" para un Corolla, una "Z" para Land Cruiser y una "N" para las camionetas 4 Runner.
- f) El octavo carácter es el código del modelo, distingue entre las distintas ediciones de un mismo modelo.

- g) El noveno carácter, conocido como el número de verificación, que es usado por el fabricante de Toyota a discreción (o por cualquier otro fabricante) por distintos motivos. Pueden indicar una edición especial o marcar un lote de vehículos para prestarles una especial atención, pero básicamente se usa el número "1". El décimo dígito indica el año de fabricación y sigue éste orden: los autos fabricados en 1981 llevan una "B", los de 1982 una "C", "E" es para los de 1984, "F" para 1985, "G" para 1986, "H" para 1987, "J"-1988, "K"- 1989, "L" - 1990, "M" - 1991, "N" - 1992, "P" - 1993, "R" - 1994, y "S" - 1995. A partir de 1996 en adelante, los números comenzaron con el "1" y continuaron incrementándose con el correr de los años.

- h) El undécimo carácter para determinar la planta donde se construyó el vehículo. La "C" se refiere a la planta de Ontario en Canadá, la "O" indica la planta especializada que fabrica el Toyota Supra, la "U" se refiere a Georgetown, en Kentucky y la "Z" es para Fremont, en California.

- i) Los últimos seis dígitos del VIN corresponden al número de serie y son específicos de cada vehículo.

En El Salvador, actualmente, la Dirección General de Transito, autoriza la remarcación de las series de aquellos vehículos cuyas series no se han logrado identificar, ni determinar su originalidad. En esta remarcación se utilizan caracteres como N/D seguido de la referencia de la solicitud de remarcación. Al insertar dichos caracteres, sobre las serie reales de identificación de cada vehículo, fuera de los parámetros establecidos, contravienen con la norma técnica de estandarización internacional, en el sentido de que esta remarcación equivale a una alteración en dichas series.

4.6.3. Terminación del procedimiento

Desde el punto de vista formal, el procedimiento administrativo salvadoreño puede terminarse de dos formas:

- a) Mediante el acto administrativo definitivo o resolución, por medio de este se pone fin al procedimiento, el cual deberá ser congruente con lo solicitado, fundamentando con argumentos de hecho el reconocimiento o rechazando del derecho invocado.¹⁴²
- b) Mediante la figura del desistimiento, que se traduce en el abandono de las pretensiones por el interesado, de igual manera sucede con la renuncia al derecho material cuyo reconocimiento ha solicitado, sin embargo esta figura se contempla en este procedimiento, cuando no continua el procedimiento, o no asiste a la audiencia, se configura la deserción y por tanto se da por terminado el procedimiento.

El artículo 7 inciso 3° establece que una vez identificado el automotor, el Director Resuelve autorizar la remarcación, de igual forma, el artículo 8 del mismo reglamento, ordena la remarcación física, de acuerdo al número de identificación original.¹⁴³

Una vez realizada la remarcación por parte del personal que ha sido autorizado para tal efecto, la DGT, remitirá el expediente al Jefe del Registro

¹⁴² Mejía, Manual de Derecho Administrativo, 223.

¹⁴³ RLISV, artículo 7, Inciso 3 “*Previo a la remarcación, el interesado deberá cancelar en la colectoría del Viceministerio de Transporte, el arancel fijado en la resolución... Presentado el recibo de cancelación del arancel que corresponda, la DGT deberá efectuar la remarcación física en el vehículo de que se trate, de acuerdo a los extremos fijados en la resolución dictada por la misma; debiendo agregar al expediente el recibo de pago correspondiente , de acuerdo a los montos establecidos en el Art. 18 de este Reglamento*”

Público de Vehículos para que sea incorporado al sistema informático y pueda disponer libremente del bien, esta es la forma normal de terminar el procedimiento.¹⁴⁴

En caso que haya sido denegada la remarcación, las consecuencias serían cancelar la matrícula del vehículo, pero además el propietario puede optar por realizar el cambio de motor del mismo.¹⁴⁵

Si el usuario o solicitante de la remarcación no se encuentra satisfecho por la resolución, tiene el derecho de interponer un Recurso de Apelación, ante la Dirección General de Tránsito, previo examen resolverá si admite o no la solicitud de apelación, en caso que el usuario no hiciera uso de ese derecho, se declarará firme la resolución.

En cuanto a la resolución definitiva, el Reglamento de la Ley de Identificación de seriales estipula que debe de fundamentarse y que además deben utilizarse las reglas de la sana crítica, aquí es importante que la DGT, cuando emita su resolución tome en cuenta la normativa técnica internacional que rige a los fabricantes de vehículos, con el objeto de no vulnerar derechos fundamentales, tales como el derecho de propiedad, ya que cuando un

¹⁴⁴ **Ibíd.** Art. 9 y 10. *“Realizada la remarcación, la DGT enviará el expediente debidamente foliado al Jefe del Registro Público de Vehículos Automotores, a efecto que se incorporen los cambios correspondientes al sistema informático que lleva el Viceministerio de Transporte...Realizada la incorporación se finalizará la solicitud y se archivará el expediente respectivo por la mencionada Dirección...Concluido lo anterior, el solicitante deberá realizar el trámite correspondiente, a fin de obtener la renovación de la Tarjeta de Circulación del vehículo de que se trate”.*

¹⁴⁵ **Ibíd.** Art. 10, inciso 2. *“En el caso que la remarcación se tratara de numeración de motor y ésta no procediere, la DGT emitirá resolución denegando lo solicitado. En estos casos, procederá realizar el cambio de motor, si así lo estimase el interesado, debiendo el Registro Público de Vehículos Automotores cancelar la inscripción, mientras dicho cambio no se realice”.*

vehículo ha sido identificado plenamente, según los peritos no es necesario agregar más caracteres, fuera de los parámetros internacionales.

Esta práctica, ocasiona un problema al propietario del vehículo que ha sido remarcado, en el sentido que si dicha persona desea salir de las fronteras del país, por ejemplo, a cualquier país de Centroamérica, existe la posibilidad de que en un operativo policial, dicho vehículo sea considerado como alterado debido a la alteración por adición que presentan sus series, por no cumplir con los estándares internacionales.¹⁴⁶

De igual manera, en cuanto a la identificación de seriales y la información teórica técnica, se considera que esta práctica, refiriéndose a la remarcación, no es coherente con la normativa internacional, ya que es el fabricante el autorizado para grabar una serie en un vehículo automotor.

Tomando en consideración algunos factores como la marca y modelo del vehículo y de acuerdo a los conocimientos adquiridos en los diferentes manuales técnicos de mecánica forense, la remarcación de un vehículo podría ser considerada como una alteración por adición y por lo tanto, como una práctica ilícita, situación que perjudicaría directamente al propietario del vehículo en caso de pretender comercializarlo en otro país de la región. Sin embargo, la Asamblea Legislativa de El Salvador, faculta al Director General de Tránsito para ordenar la remarcación de un vehículo.¹⁴⁷

¹⁴⁶ **Luís Rivas Franco.** Perito en identificación de seriales de vehículos, asignado al área de restauración de series de vehículos. (El Salvador: Policía Nacional Civil: División de la Policía Técnica y Científica, 2016). Al respecto, el mismo Director General de Tránsito confirmó que se había presentado un caso en Puerto Rico, donde el propietario había exportado su vehículo y que al pretender legalizarlo en esa Isla caribeña, fue incautado por alteración.

¹⁴⁷ **Ibíd.** Sin embargo en la entrevista realizada al Director General de Tránsito, al respecto, manifestó que debe considerarse en la Ley, la marcación del vehículo, ya que en la misma solo se ha considerado la remarcación.

4.6.4. Recurso de Apelación

En el procedimiento de Remarcación, la Ley de Identificación de seriales de vehículos estipula un único Recurso que es el de Apelación, este procede únicamente contra la resolución definitiva del Director General de Tránsito; según el Art. 13 LISV y Art. 12 RLISV, el Viceministro de Transporte conocerá de este recurso, por ser la autoridad superior.

El recurso deberá plantearse por escrito fundamentando las razones por las cuales apela, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación respectiva del acto.

Presentado el recurso, la Dirección General de Tránsito se limitará a recibir el escrito del mismo y lo enviará al Viceministro de Transporte junto al expediente, dentro de los tres días hábiles siguientes, para que sea éste el que resuelva sobre el asunto planteado.

Para que el Viceministro deniegue o admita el recurso de apelación, no existe un plazo estipulado, no obstante, para el caso si el recurrente solicita audiencia, para presentar algún elemento que sirva de prueba y que por cualquier circunstancia no se haya incluido, debe fijarse audiencia para recibirla.¹⁴⁸

El acto que resuelva el Viceministro de Transporte, podrá revocar o confirmar la denegatoria de remarcación y para esta resolución no se admitirá ningún recurso, aquí queda agotada la vía administrativa en legal forma.¹⁴⁹

¹⁴⁸ LISV, Artículo 14

¹⁴⁹ *Ibíd.*

4.7. La incidencia del delito de hurto y robo de vehículos y la alteración de seriales de identificación en el procedimiento de remarcación de vehículos automotores

Los vehículos han sido objeto de robo, hurto o apropiación ilícita o indebida y por distintos motivos el autor de dicho delito, en muchas ocasiones altera o borra, mediante una variedad de formas, los códigos de identificación alfanumérica del automotor.

El hurto y robo de vehículos es un problema de índole social que afrontan casi todos los países del mundo, en América Latina, este delito ha alcanzado un nivel alarmante, principalmente por el excesivo crecimiento del parque automotor, así como el elevado costo de los accesorios y auto partes de los vehículos, por la existencia de mercados informales, en donde se expenden y comercializan fácilmente los autos partes y los accesorios de dudosa procedencia. Así, la delincuencia está orientada al robo de vehículos por la facilidad con que se comete este tipo de delito porque se considera que para la comisión de este tipo de delitos se “arriesga poco y se gana mucho”.¹⁵⁰

El robo de vehículos y las actividades delictivas conexas representan una grave pérdida económica para los propietarios de los mismos, dejándolos en muchos casos financieramente agobiados al sufrir la pérdida total del vehículo, al no ser recuperado y de igual forma en caso de ser recuperado

¹⁵⁰ **Fernando Delgado**. Teniente de Guardia Civil de España, Investigador de delitos de Tráfico Ilícito de Vehículos, considera que el robo de vehículos ha llegado a ser un grave problema a escala mundial y que el mismo se ha visto incrementado por la apertura de fronteras, ya que facilita el comercio, evitando los obstáculos al mismo, situación de la cual se han beneficiado las mafias organizadas ya que el robo de vehículos les proporciona ganancias y ventajas que les permiten de alguna forma financiar organizaciones terroristas dedicadas al robo de vehículos.

debido a que en la mayoría de ocasiones estos presentan graves daños, desmantelamiento o alteraciones.¹⁵¹

En la actualidad no existe un sistema que evite la sustracción de vehículos, se considera que entre los factores que facilitan el tráfico ilícito de vehículos se encuentran: a) la cooperación insuficiente entre los organismos que intervienen en la importación de vehículos, así como en el registro de los mismos, b) la falta de controles apropiados antes de la matriculación de los vehículos, c) la corrupción, d) la buena fe, e) la diversidad en la práctica de matriculación entre los países de la región, y f) las diferencias en el nivel de preparación de los inspectores de vehículos.¹⁵²

El tráfico ilícito de vehículos comprende elementos del tipo delictivo, tales como: la sustracción del vehículo (ya sea con fuerza, violencia o intimidación o “al descuido”); la falsificación de la documentación que ampara la posesión del vehículo y los elementos de identificación del mismo. De igual forma puede configurarse en tal caso otras figuras delictivas, como lo son la receptación y la estafa.¹⁵³

Entre las actividades de las organizaciones dedicadas al tráfico ilegal de vehículos, se encuentran: a) la adquisición de un vehículo de alta gama; b) la falsificación de la documentación que ampare la posesión de dichos vehículos; c) la adquisición de elementos electrónicos; d) la falsificación de las series identificativas de vehículos y las placas de matrícula (VIN); e) el depósito de vehículos en lugares de “maquillaje” y ocultación de vehículos

¹⁵¹ **Francisco Laj Pop.** *Técnicas y métodos de detección de alteraciones en los sistemas de identidad vehicular en casos de robo y hurto de vehículos.* (Guatemala, 2014), 11.

¹⁵² **SICA.** *Estudio especializado en la lucha contra el tráfico ilícito de vehículos,* (El Salvador: Plan Maestro de Formación Regional de Justicia y Seguridad, 2015).

¹⁵³ **Ibíd.**

sustraídos para su posterior venta o enajenación a presuntas organizaciones dedicadas al tráfico ilícito de vehículos u otras personas que se dedican a la venta de vehículos en éste sector del comercio informal, que carecen de los escrúpulos necesarios para desechar una compra a bajo coste.¹⁵⁴

Los delincuentes utilizan documentación falsa, que en algunos casos, respecto a los elementos originales del vehículo, grabados o adheridos como el VIN, contienen información verdadera, y demás elementos auxiliares de identificación.

Otra de las modalidades utilizadas consiste en falsificar los elementos de identificación con datos de vehículos procedentes de siniestros o dados de baja; una vez localizado y sustraído el vehículo, es trasladado a un taller o lugar adecuado para tal efecto y se procede a la falsificación de sus elementos de identificación, mediante el sistema de ventaneo, sustitución, injerto, o retroquelamiento,¹⁵⁵ remarcado o simplemente falsificando la documentación y placas o de su matrícula, dotando a los vehículos una vez falsificados con la documentación correspondiente, como permiso de circulación, identificación automotor, dependiendo de lo determinado por el país de destino.

¹⁵⁴ **Ibíd.** Cuando un vehículo es robado los números de serie (chasis, motor), que lo identifican como tal, son alterados o borrados en su totalidad y seguidamente en la superficie metálica en que se encontraban los números de serie originales, éstos son troquelados o pintados otros números para hacer pasar el vehículo por otro y así poder comercializarlos.

¹⁵⁵ El sistema de retroquelamiento, o remarcado, consiste en el borrado de los números genuinos del VIN a través de moladora o muelas abrasivas, martilleo por calentamiento, relleno de los surcos, etc., posteriormente, remarcan con los números del legal. En ambos casos mediante masilla y pintura se enmascara para evitar que fuera detectado el vehículo a la hora de ser inspeccionado. En la práctica si bien efectiva al principio, rápidamente descubierta por las autoridades, pasando los técnicos delincuentes en modificar la operación, soldando las piezas por debajo, puliendo y pintando a superficie visible, lo que deja nuevamente invisible la maniobra.

En cuanto al chasis, mono bloque o bastidor, se sustituyen los dígitos originales del vehículo hurtado con otro vehículo de iguales características sin problemas legales, esta operación que se conoce como “ventaneo”, injerto o sustitución, consiste en recortar el número original del VIN del vehículo legal, dejando una ventana y posteriormente sustituirlo mediante soldadura al vehículo sustraído con igual procedimiento que se extrajo el original legal, colocándolo en la ventana; estas piezas son soldadas.¹⁵⁶

Cuando las series de identificación de un vehículo son alteradas, el laboratorio correspondiente realiza un proceso cuya finalidad es revelar las series identificativas originales, mismo que consiste en que mediante procedimientos químicos o electroquímicos, del resurgimiento de las identificaciones originales se devela el origen del vehículo. Por ello los delincuentes no utilizan solo el remarcado, troquelado, sino también, la sustitución, injerto o ventaneo. Así, para evitar el resurgimiento de la numeración original en los motores a través de reactivos químicos, los delincuentes realizan un pulido profundo, remarcan o retroquellan los números falsos, sobre los originales, dificultando el revelado, por lo que la criminalística apela a la fotografía digital y la informática.¹⁵⁷

El procedimiento electroquímico permite revelar la base de la numeración, que se imprime por percusión en su capa más baja, con el descubrimiento de las nuevas técnicas, los técnicos delincuentes modifican sus estrategias, por ello en lugar de alterar el vehículo, alteran sus documentos.¹⁵⁸

¹⁵⁶ **Ibíd.**

¹⁵⁷ ***El hurto de vehículos, tráfico y cómo identificarlos.*** Información disponible en: <http://www.criminalistica.com.mx/areas-forenses/seguridad-publica/502-el-hurto-de-vehulos-trafico-y-como-identificarlos>.

¹⁵⁸ **Ibíd.**

El tráfico ilícito de vehículos tiende a incrementarse, en El Salvador del mes de enero del año 2007 al mes de diciembre del año 2015, se han visto involucrados 30,930 vehículos; y del mes de enero al mes de diciembre del año 2015, se han visto involucrados 3,796 vehículos, lo que equivale a un promedio de 10.4 vehículos diarios, que han sido robados, hurtados o apropiados ilícitamente, es por ello que las políticas de matriculación de un vehículo, deben cumplir los requisitos de la experticia técnica de identificación de seriales.¹⁵⁹

De acuerdo a fuentes de INTERPOL, se estima que los ingresos monetarios que recibió la delincuencia organizada transnacional en el tema de vehículos, para el 2012, oscilan entre 350 y 400 millones de dólares y para el 2015 se estima que serán entre 500 a 550 millones de dólares.¹⁶⁰

En todos los países de la región existe el tráfico ilícito, sin embargo, el mayor porcentaje de casos de tráfico ilícito de vehículos corresponde a Guatemala y El Salvador, partiendo de México hacia Guatemala y de Costa Rica hacia Panamá; de igual forma la tendencia de robo en la región de Centroamérica y El Caribe, se tiene evidencia que del universo de vehículos, son los de carga liviana y marca Toyota los que tienen mayores índices de robo. Ante esa situación, se han creado una serie de técnicas y métodos que buscan restablecer la identificación del automotor, ya sea con el objetivo de utilizarlo como prueba en un proceso penal o para restituir el vehículo a su legítimo propietario.¹⁶¹

¹⁵⁹ **Unidad de Acceso a la Información de la Policía Nacional Civil**, (El Salvador, 2016).

¹⁶⁰ **SICA**. *La problemática del tráfico ilícito de Vehículos en la región*, (El Salvador, 2015).

¹⁶¹ **Francisco Laj Pop**, *Técnicas y Métodos de detección de alteraciones*.

Como medidas para prevenir los delitos de hurto, robo, apropiación indebida y estafa, así como para evitar inscribir bienes de origen ilícito, entre los requisitos para inscribir en el Registro Público de Vehículos Automotores del Viceministerio de Transporte, un vehículo usado importado, el Viceministerio de Transporte exige la experticia técnica de identificación de seriales en los siguientes casos: a) por cambio de motor; b) por reposición de la placa (a causa de extravío, hurto o robo de placas).¹⁶²

En El Salvador, en 1995, la inspección de las seriales de vehículos era realizada en las diferentes aduanas, ya que solamente existían cinco técnicos en la materia, esta verificación de seriales se realizaba con el objeto de darle cumplimiento a las “Normas para la Importación de Vehículos Automóviles y de otros Medios de Transporte”.¹⁶³

Actualmente, la experticia técnica de identificación de series es realizada por el personal del Departamento de Experticias de Vehículos Automotores (DEVA) de la División de Policía Técnica y Científica (DPTC), de la Policía Nacional Civil (PNC), para ello el personal técnico brinda su informe al Director General de Tránsito, a fin de que el vehículo automotor sea registrado en el padrón del Registro Público de Vehículos.

¹⁶² **Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, Artículo 56-A. Este requisito es exigido por el Viceministerio de Transporte, para dar cumplimiento la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, ya que cuando la placa es extraviada o robada, se le asigna otra placa, motivo por el cual se envía a realizar experticia de identificación de seriales de vehículos, en el Departamento de Experticias de Vehículos Automotores de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil. Esto tiene lógica, ya que este procedimiento de Reposición de placa, no es una simple reposición de la misma placa, sino que le es asignada otra con diferente correlativo; y se hace necesario que las características que individualizan el vehículo sean conforme a la experticia y estas son las que aparecen reflejadas en la tarjeta de circulación.

¹⁶³ **Normas para la Importación de Vehículos Automóviles y de otros medios de transporte.** (El Salvador: Asamblea Legislativa, 1995).

Y en caso que cuando se realice la revisión técnica de las seriales descritas en el documento de identificación del vehículo automotor, no coincidan con las que contiene físicamente, el vehículo es secuestrado para dar inicio a un proceso judicial, lo cual es avalado por los fiscales de la Unidad Especializada de Hurto y Robo de Vehículos de la Fiscalía General de la República de San Salvador, si consideran pertinente iniciar la acción penal por el delito de Falsificación de Señas y Marcas, establecido en el artículo 289-A, numeral 3 del Código Penal, ante el Juzgado competente.¹⁶⁴

Una vez el vehículo pasa al proceso judicial o la FGR lo entrega en forma definitiva, con esta resolución el usuario puede iniciar el procedimiento de remarcación de series de identificación de vehículos y el Director General de Tránsito dicta su resolución, en la cual expresa que su decisión es fundada en la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, en la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y su respectivo reglamento, siendo éste la autoridad facultada para determinar si es procedente o no realizar la remarcación de las series.¹⁶⁵

Por lo tanto, la importancia de realizar una experticia técnica de identificación de series de vehículos, estriba en corroborar que las series de identificación vehicular, que individualizan a un vehículo materialmente, son las

¹⁶⁴ **Elmer Gutiérrez.** Perito de Identificación de Seriales de Vehículos (El Salvador: Policía Nacional Civil: 2016). “El secuestro no es de manera antojadiza, sino que al hacer una revisión minuciosa al vehículo sometido a peritaje, si éste no se puede identificar por ninguno de los medios entre los cuales se encuentran: Los medios de identificación primarios: Los números de serie grabados en partes estructurales, números de serie ocultos o confidenciales y entre los medios de identificación secundarios, tenemos la Placa NIV, etiquetas o engomados de certificación, placa de especificaciones del fabricante, números de serie en motor, números de serie en transmisión y el número PKN. Los números ocultos o confidenciales, se reconocen porque se encuentran estampados en forma oculta, generalmente son en bajo relieve y se encuentran instalados sólo en partes estructurales como lo son: Cuadros o bastidores, chasis y carrocería de los vehículos constituyéndose en elementos inherentes al vehículo.

¹⁶⁵ **LISV**, Artículos 9, 10 y 11.

correspondientes de acuerdo con los documentos que amparan la propiedad del vehículo, de lo contrario resultará necesario iniciar una investigación.

Si el vehículo no posee las series de identificación ya sea que por un accidente de tránsito, por corrosión o que por haber sido objeto de un ilícito y cuando éste fue recuperado ha sufrido alteración en las series que le identifican, se inicia ante la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte un procedimiento de remarcación de series.

CAPITULO V

FUNDAMENTO JURÍDICO APLICABLE AL PROCEDIMIENTO DE REMARCACIÓN DE SERIES DE VEHÍCULOS

En la presente investigación, es de vital importancia realizar un estudio sobre la regulación constitucional y la regulación secundaria, sin dejar de lado la normativa técnica internacional de identificación de vehículos, ya que esta es el instrumento que determina y controla la conducta jurídica de los fabricantes de vehículos y la que establece los estándares por los cuales se registrarán los mismos; por ende resulta de carácter obligatorio tomar en consideración las referidas normas técnicas en el procedimiento de remarcación.

En cuanto a la regulación constitucional, en este capítulo, se hará referencia a aquella en la que se fundamenta el derecho de petición, además de la jurisprudencia aplicable a los procedimientos, que de conformidad a la Carta Interamericana de Derechos Humanos, pues las normas jurídicas no existen aisladas, ellas forman un conjunto ordenado y sistemático al que se le denomina ordenamiento jurídico.¹⁶⁶

5.1. Fundamento constitucional del procedimiento de remarcación

Para analizar correctamente las normas que regulan la acción del Estado en el Procedimiento de Remarcación, debe iniciarse con la Constitución de la República de El Salvador, que como bien es conocido por todos, constituye la fuente principal del derecho.

¹⁶⁶ **Nicolás María López Calera**, *Introducción al Estudio del Derecho*, 2da ed. (España: Editorial Don Quijote, 1981), 124.

A pesar de que en la Constitución, no existe disposición alguna que expresamente obligue a los poderes públicos a seguir un procedimiento administrativo, esta manifestación se encuentra implícita en el Derecho Constitucional a la Seguridad Jurídica, consagrado en el artículo 2 de la referida Constitución.¹⁶⁷

La premisa constitucional plasmada en el artículo 1, que expresa: Que la persona humana es el fin principal del Estado, pues le reconoce como el fin de su actividad, junto al artículo 86 de la Constitución de la República, en su inciso 3°, que establece que "*Los funcionarios del Gobierno son delegados del pueblo y no tienen más facultades que las que expresamente les da la Ley*"¹⁶⁸, son las bases del Procedimiento de Remarcación, al igual que cualquier procedimiento apegado a la Ley, en el cual la persona humana figura como el protagonista de la actividad del Estado.

La Constitución de la República reconoce que los procedimientos administrativos, le proporcionan garantía al gobernado, ya que deben estar regulados y los funcionarios delegados para autorizar los actos administrativos deben estar facultados por las leyes que han sido creadas para tal efecto.

Una de las fuentes más importantes del Derecho Administrativo es la Ley, que para exigir su cumplimiento debe atenderse a que la Ley, por regla general, es irretroactiva, lo que significa que sus efectos son hacia el futuro, por tanto no se deben aplicar a procedimientos establecidos, previamente a su vigencia, salvo en materias de orden público.

¹⁶⁷ Mejía, Manual de Derecho Administrativo, 224

¹⁶⁸ **Constitución de la República de El Salvador**, (El Salvador: Asamblea Legislativa, 1983) artículo 18.

La ley es el título habilitante de la actuación de la autoridad administrativa, pero el fundamento constitucional se plasma en el artículo 18 de la Constitución,¹⁶⁹ el cual consagra el Derecho de Petición y Respuesta, ya que todo ciudadano tiene derecho a presentar sus pretensiones ante una autoridad pública, a fin que se le otorgue el ejercicio de un derecho subjetivo, por lo que dicha administración seguirá un procedimiento, a fin de resolverle y hacerle saber lo resuelto.¹⁷⁰

El derecho de petición y respuesta puede ejercerse cuando la Administración resuelva de forma contraria a los intereses legítimos de un particular, lo cual podrá impugnarse por medio de los recursos administrativos que la ley franquea, con el propósito de restablecer sus derechos. En caso que la autoridad resuelva conformando el acto, se abre la puerta al particular para que pueda acudir a entablar un Proceso Contencioso Administrativo en sede judicial.

5.2. Los tratados internacionales

En el ámbito internacional, se destaca la importancia que la Corte Interamericana de derechos humanos le da al cumplimiento del debido proceso legal no solo en el ámbito judicial, sino en lo administrativo, estándares fijados por el Sistema Interamericano de Derechos Humanos en materia de acceso a la justicia, referidos al debido proceso administrativo.¹⁷¹

¹⁶⁹ **Ibíd.** “ *Toda persona tiene derecho a dirigir sus peticiones por escrito, de manera decorosa, a las autoridades legalmente establecidas; a que se le resuelvan, y a que se le haga saber lo resuelto*”

¹⁷⁰ **Ibíd.**

¹⁷¹ **Comisión Interamericana de Derechos Humanos**, El acceso a la justicia, como garantía de los derechos económicos, sociales y culturales.

El Sistema Interamericano de Derechos Humanos (SIDH), ha fijado posición sobre la aplicación de las garantías del debido proceso legal en ámbitos administrativos.

Así, se ha establecido la obligación de los Estados de contar con reglas claras para el comportamiento de sus agentes, a fin de evitar márgenes inadecuados de discrecionalidad en la esfera administrativa, que puedan fomentar prácticas arbitrarias o discriminatorias; al mismo tiempo el Sistema Interamericano de Derechos Humanos ha avanzado en la identificación del debido proceso legal que deben regir los procedimientos administrativos, tales como el plazo razonable, el derecho a la revisión judicial de decisiones administrativas, contar con un abogado a una decisión fundada, a la publicidad de la actuación de la administración, entre otros.

En su sentencia del 2 de febrero del año 2001, en el caso Ricardo Baena y otros, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, destacó en relación con el artículo 8 de la Convención Americana de Derechos Humanos (CADH), que las garantías judiciales, no se deben limitar a los recursos judiciales en sentido estricto, sino al conjunto de requisitos que deben observarse en las instancias procesales, a efecto de que las personas estén en condiciones de defender adecuadamente sus derechos ante cualquier tipo de acto del Estado que pueda afectarlos, es decir que cualquier actuación u omisión de los órganos estatales dentro de un proceso, sea administrativo sancionatorio o jurisdiccional, debe respetar el debido proceso legal.

5.3. Regulación secundaria

Como se ha expuesto en capítulos anteriores una de las características del procedimiento administrativo salvadoreño es la heterogeneidad, ya que no

existe una ley de procedimientos administrativos, que regula la forma en que se resolverán las peticiones de los administrados, en tal sentido y por la problemática que se presentó en el año 2011 que más de 15,000 mil vehículos fueron sacados del padrón vehicular por tener pendientes procesos de remarcación de sus series identificativas, se crea la ley de Identificación de Seriales de Vehículos.

El objeto de la presente investigación es precisamente el procedimiento de remarcación de series de vehículos en El Salvador y que se encuentra regulado en la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo reglamento, con ella, se pretende dar esa seguridad a los poseedores y propietarios de los vehículos, que por una u otra circunstancia, necesitan que se practique la remarcación de seriales, para evitar márgenes inadecuados de discrecionalidad en la esfera administrativa, que puedan fomentar prácticas arbitrarias o discriminatorias, que se habían generado antes de la creación de dicha ley.

CAPITULO VI

ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO DE REMARCACIÓN DE VEHÍCULOS DE LA LEY DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES DE VEHÍCULOS

En un Estado de Derecho, para que una norma cumpla con la función de brindar seguridad jurídica, en virtud de que ha sido dictada para ser aplicada en la sociedad; es importante tomar en cuenta los términos de validez, vigencia o eficacia y legitimidad de la norma, el proceso de su elaboración, el proceso de aplicación a los hechos sociales o su declaración práctica y jurídica, que son términos comunes para hacer referencia a los requerimientos formales y políticos del proceso de la elaboración de la norma, la eficacia o posibilidad de su aplicación y realización social, así como la aceptación de la misma por parte de la sociedad.

La norma en estudio, ha cumplido con los requisitos formales en el proceso de elaboración de la misma, ya que fue presentada a iniciativa de tres diputados de la Asamblea Legislativa, bajo el expediente clasificado bajo la referencia 120-6-2012-1. La Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda de la Asamblea Legislativa, emitió, al respecto, el dictamen No. 5, el día 28 de junio del 2012 y mismo que fue aprobado en el Decreto Legislativo No. 41, por 74 Diputados de la Asamblea Legislativa.(ver anexo 1) .¹⁷²

Desde el momento en que el Órgano del Estado, facultado constitucional o legalmente para crear normas de Derecho, llega a la conclusión de la necesidad política, económica o social de elaborar una disposición

¹⁷² **Oficina de Información Pública**, (El Salvador: Asamblea Legislativa, OIP-AL-4695, 2016).

normativa, el problema ya no es sólo político, sino también, de carácter técnico jurídico.

La Asamblea Legislativa es el Órgano facultado para crear la norma en cuestión, con base en las necesidades que presentaban más de 15,000 personas en su calidad de poseedores y propietarios de vehículos y al haber actuado conforme a las reglas previstas, la ley de identificación de seriales de vehículos es válida, ya que se ha cumplido con el requisito de la validez normativa que es la publicidad de la misma; es decir, dar a conocer el nacimiento de la disposición, el inicio de su vida jurídica formal y la posibilidad de su exigencia y obligatoriedad para el círculo de destinatarios de la normativa.

Toda disposición normativa se dicta, por regla general, para que tenga vida indeterminada, y por tanto vigencia a partir de la fecha de su publicación si ella no establece lo contrario.

Al respecto, la Ley en estudio fue publicada en el Diario Oficial N° 137, Tomo N° 396, en fecha 24 de julio del año dos mil doce, la cual entraría en vigencia ocho días después de su publicación, lo que significa que esta norma es de obligatoria aplicación desde el día dos de agosto de ese mismo año; sin embargo la empresa que realizaría materialmente la remarcación de las series de vehículos, es contratada hasta el año 2014, lo que pone en evidencia la falta de interés de la autoridad administrativa, en resolver la problemática, porque si ya se tenía el instrumento jurídico y además varios años anteriores la sociedad INVERSOP S.A. DE C.V. había realizado la remarcación material, por eso se considera la DGT, debió actuar con más diligencia, para no afectar el derecho de propiedad de los usuarios del

servicio de remarcación, ya que esto significa una afectación económica a los propietarios y poseedores de vehículos automotores al no poder disponer de su bien.

La importación de vehículos es un rubro importante para los ingresos del país. En los años 2014 y 2015, se importó la cantidad de 55,610 vehículos usados, de los cuales las marcas que más destacan son en su orden de importancia Toyota, Kia, Honda, Nissan, Hyundai, Ford, Mazda, Mitsubishi y Chevrolet.¹⁷³

Estos 55,610 vehículos usados, al ingresar al país pagan Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA), ese tributo que se causa por el porcentaje sobre el valor adicionado o valor agregado, a una mercancía, conforme se completa cada etapa de su producción o distribución.¹⁷⁴ No es justo que después de pagar sus tributos, se niegue la matriculación.

6.1. Factores que contribuyen a la vulneración de la seguridad jurídica de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo Reglamento, en el procedimiento de remarcación de series de vehículos

La seguridad jurídica, como se ha entendido, es un logro del constitucionalismo moderno, ya que en éste, prevalece la ley como fuente del

¹⁷³ **Unidad de Acceso a la información Pública**, (El Salvador: Ministerio de Hacienda, MH-2016-0171, 2016).

¹⁷⁴ **Unidad de Acceso a Información Pública**. (El Salvador: Ministerio de Hacienda: UAIP/RES.0133.1/2016, 2016).

derecho, y por consiguiente se da la primacía del principio de legalidad. Es posible afirmar que una característica esencial del fenómeno constitucionalista moderno, consiste en que todo acto de autoridad debe estar fundamentado en una ley previa (o norma de carácter general) al mismo.¹⁷⁵

Entre los factores que vulneran la seguridad jurídica de los usuarios del procedimiento de Remarcación, destacan:

6.1.1. Demora o incumplimiento del plazo para emitir la resolución definitiva

En la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo Reglamento, no se establece un plazo específico para que la autoridad administrativa dicte una resolución definitiva sobre un procedimiento de remarcación de series de vehículos, ello no significa que los ciudadanos que acuden a la misma deban esperar más allá de un tiempo razonable.

Como se ha expuesto en párrafos anteriores respecto a la estructura del procedimiento de remarcación, en el artículo 3 del Reglamento de la Ley solamente se establecen los requisitos que debe cumplir la solicitud, pero en ninguna parte de la ley o reglamento se indica el plazo con el que cuenta la autoridad administrativa o la Dirección General de Tránsito, para emitir una resolución definitiva. Los únicos plazos que la ley ha normado se han establecido cuando se ha presentado la solicitud y exista prevención alguna en el examen de la misma, ya que el artículo 6 del Reglamento de la Ley de

¹⁷⁵ **Rigoberto Gerardo, Ortiz Treviño**, “La seguridad jurídica, los derechos humanos, en la jurisprudencia Mexicana”, (México 2004).

Identificación de Seriales de Vehículos, tipifica la Prevención, en la cual la autoridad administrativa, otorga un plazo de cinco días para que el usuario o solicitante del procedimiento, subsane los puntos observados, de lo contrario se deniega la solicitud.

De esa forma, aunque la ley no establezca que la autoridad administrativa deba pronunciar resolución en un tiempo preciso, esta se encontrará obligada a dictarla en un plazo razonable. El sustento legal de esta apreciación se encuentra en el artículo 2 de la Constitución, que otorga el derecho a la seguridad jurídica.

Al respecto, se puede delimitar aún más la idea sobre el plazo razonable, tomando en cuenta que la Corte Interamericana de Derechos Humanos, comparte el criterio de la Corte Europea de Derechos Humanos, la cual ha analizado en varios fallos el concepto de plazo razonable y ha dicho que se debe tomar en cuenta algunos elementos para determinar la razonabilidad del plazo en un determinado proceso: a) la complejidad del asunto, b) la actividad procesal del interesado que puede interpretarse extensivamente, tomando en cuenta para el caso, las autoridades administrativas.

La Dirección General de Transito, trasgrede el principio de plazo razonable consagrado en la Convención Americana sobre Derechos Humanos y recogido en el derecho a la seguridad jurídica que establece la Constitución de la República de El Salvador; de igual forma, transgrede el principio de pronta y cumplida justicia, al no estipular un plazo determinado para pronunciar una resolución definitiva dentro de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, en lo que concierne al Procedimiento de Remarcación.

Este análisis es fundado en los datos proporcionados por el Viceministerio de Transporte, ya que desde la creación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, durante el periodo de diciembre del año 2012 a junio del año 2015, han recibido 5,747 solicitudes de remarcación de seriales de vehículos, de las cuales a julio del año 2015, en tres años, solamente han resuelto 1,346.¹⁷⁶ Sin tomar en cuenta que antes de la vigencia de la Ley ya existían más de 15,000 vehículos enfrentando esta situación. (Ver anexo 2)¹⁷⁷

La falta de celeridad en las resoluciones, ha generado trasgresión al derecho de propiedad de los propietarios de vehículos que han solicitado la remarcación, que al no poder disponer de sus vehículos, sin antes obtener la resolución final de remarcación de series de identificación, ésta se convierte en una violación al derecho de propiedad, que es protegido por la Constitución,

Este derecho debe entenderse como la plena potestad sobre un bien, que a la vez contiene la potestad de ocuparlo, servirse de él de cuantas maneras sea posible y la de aprovechar sus productos y acrecimientos, así como la de modificarlo y dividirlo.¹⁷⁸

La anterior afirmación se debe a que la misma ley en su artículo 18 último inciso, establece que se presumirá nula la enajenación mientras no se

¹⁷⁶ **Oficina de Información y Respuesta**, (El Salvador: Viceministerio de Transporte, 2015).

¹⁷⁷ Al año 2015, la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte aún está resolviendo casos del año 2009-2012, ya que no se lleva un orden en las resoluciones, ya que no se da cumplimiento a ley, en la que establece que una vez recibido el resultado de la experticia técnica de identificación de series de parte de la DPTC, en diez días deberá dar su resolución. Para el caso el lector puede verificar la solicitud RV-378/2012, que inició el procedimiento a finales del año 2012 y la resolución final fue notificada en los primeros días del año 2015

¹⁷⁸ **Del derecho de propiedad**, Sala de lo Constitucional, Sentencia de Amparo, Referencia: 317-97 (El Salvador: Corte Suprema de Justicia, 1998).

decrete la resolución final favorable. En cuanto a esta disposición el Director General de Tránsito en la entrevista que se le realizó, manifestó que en la ley no se definía quien conocerá de la anulabilidad del instrumento, ya que de los casos de remarcación, un 50 por ciento de los vehículos ya no se encuentran en manos de propietarios según el Registro Público y que es de la opinión que se debe reformar y considerar ese aspecto.

De igual forma, las autoridades del Viceministerio de Transporte, han informado que de las solicitudes de Remarcación del año 2012 al 2014, han sido denegadas 23 solicitudes de Remarcación y que la denegatoria obedece principalmente a las razones expresadas en los artículos 8 y 11 de la Ley de Identificación de seriales y el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Identificación de seriales.¹⁷⁹

Sobre esta situación, en la entrevista realizada al Director General de Tránsito se le preguntó, ¿Cuál es el factor que impide la celeridad en las resoluciones de Remarcación? A lo que manifestó que la falta de celeridad para emitir las resoluciones se debe a la gran demanda de solicitudes de remarcación y la falta de capacidad operativa, entendiéndose ésta como la falta de personal en la Unidad Jurídica de la Dirección General de Tránsito.

¹⁷⁹ **Ibíd.** Las razones de la improcedencia y la denegatoria de la remarcación, las encontramos en Art. 8 de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos: “Improcedencia Art. 8,- No procederá la remarcación de las series identificativas: a) Cuando por sentencia firme dictada por el Tribunal competente, no se determine la titularidad y origen lícito del vehículo, o la identificación plena del mismo; b) Cuando el vehículo de que se trate, tenga reporte de robo o hurto, excepto cuando la remarcación la solicite la persona que fue objeto del robo o hurto, luego de haber recuperado el vehículo en legal forma; y c) En los casos que se tengan informes o indicios sobre el origen ilícito del vehículo de que se trate” y el Art. 11 de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos Denegatoria. At. 11.-Si del informe rendido por la DPTC, así como del análisis jurídico del resto de elementos aportados por el solicitante, y los propios que recabe la Dirección, esta última considerase improcedente la solicitud de remarcación, lo hará del conocimiento del peticionario mediante resolución que al efecto deberá emitir, y en la cual, además se ordenará la cancelación definitiva del vehículo de que se trate, del Registro Público de Vehículos Automotores”.

6.1.2. Falta de coherencia de la resolución definitiva de la remarcación con la normativa técnica Internacional

La falta de coherencia de la normativa nacional con la internacional en relación a la identificación de seriales de vehículos es otro de los factores que generan una vulneración a la seguridad jurídica de los propietarios de vehículos, a los que por una u otra causa no se les haya podido restaurar en sus seriales y que en la remarcación se le agreguen caracteres que no cumplan con los estándares internacionales.

Ahora bien, el número de VIN, tiene 17 dígitos, según la normativa Internacional y cada uno de ellos tiene un significado a fin de individualizar un vehículo.

Cuando un vehículo es remarcado en nuestro país, aparte de los 17 dígitos que ya tiene, se le agregan los caracteres que corresponden a la solicitud o el número del expediente que se le asignó, por ejemplo: RV-250/2014, lo que permite concluir que si bien es cierto, significa que el vehículo ha sido remarcado, este no cumple la normativa Internacional, debido a que dicha remarcación significa una alteración por adición en las series que el fabricante le ha asignado.

El Director General de Tránsito, al respecto, es del criterio que debe valorarse la posibilidad de incluir en la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos la figura de la marcación, para aquellos casos en los que no sea posible identificar las series de Chasis y de Motor y estas tengan que ser gravadas, ya que en la actualidad solo se habla de remarcación, que significa volver a marcar lo que se ha marcado.

En las normas técnicas internacionales que rigen a los fabricantes de los vehículos, se establece el número de VIN y su estructura, siendo así que cada fabricante dispone el lugar específico en el que grabará la identificación de determinado vehículo automotor.¹⁸⁰

Sin embargo, es necesario hacer notar que para el examen físico, cada marca de vehículo tiene su sistema propio de identificación, que implica a veces aplicar formas distintas en cuanto al examen que se practica en dicho vehículo, porque no hay criterio uniforme en la codificación. La secuencia en el examen físico obedece a la siguiente orientación: verificar los caracteres morfológicos y dimensiones de las impresiones, verificar la regularidad en la alineación, espaciamiento y profundidad del grabado y confrontar la numeración del chasis con la plaquita de la identificación u otros accesorios que puedan ayudar a la identificación del vehículo.¹⁸¹

Es aquí donde se encuentra el problema, ya que con el libre comercio imperante se da la apertura de fronteras para las mercancías de los diferentes países, ingresan vehículos importados que cumplen con la normativa técnica Internacional, pero no así los requisitos que exige la legislación interna de nuestro país,¹⁸² sobre este particular, muchos importadores de vehículos usados y nuevos, han tenido problemas al solicitar el servicio de experticia, por el hecho que no tienen de fábrica alguna de las

¹⁸⁰ **Francisco Fernando González Gutiérrez**, “Restauración de números borrados en Motor y Chasis de Automóviles con el Mordiente Químico Sulfato de Cobre (CuSO₄), como un Método Restaurativo” (tesis de Postgrado en Criminalística: mención en Química, Academia de Policía Walter Mendoza Martínez, Instituto de Estudios Superiores, Nicaragua, 2006).

¹⁸¹ **Identificación de Vehículos de Motor, Paraguay**, información disponible en:<https://es.scribd.com/doc/40907064/IDENTIFICACION-DEL-VEHICULOAUTOMOTOR-PARA-GUAY#download>.

¹⁸² **LISV**, Art. 6. En cuanto a las condiciones de seguridad y comodidad, así como las características que deben poseer, específicamente: marca, número de motor y chasis, modelo, clase, capacidad y su destino.

series que lo identifican, como el Chasis, VIN y número de motor, requisitos que establece el Artículo 6 de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, que al no tener estas series, no puede seguirse un proceso de remarcación, debido a que no posee alteración en sus seriales, sino más bien no las posee de fábrica y por tanto no es susceptible de remarcación.

Sin embargo la experticia es exigida por el Viceministerio de Transporte para la legalización, en cuanto a que los vehículos deben contener las series de VIN, Chasis y Motor, para el caso podemos mencionar las marcas: Toyota, específicamente con los modelos Corolla y Matrix, estos vehículos no poseen series de Chasis Grabado y otros no traen la placa donde viene impresa la serie del VIN.

La falta de coordinación de las instituciones involucradas en el procedimiento de remarcación, en años anteriores a la creación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, generó que gran cantidad de vehículos, que presentaban problemas como no tener el chasis grabado, no portar la placa VIN, o no tener grabada la serie del motor, ocasionó que el Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General de Tránsito, decidiera ordenar la remarcación, dejando a criterio del Director General de Tránsito, la decisión de remarcar o no los vehículos que no portaban series, acto que en si mismo significa realizar una alteración por adición al vehículo que se remarcaba.

El Sistema Interamericano de Derechos Humanos (SIDH), ha fijado posición sobre la aplicación de las garantías del debido proceso legal en ámbitos administrativos. Ha establecido la obligación de los Estados de contar con reglas claras para el comportamiento de sus agentes, a fin de evitar márgenes inadecuados de discrecionalidad en la esfera administrativa, que puedan fomentar prácticas arbitrarias o discriminatorias.

El hecho de no contar con una ley que estableciera los criterios para que la DGT emitiera una resolución, ha generado, una vulneración a la seguridad jurídica de las personas que poseen un vehículo sometido al procedimiento en estudio.

Esta situación puede ser confrontada con los datos proporcionados por la Unidad de Acceso a la Información del Viceministerio de Transporte, en los que es posible corroborar que durante el periodo comprendido entre el año 2001 al año 2015, el total de experticias con resultado no pasa, por alteración en sus seriales, ascendió a la cantidad de 18,512 vehículos, de los cuales 1,627, no tenían Placas sino Póliza y un total de 16,575 vehículos con placas.

En cuanto a la clase de vehículo que frecuentemente resultaba con problemas de alteración, se encuentra la clase Pick-up, que asciende a la cantidad de 8,537 vehículos, con relación a la marcas, el vehículo que con más frecuencia presentó problemas de alteración, es la marca Toyota, con un total de 5,923, vehículos.¹⁸³

6.1.3. La falta de coordinación de las instituciones del Estado que intervienen en el proceso de legalización y registro del vehículo en el padrón vehicular

La seguridad jurídica, que es el punto central de la presente investigación, claramente es vulnerada cuando un vehículo usado ingresa al país y es

¹⁸³ **Unidad de Acceso a la Información Pública**, (El Salvador: Viceministerio de Transporte, 2016) “Estadísticas de experticias de identificación de seriales de vehículos, cuyo resultado fue NO PASA por alteración, clasificados por marca, clase, modelo, año y país de origen, identificando si la alteración es de Chasis, Vin o de motor, desde el año 2001 al año 2015”, mediante la Referencia VMT-116-2016.

revisado por el Contador Vista del servicio aduanero, paga sus impuestos, pero después que el propietario hace esa inversión, pasa a la experticia técnica de identificación de seriales, y si dicha experticia tiene como resultado “no pasa”, significa que el procedimiento para la legalización e inscripción del vehículo en el padrón del registro público no puede continuarse debido a que el vehículo no cumple con los requisitos sobre los cuales se emite el resultado del técnico de identificación de seriales, o por supuestos de falsificación de señas y marcas.¹⁸⁴

Para el proceso de legalización de un vehículo automotor en nuestro país, es importante la existencia de coordinación entre las instituciones involucradas; y para conocer si existe alguna coordinación entre las Instituciones del Estado, se entrevistó al Director General de Tránsito y se le preguntó lo siguiente: ¿Existe coordinación entre las Instituciones del Estado involucradas en el proceso de matriculación de un vehículo?, al respecto manifestó que la coordinación que pueda existir, no es oportuna y es de la opinión que el Contador Vista de la Aduana, debe tener a su lado un perito, ya que en muchas ocasiones la serie de identificación que se plasma en la declaración de mercancías, no es la correcta; sin embargo, al recibir el informe técnico resultado de la experticia, plasma que existe originalidad en la serie, en estos casos, se emite una hoja de corrección.¹⁸⁵

El Director General de Tránsito, en la entrevista realizada opinó que el personal idóneo para realizar la inspección de identificación de seriales de un vehículo es el perito y que si éste estuviera en las Aduanas correspondientes al momento que el contador vista, detalla en la Declaración de Mercancías

¹⁸⁴ **División de Policía Técnica y Científica** *Procedimiento Especifico para la Experticia Vehicular*, versión No. 1. (El Salvador: Policía Nacional Civil, 2014).

¹⁸⁵ **Edwin Ernesto Flores**, Director General de Tránsito, (El Salvador, 2016)

las características del vehículo, se podría evitar, que los propietarios de vehículos importados usados realicen trámites innecesarios, por cuestión de economía procesal, que es uno de los principios que rigen al procedimiento administrativo.

Sobre ese punto, se entrevistó al Jefe del Departamento de Experticias a Vehículos Automotores de la División de Policía Técnica y Científica, de la Policía Nacional Civil y al preguntar si ¿Existe coordinación entre el Departamento de Experticias a Vehículos Automotores (DEVA) de la División de Policía Técnica y Científica (DPTC), con la Dirección General de Aduanas, a fin de realizar experticias a vehículos antes de ingresar al país y pagar los tributos que corresponden a la introducción?, manifestó que no existe coordinación alguna.¹⁸⁶

La falta de coordinación de las autoridades involucradas, creó descontento en los importadores que por más de 8 meses tuvieron guardados sus vehículos ya que presentaban el problema de no traer las series de Chasis o Chasis VIN.

¹⁸⁶ **Milton Oswaldo Escalón Fuentes.** Jefe del Departamento de Experticias. (Policía Nacional Civil: División de Policía Técnica y Científica, octubre de 2016).

CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En la jurisprudencia se destaca que la seguridad jurídica supone la certeza, la estabilidad y razonabilidad en las normas y actos que dicten las autoridades, es decir la seguridad jurídica se opone a las modificaciones bruscas, ilegítimas o irrazonables.

La situación de un sistema jurídico en el cual las normas o los actos gozan de estabilidad, considerada como certidumbre en que los eventuales cambios normativos serán razonables y previsibles, realizado por las autoridades legítimamente investidas de poder para ello, respetaran siempre los derechos de las personas, permitiendo a los actores del sistema estimar con un margen de alta probabilidad las consecuencias legales futuras de sus conductas presentes, y resguardando en todo momento una esfera mínima de derechos, protegidos de toda arbitrariedad.

En este capítulo se presentan las conclusiones y recomendaciones, que son el resultado de esta investigación, con el propósito de brindar herramientas de solución para la problemática planteada.

7.1. Conclusiones

El eje central de esta investigación es la seguridad jurídica. A medida que se ha conocido la problemática en que se ven afectados los usuarios del Procedimiento de Remarcación, queda claramente evidenciado que se transgrede a los poseedores y propietarios de vehículos que algunos de sus derechos y algunas garantías que le son constitucionalmente reconocidas, por lo que se ha logrado llegar a las siguientes conclusiones:

Que no basta que la norma exista formalmente y que cumpla con las reglas de elaboración previamente establecidas, conocidos como requisitos de validez de la norma, limitados al momento del origen formal de las mismas, sino que las normas deben ser creadas en correspondencia con su aplicabilidad social, tal es el caso de la investigación, cuando se crea la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, es para resolver un problema que afectaba a más de 15, 000 poseedores y propietarios de vehículos, que por diversas causas, entre las cuales se encontraban accidentes de tránsito, corrosión y que después de haber estado involucrados en los ilícitos de hurto y robo, al ser recuperados, presentaban alteración de sus seriales, razones por las cuales estos vehículos necesitaban se realizará procedimiento de remarcación de sus seriales de identificación.

Otro elemento importante es que en países como Estados Unidos y México, los vehículos que han sido dados de baja del sistema por tener reporte de robo o que producto de accidentes de tránsito, son pagados a sus propietarios por las aseguradoras, posteriormente son subastados y adquiridos en países de la región centroamericana y que una vez reparados son legalizados.

Según la Industria Automotriz Mexicana, la importación de autos usados comprende muchos problemas, que van desde el rango económico, por las pérdidas millonarias de la industria automotriz, por la depreciación del costo de los autos, la seguridad personal, debido a que los autos son viejos y están en malas condiciones, lo que en ocasiones llega a cobrar vidas humanas; hasta verse afectados en cuestiones personales como en su empleo formal; y la contaminación ambiental por las altas emisiones de gas a comparación de los automóviles nuevos, lo que por otra parte ocasiona un daño

patrimonial a la persona a quien se le vende un vehículo en tales condiciones.

Que existe deficiencia de la ley, en que se pone de manifiesto en cuanto a su falta de concordancia con la realidad, ya que, a través de las aduanas terrestres y marítimas de nuestro país, ingresan vehículos usados, que no cumplen con los estándares que exige la Ley de Identificación de Seriales, que es parámetro para que el técnico brinde el resultado de la experticia técnica, esto sucede porque estos vehículos no han sido creados para el mercado salvadoreño, pero al abrir nuestras fronteras al comercio internacional, debemos también actualizar y adaptar las normativas a la realidad del comercio internacional y a la normativa técnica internacional, con el objeto de no vulnerar el derecho a la seguridad jurídica y su derecho a la propiedad de las personas que poseen vehículo y que desean incorporarlo a un registro público para legalizarlo.

Con los datos proporcionados por el Viceministerio de Transporte, ha sido posible comprobar que los vehículos que no pasaron la experticia por supuesta alteración en sus seriales, durante el período del año 2001 al 2015, son 18, 512 vehículos, de los cuales, los vehículos importados usados a través de las aduanas o sea con Póliza o declaración de mercancías son 1,627; pero los vehículos que en su mayoría no pasaron la experticia técnica son 16,575, los cuales ya habían sido matriculados e ingresados al Registro Público de Vehículos Automotores. Esto que significa que estos vehículos ingresaron al país, pagaron sus impuestos, fueron matriculados y pasados varios años, fueron sometidos a experticia de identificación de seriales y no pasaron la experticia, por eso se considera, que el exigir las tres series de Chasis, VIN y Motor, para identificar un vehículo debe depender del origen y el año de su fabricación, ya que los vehículos antes de 1980, no se le podía

exigir la existencia de 17 dígitos en el VIN, porque la norma Internacional ISO 3779, fue implementada en el país en el año 1980, por ello, existen vehículos cuya solicitud de remarcación fue denegada, debido a que de fábrica no traían la serie en el Chasis o no traía la placa VIN.

La anterior conclusión se debe a lo importante que es tomar en cuenta que en el ámbito internacional existen diversas regulaciones a nivel de convenios y Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM). El Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos, el cual es un grupo de trabajo, de la División de Transporte Interior de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa CEPE, que se encarga de la creación de un sistema uniforme de los reglamentos, llamado Reglamento de la ONU, para el diseño de vehículos para facilitar el comercio internacional.

¿Por qué se vuelve vinculante para El Salvador, tomar en cuenta estas normas internacionales de estandarización?, la obligatoriedad nace cuando se celebra el Tratado de Libre Comercio entre Centro América y Estados Unidos, conocido como El CAFTA-DR, acuerdo ratificado por el Órgano Legislativo, el 17 de diciembre de 2004, publicado en el Diario Oficial el 25 de enero de 2005, que entró en vigencia para El Salvador el 1 de marzo de 2006.

Aunque el TLC no establece reglamentaciones técnicas, normas o procedimientos de evaluación de la conformidad específicos para ningún producto, en el capítulo 7 “Obstáculos Técnicos al Comercio”, son las disciplinas generales a las cuales las partes deberán ajustarse al aplicar una medida de esta naturaleza a un determinado producto. Dichas disciplinas tienen como punto de partida la reafirmación de los derechos y obligaciones

establecidos en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC (AOTC).

De conformidad con el AOTC, que a su vez informa el capítulo de OTC del Tratado, los países tienen el derecho soberano de establecer los reglamentos técnicos que se consideren pertinentes para garantizar objetivos legítimos tales como la inocuidad de los alimentos, la salud humana, animal y vegetal, la protección del medio ambiente y la seguridad pública, entre otros.

Por lo tanto, en relación con el comercio estadounidense, los exportadores nacionales deberán ajustarse a las disposiciones reglamentarias de los Estados Unidos, al igual que los exportadores estadounidenses que deseen colocar sus productos deberán ajustarse a las reglamentaciones técnicas nacionales.

Adicionalmente, debe recordarse que de conformidad con el AOTC los requisitos técnicos que impongan las partes deben ajustarse a las directrices establecidas por las organizaciones internacionales reconocidas por la OMC, tales como el Codex Alimentarius, la Organización Internacional de Epizootias, y las normas ISO, donde se vuelve importante la aplicación de esa norma estándar para el caso de los vehículos.

Para la estandarización de la identificación de los vehículos automotores, existen normas de regulación internacional, conocidas como las normas ISO; una norma ISO es un acuerdo documentado que contiene las especificaciones técnicas u otros criterios precisos para ser utilizado constantemente como reglas, directrices o definiciones de características para asegurar que los materiales, productos, procesos y servicios son adecuados para su propósito. Es un acuerdo que puede tener una profunda

influencia en las cosas que merecen ser tomadas en serio, como la seguridad, la fiabilidad y la eficiencia de las máquinas y herramientas, medios de transporte, juguetes, aparatos médicos y así sucesivamente.

Que el personal técnico del Departamento de Experticias de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil, al realizar la revisión técnica de identificación de seriales, lo hace basado en las normas técnicas Internacionales y no en lo establecido por la ley en estudio, lo que genera que la aplicación de la misma significa que se está en contra de lo establecido en la normativa internacional sobre la identificación de los vehículos.

En cuanto a El Salvador, es miembro de la Organización Internacional de Normalización y es representado a través del Organismo Salvadoreño de Normalización (OSN).

Que para facilitar y garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad y calidad exigidos en el mercado nacional e internacional, resulta necesario establecer un sistema que involucre el funcionamiento adecuado y eficiente de las actividades de Normalización, Reglamentación Técnica, Acreditación y Metrología.

Es así como estas disposiciones permiten advertir que es obligatorio que la realidad se adapte a las normas de estandarización que rigen a los fabricantes de vehículos, que aunque El Salvador no es fabricante de vehículos, al efectuar un marcaje, debe cumplirse con la normativa técnica, a fin de no afectar económicamente a los usuarios del servicio de remarcación, alterando las series de identificación de sus vehículos.

7.2. Recomendaciones

Con base en las conclusiones sobre la vulneración de la seguridad jurídica en el procedimiento de remarcación de vehículos, es posible y necesario realizar una serie de recomendaciones en virtud de que la investigación ha permitido conocer el tema en estudio, también ha sido base para aportar perspectivas de solución para la problemática planteada.

Una de las alternativas de solución, es que la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo reglamento, se adapte a la realidad del mercado internacional de vehículos, para que la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte tenga las suficientes herramientas para tomar una decisión, en cuanto al acto administrativo, que pueda ser fundamentado en base a una ley y reglamento de ejecución claro, que tome en consideración las diferentes supuestos y consecuencias jurídicas, para lograr la eficacia en la aplicación de la normativa en el procedimiento de remarcación de series.

Es así, que, estando la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su respectivo reglamento de acuerdo a los estándares internacionales y normativa técnica de identificación de vehículos, la población salvadoreña cuenta con una legislación dinámica y funcional en los ámbitos esenciales de la vida diaria, ya que al adaptarse a las normas técnicas internacionales de regulación del mercado internacional de vehículos automotores, se protegerá el derecho a la seguridad jurídica de las personas naturales y colectivas que adquieren vehículos a través de las agencias establecidas en el país, así como de los vehículos que son importados por las aduanas terrestres y marítimas.

Que en el respectivo Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, se detallen todos los casos que ameritan ser objeto de un procedimiento de remarcación, cumpliendo los estándares de la reglamentación técnica internacional y no como hasta la fecha; que por este tipo de procedimientos, los usuarios de este servicio, se vean afectados, en el sentido que si quieren vender sus vehículos en otro país, al haber sido objeto de una remarcación, la misma se vería como una alteración por adición en las seriales, ya que si bien es lícita por estar facultada la Dirección General de Tránsito, para emitir el acto administrativo de ordenar la remarcación, pero que además de los 17 dígitos de la estructura del VIN, se le incorpore una serie de caracteres que hacen constar que el vehículo ha sido objeto de remarcación, eso es alteración, por no ser parte de la identidad original del vehículo automotor.

Por otra parte, el primer informe de la experticia realizada al vehículo, por parte del técnico de experticias del Departamento de Experticias de la DPTC, cuyo resultado es no pasa, por considerar que no cumple con los criterios establecidos en la normativa nacional e internacional, éste debe contener los elementos necesarios como: En el caso de ser encontrada viñetas con alguna serie, se especifique el lugar exacto donde es encontrada y si este lugar forma parte de una pieza removible, para el caso de la identificación del motor, que se especifique que pertenecen al modelo del motor y cuál es la serie de motor que contiene físicamente al momento de la experticia, que el técnico explique cuando se trata de una calcomanía y cuando es una placa.

Que de ser posible, se anexe al informe de la experticia, ilustración del resultado, ya sea fotográfica o mediante el mecanismo idóneo que sea conveniente, con el objeto que la autoridad administrativa para el presente

caso, la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, tenga claridad al momento de dictar su resolución, ya sea autorizando o negando la remarcación de series de vehículos, a fin de lograr mayor celeridad en el procedimiento.

En cuanto a los recursos para impugnar la resolución del Director General de Tránsito, cuando se denegare la remarcación, consideramos necesario que el legislador tome a consideración reformar la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y se pueda agregar la figura de la Reconsideración, ante la misma autoridad que emitió el acto, para que pueda resolver casos en concreto, que por el principio de falibilidad humana, pueda la autoridad administrativa, contando con nuevos elementos, aportados por el usuario del servicio, modificar la decisión.

Que exista coordinación gubernamental oportuna y eficiente entre las instituciones del Estado que están vinculadas en el procedimiento, de modo que desde el ingreso de vehículos por las Aduanas terrestres y marítimas del país, al momento en el que se lleva a cabo la experticia de identificación de seriales, hasta el momento de la matriculación ante el Viceministerio de Transporte, estas instituciones actuen de forma conjunta para brindar seguridad al usuario.

Es así que tanto la Dirección General de Aduanas, que es la encargada de verificar el cumplimiento de los requisitos para el ingreso de vehículos al ES país, el Departamento de Experticias de Vehículos Automotores de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil que es la institución que realiza la experticia técnica a fin de verificar que el vehículo cuente con todas las características y sus series identificativas, el

Viceministerio de Transporte que tiene que ver directamente con la matriculación de los vehículos, todas están relacionadas en el procedimiento de legalización de un vehículo en nuestro país; es por ello que tales instituciones deberían, en la medida de lo posible, coordinar esfuerzos de manera oportuna, a fin de no seguir afectando económicamente y violando el derecho a la libre disposición de sus bienes, a los usuarios de los servicios que como institución prestan, en materia de transporte y tránsito de vehículos.

La coordinación se debe centrar en políticas que debe implementar el Estado, para el caso es el Órgano Ejecutivo, ya que las tres instituciones involucradas en el proceso de legalización, pertenecen al mismo órgano, se debe exhortar al Ministerio de Hacienda a fin de que implemente un programa que permita la regularización definitiva, mediante reglas generales, de vehículos usados de procedencia extranjera, internados o importados, en el territorio nacional, ya que no es posible que se permita ingresar vehículos que no cumplan con los estándares nacionales o Internacionales, y que posteriormente puedan tener problemas para matricularlos en el país; la recomendación se hace basada en la importancia que tiene este rubro de mercancías que ingresan al país.

Se recomienda la creación de un manual de procedimientos para la remarcación de series de vehículos, que incluya todas las actividades y responsabilidades de los funcionarios y servidores públicos, ya que los usuarios de este servicio por lo general desconocen los pasos a seguir, lo cual crea malestar, porque ni los mismos empleados de las instituciones involucradas orientan de manera adecuada, con esto se evitarían trámites innecesarios.

Asimismo, la creación del manual de procedimientos, le serviría a la Dirección General de Tránsito para implementar un sistema de control y un punto de partida y soporte para llevar a cabo cambios que se necesitan con urgencia, con el objeto de alcanzar eficiencia, efectividad, eficacia y economía en el procedimiento.

Debe tomarse conciencia de que los ilícitos cometidos en el rubro de vehículos automotores, deben ser enfrentados bajo la lógica económica del mercado y no solo policialmente. ¿Por qué combatir solo el principio de la cadena (oferta) cuando también puede ser controlado desde su parte final (demanda)?, el crear políticas claras y leyes que regulen el mercado de vehículos y mayor transparencia en la legalización de los mismos, vincula a todas las instituciones involucradas en el proceso para la legalización, esto dará mayor seguridad jurídica a las personas que adquieran vehículos, ya que el hurto y el robo de vehículos trae aparejada la presencia de hechos delictivos adicionales, que no se agota en el robo del vehículo, sino que existe la manipulación de registros y colores, exportación-importación fraudulenta y matriculación corrupta.

La realidad es que existen vehículos matriculados en El Salvador, que según el técnico de identificación de seriales no poseen grabada la serie de chasis, por lo que dicho técnico presumía que podría tratarse de un chasis de otro vehículo de similares características, situación ante la cual se procedía al secuestro del vehículo, por el delito de Falsificación de Señas y Marcas, en la actualidad previsto y sancionado en el Art. 214-J del Código Penal.

La seguridad jurídica en el procedimiento de remarcación, está íntimamente ligada al robo de vehículos, ya que es uno de los delitos que tiene mayor

connotación social debido entre otras a las siguientes razones: Alto nivel de ocurrencia, al significativo valor que la clase media le asigna; a la funcionalidad que tienen para la vida cotidiana de un amplio sector de la población, y a que el transporte privado ha terminado por imponerse en nuestras ciudades incrementando de manera importante la relación automóvil por persona, y por ello se hace imprescindible diseñar políticas para cada una de las fases del conjunto del procedimiento y no solo a su parte inicial.

En cuanto a la resolución definitiva sobre el acto de remarcación, la Ley de Identificación de Seriales en el artículo 12, establece que para valorar las pruebas que se viertan en el proceso, se deberán hacer conforme a las Reglas de la Sana Crítica, esto significa que debe tomarse en cuenta la normativa técnica internacional que rige a los fabricantes de vehículos, con el objeto de no vulnerar derechos fundamentales, tales como el derecho de propiedad, ya que cuando un vehículo ha sido identificado plenamente, según los peritos no es necesario agregar caracteres que no responden a los parámetros internacionales, ya que las series tienen un significado, esta práctica, lo único que hace es presentar un problema al propietario, ya que si éste sale de nuestro país, existe la posibilidad que en un operativo policial centroamericano, por no cumplir con los estándares internacionales, sea considerado como un vehículo alterado.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

Agüero Alba, Hugo. 2013. *Historia del automóvil invención de la rueda.* Perú.

Amorós Dorda, Francisco Javier. 2012. *Seguridad Jurídica.* España.

Ayala, José María y otros. 2003. *Manual de Justicia Administrativa, Escuela de Capacitación Judicial, Consejo Nacional de la Judicatura,* El Salvador: Escuela de Capacitación Judicial.

Bertrand Galindo, Francisco y otros. 1996. *Manual de Derecho Constitucional, Tomo II.* El Salvador: Centro de información jurídica, Ministerio de Justicia.

Bolívar Galindo, Cielito. 2005. *Las garantías de seguridad jurídica. 2a. edi., colección garantías individuales No. 2.* México: Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Boquera Oliver, José María. 1993. *Estudios sobre el acto administrativo.* España: L.S. Civitas Ediciones.

Cassagne, J.C. 1997. *Derecho administrativo I.* Argentina.

Cuatepotzo Cruz, Octavio *Mecánica forense, identificación de vehículos.* México: Procuraduría General de Justicia.

Delgadillo Gutiérrez, L. H. 1998. *Elementos de Derecho Administrativo- 1er Curso.* México: Lizama Noriega Editores.

Fraga, Gabino. 1969. *Derecho Administrativo, 13va ed.* México: Editorial Porrúa.

Gamero Casado y Fernández Ramos. 2007. *Manual Básico de Derecho administrativo, 4ª ed.*

García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás Ramón. 2004. *Curso de Derecho Administrativo, Tomo I, 13ª ed.,* Madrid.

García de Enterría, Eduardo. 2002. *El principio de protección de la confianza legítima como supuesto título justificativo de la responsabilidad patrimonial del Estado legislador.* España.

García Novoa, César. 2000. *El Principio de Seguridad Jurídica en Materia Tributaria: Ediciones Jurídicas y Sociales C.A.* España.

Gonzales Pérez, Jesús. 2000. *Procedimiento administrativo federal, 3ª ed.* México: Porrúa.

González Pérez, Jesús. 1963, *Derecho Procesal Administrativo, Tomo I.,* España: Instituto de Estudios Políticos.

Goodnow Francisco. *Derecho Administrativo Comparado, Análisis de los Sistemas Administrativos de los Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Alemania: Organización,* España: Editorial La España Moderna.

Kufman, Arthur y Villar Borda, Luis. 1999. *Filosofía del derecho.* Colombia: Universidad Externado de Colombia.

López Olvera, Miguel Alejandro. *Los principios del procedimiento administrativo*, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Autónoma de México.

Marienhoff, Miguel. 1989. *Tratado de Derecho Administrativo*, Tomo I, Argentina: Editorial Abeledo Perrot.

Mejía, Henry Alexander. 2014. *Manual de Derecho Administrativo*, El Salvador: Editorial Cuscatleca.

Mena Guerra, Ricardo. 2005. *Génesis del Derecho Administrativo en El Salvador*. El Salvador.

Nicolás María López Calera. 1981. *Introducción al Estudio del Derecho*, 2da edición, España.

Ortiz Treviño, Rigoberto Gerardo. 2014. *La seguridad jurídica, los derechos humanos, en la jurisprudencia Mexicana*. México.

Pérez Luño, Antonio. 1991. *La seguridad jurídica*. España.

Rodríguez Rodríguez, Libardo. 2001. *Derecho Administrativo General y Colombiano*, Edit. Temis. Colombia.

Rodríguez Rodríguez, Libardo. 2001. *Derecho Administrativo General y colombiano*, Edit. Temis. Bogotá.

Rojas Serra, Andrés. 1983. *Derecho Administrativo*. México: Editorial Porrúa.

TESIS

Álvarez Hernández, Víctor Humberto, Durán Pineda, Fátima Vanessa y Rodríguez Chávez, Ivonne Adriana Marcela. “Las medidas cautelares en el Proceso Contencioso Administrativo” (Tesis para obtener la Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 2012)

Arteaga Chávez, Luris Jazmín. “La necesidad de crear una ley de procedimientos administrativos uniformes”. (Tesis para Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 2008)

Cea Monterrosa, Francisca Maricela. “Guía práctica para la aplicación del proceso administrativo, para mejorar el servicio que prestan los pequeños talleres de Mecánica Automotriz, en el municipio de San Salvador.” (Tesis de grado, Universidad Dr. José Matías Delgado, San Salvador, El Salvador, 2005)

Clemente, Claudia. “Principios fundamentales del derecho administrativo un instrumento para mejorad la efectividad en la función administrativas del Estada, hacia el cumplimiento de su finalidad Constitucional” (Tesis de grado: Universidad de El Salvador, San Salvador, El Salvador, 2015)

González Gutiérrez, Francisco Fernando. “Restauración de números borrados en Motor y Chasis de Automóviles con el Mordiente Químico Sulfato de Cobre (CuS04), como un Método Restaurativo”. (Tesis para optar al Post grado en Criminalística, mención en Química. Academia de Policía “Walter Mendoza Martínez”. Nicaragua: Instituto de Estudios Superiores, 2006).

Ordóñez Vásquez, Grace. “La Seguridad Jurídica y su Aplicación en la Ejecución de los Contratos de Concesión de Servicios de Telefonía” (Tesis magistral, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador, 2009)

FUENTES LEGISLATIVAS

Constitución de la República de El Salvador. 1983. Decreto Constituyente N° 38 de 15 de diciembre de 1983, publicado en el Diario Oficial. N° 234, Tomo N° 281. El Salvador.

Ley de Identificación de Seriales de Vehículos. 2012. El Salvador: Asamblea Legislativa.

Normas para la Importación de Vehículos Automóviles y de otros medios de transporte. 1995. El Salvador: Asamblea Legislativa.

Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos. 2012. El Salvador: Asamblea Legislativa.

FUENTES JURISPRUDENCIALES

Nacionales

Del derecho de propiedad. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Constitucional. El Salvador: Amparo 317-97, 1998.

Del principio de congruencia. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Constitucional. El Salvador: Amparo 30-S-94, 1997.

Dimensiones de la seguridad jurídica. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Constitucional, El Salvador: Amparo 19-1998, 1999.

El derecho de petición. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Constitucional. El Salvador: Amparo 41-M-96, 1997.

El principio inquisitivo y de oficialidad. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Contencioso Administrativo. El Salvador: Sentencia 13-Z-94, 1997.

La seguridad jurídica en el procedimiento administrativo. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Contencioso Administrativo. El Salvador: Sentencia 115-2008, 2011.

La seguridad jurídica. Corte Suprema de Justicia: Sala de lo Constitucional, El Salvador: Amparo 48-98,1999.

Internacionales

Las garantías de seguridad jurídica. Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, Colección garantías individuales, 2003.

Seguridad jurídica, la seguridad jurídica como garantía ante las arbitrariedades del estado. Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, 538/2002, 2002.

FUENTES INSTITUCIONALES

Oficina de Información Pública. 2016. El Salvador: Asamblea Legislativa, OIP-AL-4695.

Oficina de Información y Respuesta. 2015. El Salvador: Viceministerio de Transporte.

SICA. 2015. Estudio especializado en la lucha contra el tráfico ilícito de vehículos. El Salvador: Plan Maestro de Formación Regional de Justicia y Seguridad.

SICA. 2015. La problemática del tráfico ilícito de Vehículos en la región. El Salvador.

Unidad de Acceso a la Información de la Policía Nacional Civil. 2016. El Salvador.

Unidad de Acceso a la información Pública. 2016. El Salvador: Ministerio de Hacienda, MH-2016-0171.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Fernández Lamela, Pablo. 2003. Perspectivas del derecho público en el umbral del siglo XX. Buenos Aires, Argentina: Fundación del Derecho Administrativo.

González Navarro. "Procedimiento administrativo y vía administrativa". *Revista de Administración Pública*, España.

Morelli Rico, Sandra. 1996. La participación en el procedimiento administrativo y en el proceso contencioso administrativo. Bogotá, Colombia: Universidad Externado de Colombia.

FUENTES ELECTRÓNICAS

Álvarez García, Vicente. 2013. El Régimen Jurídico Técnico de la Fabricación de los Vehículos de Motor, Revista General de Derecho Administrativo. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin57/Art%C3%ADculos_57/%C3%81lvarez-garcia\(RGDA\).pdf](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin57/Art%C3%ADculos_57/%C3%81lvarez-garcia(RGDA).pdf).

Apuntes sobre el derecho administrativo. Disponible en: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-administrativo/derecho-administrativo.htm>.

Arreola Vega, Fernando. Constitucionalidad y Legalidad de los Actos de Autoridad” (México: Ayuntamiento de Morelia). Información disponible en: <http://www.tribunalmmm.gob.mx/Informe2009/Index.html?http://www.tribunalmmm.gob.mx/Informe2009/Discursos/01-Conferencia.html>

El hurto de vehículos, tráfico y cómo identificarlos. Información disponible en: <http://www.criminalistica.com.mx/areas-forenses/seguridad-publica/502-el-hurto-de-vehulos-trafico-y-como-identificarlos>

El Transporte: Importancia Económica y Social. disponible en: <http://www.economiaandaluzaen.es/sites/default/files%ADtulo/2%20Cap%C3%02.%020EI%20transporte,%20importancia%20econ%C3%B3mica%20y%20social.pdf>

Estudio de Mercado para la adquisición de una empresa de adquisición y reparación de vehículos importados usados de Estados Unidos. <http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltex/ADGE0000948/C1.pdf>.

Gordillo, Agustín. El procedimiento administrativo, concepto y principios generales. Disponible en: <http://www.gordillo.com>.

Identificación de Vehículos de Motor. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/40907064/IDENTIFICACION-DEL-VEHICULO-AUTOMOTOR-PARAGUAY#download>.

La historia del automóvil. Disponible en: http://recursostic.educacion.es/secundaria/edad/2esobiologia/quincena3/2q3contenido_2chtm.

Oropeza Barbosa, Antonio. La seguridad jurídica en el campo del derecho Privado. <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revjurdp/cont/2/art/art3.pdf>.

Panhard-Levassor. <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-PANHARD-LEVASSOR.htm>

Remarketing division IAA. <https://www.iaai.com/Vehicles/VRAList.aspx>.

Robo de vehículos. <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Robo-de-veh%C3%ADculos/Robo-deveh%C3%ADculos>

Zavala Egas, Jorge. Teoría de la seguridad jurídica. Disponible en: www.usfq.edu.ec.

OTRAS FUENTES

Comisión Económica para Europa. 2002. Foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos, funcionamiento y participación, Nueva York, Ginebra, Suiza, Naciones Unidas.

División de Policía Técnica y Científica. 2014. Procedimiento Específico para la Experticia Vehicular, versión No. 1. El Salvador: Policía Nacional Civil.

Laj Pop, Francisco. 2014. Técnicas y métodos de detección de alteraciones en los sistemas de identidad vehicular en casos de robo y hurto de vehículos. Guatemala.

Manual de identificación pericial para la detección de vehículos robados. 2012. 5ª ed. México.

ANEXOS

ANEXO 1

GUÍA DE ENTREVISTA

Guía de entrevista sobre el Procedimiento de Remarcación, autorizados por el Director General de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

OBJETIVO: Conocer el principal problema que enfrenta la Dirección General de Tránsito, del Viceministerio de Transporte, para emitir la Resolución del Acto Administrativo de Remarcación y la Resolución que da por finalizado el procedimiento.

LUGAR: DIRECCION GENERAL DE TRANSITO TERRESTRE-VMT

FECHA: 25/10/2016

HORA DE INICIO: 5:00 P.M., HORA DE FINALIZACION: 6:30 P.M.

DATOS GENERERALES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: LIC. EDWIN FLORES

PROFESION U OCUPACION: ABOGADO

INSTITUCION DONDE LABORA: DIRECCION GENERAL DE TRANSITO TERRESTRE, VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

CARGO QUE DESEMPEÑA: DIRECTOR GENERAL DE TRANSITO

NOMBRE DE LA ENTREVISTADORA: RINA ESMERALDA MORAN DE HERNANDEZ

PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

PROCEDIMIENTO DE REMARCAACION AUTORIZADOS POR EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSITO DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE.

1. ¿Cuántos años tiene de ejercer las funciones actuales?
R. Dos años con dos meses, inicié mis funciones como Director General de Tránsito el primero de julio del año 2014.
2. ¿Considera usted que la Ley de Identificación de seriales de vehículos y su reglamento, le da todas las herramientas necesarias para emitir el acto de remarcación, para cada caso concreto? Si, no, ¿Por qué?

R. Si, cubre dentro del marco posible, la mayoría de los casos, se puede decir que es bastante completa; sin embargo existen algunas excepciones, en los casos de los motores que de fábrica vienen sin número, la dificultad existe en los casos de la primera matrícula, ya que el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 16 numeral primero, establece que para matricular un vehículo por primera vez, aparte de la documentación de

propiedad, el vehículo debe contener las series de CHASIS y MOTOR, lo cual es incoherente con la realidad, ya que debido a que el motor es una pieza desmontable, algunos fabricantes, no utilizan la serie de motor o la serie de chasis, y para dar cumplimiento a la normativa vigente, se realiza una interpretación extensiva, para ello el competente será el Jefe del Registro Público de Vehículos.

3. ¿Cuáles son los problemas principales que enfrenta la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, para emitir el acto administrativo de Remarcación?

La capacidad instalada, es un trabajo minucioso que en el transcurso del tiempo se ha mejorado, no se documenta en el expediente la experticia realizada, cuando el vehículo fue secuestrado en la PNC. Solo se aplica la restricción de NO PASA, y que el primer informe de la experticia es importante para la toma de decisiones en el acto de remarcación.

4. ¿Considera que los informes resultado de la experticia técnica de identificación de seriales de vehículos, realizado por el personal del Departamento de Experticias de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional civil, contienen los elementos necesarios, para tomar la decisión de autorizar la remarcación de vehículos?

R. En un 98% de casos sí, pero en un 2%, se hace necesario aclaratoria o ampliación en el resultado de la experticia.

5. ¿Cuáles casos de remarcación son los más frecuentes: Chasis, VIN o Motor?

R. Es parejo, en el caso de vehículos particulares, en su mayoría son las series de Chasis y Motor.

En cuanto a los vehículos pesados es la serie de VIN.

Esto depende de la procedencia y del tipo de vehículo, por ejemplo, en los casos de la marca Nissan que son importados del Norte, son seriales CORROHIDAS, por la calidad del material, esto es frecuente para los casos de primera matrícula.

En los casos de los vehículos ya inscritos, el registrador efectúa la matrícula con el informe del contador vista de Aduanas.

Existe una peculiaridad en vehículos tipo pick-up de agencia con chasis alterado, son vehículos entre los años 1978 y 1982.

Se presume que son lotes de vehículos que han ingresado al país con ese problema de origen, los cuales fueron registrados en su oportunidad.

6. ¿Cuál es el factor que impide la celeridad en las resoluciones de Remarcación?

R. Es la gran demanda de solicitudes de remarcación, la falta de capacidad operativa por la falta de personal en la Unidad.

7. ¿En los casos que el vehículo no se ha logrado identificar plenamente, ¿en base a que criterio se toma la decisión de remarcar las seriales de un vehículo?

R. En los casos que no posea ninguna de las series de identificación y ha sido entregado en forma definitiva por el Juez competente, se procede de acuerdo a las facultades que establece la ley al final del Artículo 7, siempre y cuando no esté registrado y no posea reporte de Robo, esta disposición deja abierta la posibilidad, es importante valorar la condición de los vehículos, casos de los Nissan antes de los años 80 son vehículos con fuerza, que desde que ingresaron al país, no tienen una serie de VIN, se autoriza la remarcación en base al Art. 7, si hay en parte, pero si no hay ninguna de las tres series, se deniega la remarcación, ya que los vehículos deben de cumplir con las condiciones mínimas de seguridad en los casos de cambios de chasis o de cabina, en estos casos es necesario buscar una reforma de la ley.

8. ¿Existe coordinación entre las Instituciones del Estado involucradas en el proceso de matriculación de un vehículo?

R. La coordinación que pueda existir, no es oportuna, soy de la opinión que el control vista de la Aduana, debe tener a su lado un perito, ya que en muchas ocasiones la serie de identificación que plasma en la declaración de mercancías, no es la correcta, sin embargo se dice que existe originalidad en la serie, en estos casos, se emite una hoja de corrección.

9. ¿En los casos de remarcación, siempre se aplica la Ley de Identificación de seriales de vehículos y su reglamento, o se tiene que aplicar otra ley o el derecho común?

R. Ley de Identificación de seriales de vehículos y su reglamento, en lo que fuere posible, sin embargo hay casos en los cuales se hace necesario recurrir al derecho común especialmente en cuanto a los recursos, ya que solo esta normado un solo recurso, el de Apelación, en ocasiones se ha tomado la decisión de reconsiderar la decisión como autoridad administrativa, para efectos de justicia.

10. ¿Se puede autorizar la remarcación, si un vehículo está en posesión de una persona por mas de 10 años, pero posee alteración de una de sus seriales que lo identifican, el cual pasó proceso judicial y entregado en definitiva por prescripción de la acción penal?

R. Si, ya que en la práctica es necesario no generar inseguridad jurídica a aparentes compradores de buena fe, ya que existen casos en la que no se ha probado algún ilícito.

11. ¿Qué beneficios cree que ha traído la creación de la Ley de Identificación de seriales de vehículos?

R. Lo que se hace es brindar soluciones a la problemática, aunque existe falta de capacidad operativa.

12. ¿En caso que considere que la ley de identificación de seriales de vehículos, contiene vacíos o incoherencia con otra norma relacionada a la identificación de vehículos, que recomienda se deba incluir en la ley y reglamento para que sea más eficaz la ley y por ende el procedimiento de Remarcación?

R. Que se valore de incluir en la Ley la figura de la Marcación, para los casos de las partes donde no trae grabado la serie de Chasis y de motor, ya que en la actualidad solo se habla de remarcación, que significa volver a marcar lo que se ha marcado.

Que se establezca la cantidad de experticias a realizar, con el objeto de minimizar la cantidad de las mismas, y que se pueda utilizar como medio probatorio, previo a iniciar el procedimiento de Remarcación.

Los vehículos que están siendo objeto del procedimiento de Remarcación, y que ya están matriculados, puedan refrendar o reincorporarse al sistema.

En el caso de la norma que establece que las compraventas serán nulas, mientras no se resuelva la remarcación, establecer quien debe decretar esa nulidad, ya que aproximadamente de cada 10 vehículos, 4 ya no están en dominio de los que se registran en el padrón vehicular.

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

ANEXO 2

GUÍA DE ENTREVISTA

Guía de entrevista sobre el procedimiento de Experticias de identificación de seriales en el Departamento de Experticias de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil.

OBJETIVO: Conocer el principal problema que enfrenta el técnico para emitir su informe en los casos de vehículos importados.

LUGAR: -ILOPANGO FECHA: 12/10/2016 HORA DE INICIO: 09:30 HORA DE FINALIZACION: 10:06

DATOS GENERALES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: MILTON OSWALDO ESCALON FUENTES

PROFESION U OCUPACION: EMPLEADO

INSTITUCION DONDE LABORA: POLICIA NACIONAL CIVIL

CARGO QUE DESEMPEÑA: JEFE DEPARTAMENTO DE EXPERTICIA A VEHICULOS AUTOMOTORES

NOMBRE DEL (LOS) ENTREVISTADOR (ES): CARMEN ELENA MARTINEZ MARTINEZ Y RINA ESMERALDA MORAN DE HERNANDEZ.

PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

EL PROCEDIMIENTO DE EXPERTICIAS DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES EN EL DEPARTAMENTO DE EXPERTICIAS DE LA DIVISIÓN DE POLICÍA TÉCNICA Y CIENTÍFICA DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL.

1) ¿Cuántos años tiene de trabajar en el área de experticias técnicas de Identificación de seriales de vehículos automotores y que cargo desempeña?

R/Cuatro años con cuatro meses.

2) ¿Considera usted que existe alguna diferencia entre las políticas, actuales y las políticas anteriores a la vigencia de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, para emitir un informe resultado de la experticia?

R/En el entendido que la experticia se realiza en los tres números de series que identifican al automotor, el informe recae sobre los mismos o sea que esto no a cambiado, la única diferencia es que anteriormente se le decía al V.M.T. en donde se debería remarcar y los números de series que deberían colocar de acuerdo a la serie restaurada.

3) Considera usted, que los criterios de las jefaturas de la EX –DPT, influyó en el secuestro de vehículos que no pasaron la experticia y que por ende fueron sometidos a procesos judiciales por el delito de Falsificación de Señas y Marcas?

R/ Mas que todo ha sido el determinar si los vehículos están identificados y no fijarse que si una pieza es no del automotor, o que si esta soldada, por ejemplo: en los casos del capo; y a la vez los criterios tomados actualmente están encaminados a exigir los requisitos enmarcados en la respectiva normativa para que un vehículo pueda circular.

4) ¿Ha tenido conocimiento, sobre alguna controversia entre el personal técnico, por tener diferente criterio para emitir un informe del resultado de un vehículo sometido a experticia?

R/ Lo que ha habido es un intercambio de experiencias según el caso, para aplicar o mejor el criterio usado

5) ¿Existe coordinación entre Fiscalía y Policía para el secuestro de vehículos por el delito de Falsificación de Señas y Marcas?

R/ SI, DEVA, elabora informe técnico, entrega caso al personal de la División Central de Investigaciones, juntamente con el vehículo automotor y éstos se ponen a la orden de la FGR.

6) Antes de existir la ley de identificación de seriales de vehículos, ¿tiene usted conocimiento, qué autoridad ordenaba la remarcación?

R/ En muchas ocasiones lo hacían los jueces, aunque este es una acto administrativo propio del VMT.

7) ¿Existe alguna coordinación entre DEVA-DPTC con la Dirección General de Aduanas, a fin de realizar experticias a vehículos antes de ingresar al país y pagar los tributos que corresponden a la introducción?

R/ NO

8) ¿Existe alguna diferencia en cuanto a las seriales que identifican a un vehículo por el lugar de procedencia u origen de un vehículo automotor?

R/ Muchas veces la diferencia es según la marca del vehículo, así es la morfología y la ubicación de la serie, así como el mercado para el cual fueron creados.

9) ¿En la actualidad, cuando un vehículo ha sido remarcado, cumple con los parámetros establecidos en las normas internacionales que rigen a los fabricantes de vehículos?

R/ No, por las siguientes razones:

- a) El término remarcar, es volver a marcar el número de la serie que el fabricante le colocó al automotor y éste por las inclemencias del tiempo o por el uso se deteriora, pero se puede restaurar, éste es el que se debe remarcar.
- b) En la actualidad existen varios casos en los cuales no se ha podido restaurar el número de la serie a vehículos que están en proceso de remarcación, pero el VMT, le colocan su defecto el número expediente con el cual se registró el caso, olvidándose que cada guarismo, tiene su propio significado, lo cual se pierde,

cuando la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, le coloca una serie que no le corresponde.

10. ¿Cuándo un vehículo ha sido remarcado, cumple los parámetros establecidos en la Ley de Identificación de seriales de vehículos?

R/ Si se hace en los términos que por las inclemencias del tiempo o por el uso se deterioró, pero se puede restaurar, éste es el que se debe remarcar, si no se logra identificar, y se remarca, considero, que no cumple con los parámetros establecidos en la normativa internacional.

11. ¿Cuál es su opinión, respecto a la autorización de la remarcación de vehículos por parte de la Dirección General de Tránsito, que no han sido identificados por medio de sus seriales (VIN, CHASIS y MOTOR)?

R/ Que se ha hecho una errónea interpretación y aplicación de la respectiva normativa, ya que en este caso, dichos automotores, lo legal es denegarles la remarcación.

12. ¿Que recomendaciones haría usted, a las Instituciones involucradas en el procedimiento para legalizar un vehículo en el país?

- a) Que no ingrese al país ningún automotor que le falta sus números de series, para evitar así el incremento de vehículos en el parque automotor y además que se le de cumplimiento de la normativa.
- b) Que no se le coloque por parte de la DGT-VMT, aquellos vehículos automotores que estén en proceso de remarcación, números o series que no les corresponde y que por ende sus números de serie no han sido restaurados.

13. ¿Que recomendaciones haría usted, para prevenir los secuestros de vehículos por el delito de Falsificación de Señas y Marcas?

R/Lo ideal es que no existieran delincuentes, pero hay que mantener una constante revisión en los talleres de reparación de vehículos automotores.

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

ANEXO 3

GUÍA DE ENTREVISTA

Guía de entrevista sobre el procedimiento de Experticias de identificación de seriales en el Departamento de Experticias de la División de Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil.

OBJETIVO: Conocer el principal problema que enfrenta el técnico para emitir su informe en los casos de vehículos importados.

LUGAR: ILOPANGO SAN SALVADOR, FECHA: 13-10-2016, HORA DE INICIO: 08:00 A.M. HORA DE FINALIZACION: 09:00 HORAS.

DATOS GENERALES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: <u>LUIS ALFONSO GUINEA</u>
PROFESION U OCUPACION: <u>AGENTE DE LA POLICIA NACIONAL CIVIL DE EL SALVADOR</u>
INSTITUCION DONDE LABORA: <u>POLICIA NACIONAL CIVIL, DEPARTAMENTO DE EXPERTICIAS A VEHICULOS AUTOMOTORES DE LA DIVISION DE POLICIA TECNICA Y CIENTIFICA.</u>
CARGO QUE DESEMPEÑA: <u>PERITO EN IDENTIFICACION DE SERIALES DE VEHICULOS AUTOMOTORES</u>
NOMBRE DEL (LOS) ENTREVISTADOR (ES): <u>RINA ESMERALDA MORAN DE HERNANDEZ, CARMEN ELENA MARTINEZ MARTINEZ.</u>

PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

EL PROCEDIMIENTO DE EXPERTICIAS DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES EN EL DEPARTAMENTO DE EXPERTICIAS DE LA DIVISIÓN DE POLICÍA TÉCNICA Y CIENTÍFICA DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL.

- 1) ¿Cuántos años tiene de trabajar en el área de experticias técnicas de Identificación de seriales de vehículos automotores y que cargo desempeña?

R/ Tengo 13 años y me desempeño como Perito de Identificación de Seriales de vehículos automotores.

- 2) ¿Considera usted que existe alguna diferencia entre las políticas actuales y las políticas anteriores a la vigencia de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos y su Reglamento que entró en vigencia en el año 2012, para emitir un informe resultado de la experticia? Si su respuesta es si, ¿Que casos se pueden mencionar al respecto?

R/ Si, existe diferencia, ya que anteriormente no existía una Ley, ni reglamento, por lo cual, los informes técnicos se realizaban a solicitud del Viceministerio de

Transporte, por ejemplo: Para los procesos de remarcación se realizaba el peritaje y se enviaban dichos informes, con el cual el Director de Tránsito emitía una resolución, ya sea favorable o desfavorable, en la actualidad, existe una ley, por la cual debe regirse.

- 3) ¿Considera usted, que los criterios de las jefaturas de la EX –DPT, influyó en el secuestro de vehículos que no pasaron la experticia y que fueron sometidos a procesos judiciales?

R/ No, ya que se incautaban por alguna alteración en sus series de identificación.

- 4) Cuanto usted brinda su informe resultado de la experticia técnica de identificación de seriales de vehículos, ¿en base a que norma o normas nacionales o internacionales, brinda dicho informe?

R/ Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, el Código Penal en caso que existe una alteración en señas y marcas, lo estipulado en el Art. 189-A y el Código Procesal Penal.

- 5) ¿Existe alguna diferencia entre las marcas de vehículos, con respecto a la serie grabada que lo identifica e individualiza? ¿puede mencionar las marcas que mas se destacan en el mercado por no traer grabada alguna de las series?

R/ Cada marca de vehículo tiene su serie que le individualiza, en los casos de la marca Toyota modelo Corolla, Mitsubishi, Basan, Eclipse, Motocicletas, casi en su mayoría, no poseen la serie de VIN de fábrica.

- 6) ¿Según su criterio y experiencia, cual es la serie que considera importante que debe contener un vehículo que lo identifica plenamente?

R/ Si es monocasco (fabricado en una sola estructura), la serie de Chasis grabado, pero si no es monocasco, debe tener el VIN para identificar la carrocería y chasis grabado para identificar el Chasis.

- 7) ¿Existe alguna controversia entre el personal técnico, por tener diferente criterio para emitir un informe del resultado de un vehículo sometido a experticia?, si su respuesta es si, mencione algunas causales de esas controversias:

R/ No.

- 8) ¿Tiene conocimiento usted, si existe coordinación entre Fiscalía y Policía para el secuestro de vehículos por el delito de Falsificación de Señas y Marcas, tiene injerencia la FGR para tomar la decisión de secuestrar un vehículo?

Los vehículos no se secuestran solo por dictamen emitido por el perito, quienes realizan el procedimiento es el personal de investigaciones de la Unidad de Patrimonio, desconozco si éstos coordinan con la Fiscalía, para tomar la decisión de secuestrar un vehículo.

- 9) Antes de existir la ley de identificación de seriales de vehículos, ¿tiene usted conocimiento, sobre ¿Qué autoridad ordenaba la remarcación?

R/ El Viceministro de Transporte del V.M.T.

10) ¿Que marca de vehículos son los que mas frecuente son remarcados, existe alguna razón para que esa marca de vehículo sea remarcada?

R/ La marca Toyota, Chevrolet y Ford, una de las razones es porque haya tenido una serie alterada y que haya pasado un proceso judicial, otra razón puede ser que alguna de sus series haya estado corroída o deteriorada.

11) ¿Existe alguna diferencia en cuanto a los seriales, por el lugar de procedencia u origen de un vehículo automotor, en que consiste la diferencia?

R/ Cada país tiene un código para identificar un vehículo, por ejemplo: Estados Unidos tiene el No. 1, Canadá el número 2, por lo cual esos números, van al inicio de la serie identificativa de un automóvil, cada marca tiene su propia morfología en las series de identificación de los automotores.

12) ¿Cual es el principal problema que enfrenta para emitir su informe de resultado de experticia técnica, una vez remarcado el vehículo?

R/ No existe ningún problema, solo se marcan la casillas de remarcado en el formulario que para tal efecto se lleva en el Departamento de Experticias, vale la pena hacer notar que una serie de vehículo, se remarca en base a la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos; si un vehículo es remarcado sin llenar los requisitos de la ley, se pudiera incautar, entre los requisitos que deben cumplir para no proceder a la incautación están: Haber pasado un proceso judicial y que la serie se encuentra corroída o deteriorada.

13) En la actualidad, cuando un vehículo ha sido remarcado, cumple con los parámetros establecidos en las normas internacionales que rigen a los fabricantes de vehículos? si o no y porque

R/ Si, porque si es deteriorada y corroída, se le remarca la serie que el fabricante en su momento.
Y No, en las situaciones en que no se logra identificar el vehículo mediante la experticia, sin embargo el Director General de Tránsito del VMT, autoriza la remarcación y en vez de marcar la serie que poseía el vehículo, autoriza se remarque el número correlativo de la solicitud de remarcación, lo cual contraviene las normas internacionales para individualizar la identificación de un vehículo.

14) ¿Cuando un vehículo ha sido remarcado, cumple los parámetros establecidos en la Ley de Identificación de seriales de vehículos?, si o no y porque.

R/ Si, porque se le remarca la serie que se había perdido a causa de la corrosión o deterioro; pero cuando se remarca el número de Resolución, ese número sustituye al que en un momento tuvo, es la potestad que da la Ley al Director General de Tránsito.

15) ¿Cuándo un vehículo es remarcado y contiene más de los 17 dígitos de la serie que identifica un vehículo (VIN), en que afecta para la emisión de su informe, cuando no cumple los parámetros internacionales que rigen a los fabricantes de vehículos?, se refleja en el informe de la experticia ese dato?.

R/ No aplica, no he tenido un caso con esas características.

16) ¿Cuál es su opinión, respecto a la autorización de la remarcación de vehículos por parte de la Dirección General de Tránsito, que no han sido identificados por medio de sus seriales (VIN, CHASIS y MOTOR)?

R/ Están actuando en base a la Ley de Identificación de Seriales, pero aplicando criterios no van acordes a la Ley Penal.

17) ¿Que recomendaciones haría usted, a las Instituciones involucradas en el procedimiento para legalizar un vehículo en el país?

R/ Agilizar los trámites, existe mucha burocracia, soy de la opinión que el tiempo de espera es mucho, ya que he visto casos que para dar una Resolución final, se han tardado más de 4 años.

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

ANEXO 4



Asamblea Legislativa

Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
San Salvador, 28 de junio del 2012.

DICTAMEN: 05
FAVORABLE

Señores Secretarios
de la Asamblea Legislativa
Presente.

DICTAMEN	
Aprobado por: 74	Votos
Fecha: 28 JUN. 2012	
Firma: <i>[Handwritten Signature]</i>	

La Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, se refiere al Expediente No: 120-C-2012-1 que contiene Moción de Varios Diputados, en el sentido se emita Ley de Identificación de Seriales de Vehículos.

La Comisión que suscribe, hace del conocimiento del Honorable Pleno Legislativo, que en la iniciativa de mérito se explica que a la fecha, más de 15 mil propietarios de vehículos automotores que no pudieron hacer efectivo el cambio de placas, no lo hicieron debido a que enfrenta distintos procesos judiciales o tienen problemas legales pendientes de resolución que tienen directa relación con accidentes de tránsito u otras causas, deteriorando los números de identificación de sus vehículos, causándoles esta situación, dificultades para la inscripción de sus vehículos en el respectivo Registro Público de Vehículos.

La Comisión, conciente de la situación antes planteada, y con la buena voluntad de que se resuelva a la brevedad posible y estas personas puedan legalizar la circulación de sus vehículos en cuanto al cambio de placa y obtención de la Tarjeta de circulación respectiva, considera necesario, emitir la normativa adecuada que establezca el procedimiento a seguir, ante el Viceministerio de Transporte, para autorizar la remarcación de las series identificativas de los vehículos automotores y con ello la entrega de los documentos de circulación correspondientes, beneficiándose con ello a una gran cantidad de propietarios y poseedores de sus vehículos automotores.

En razón de lo anterior y con la finalidad antes advertida, la Comisión ACORDÓ: Dictaminar en sentido FAVORABLE a las moción de los diferentes Diputados y Diputadas, aludidas en la parte inicial del presente Dictamen con forme al proyecto de Decreto anexo al presente.

Así el dictamen que lo hace del conocimiento del Honorable Pleno Legislativo, para los efectos legales pertinentes.

DIOS UNIÓN LIBERTAD



Asamblea Legislativa

Pág. 2

DICTAMEN N° 05 del 28 de junio del 2012.-

Manuel Rigoberto Soto Lazo
Presidente de la Comisión

Sonia Margarita Rodríguez Sigüenza
Secretaria

José Serafín Orantes Rodríguez
Relator

por

Carlos Armando Reyes Ramos

Vicente Hernández Gómez

Guillermo Antonio Olivo Méndez

por

David Rodríguez Rivera

Abilio Orestes Rodríguez Menjívar

Lorenzo Rivas Echeverría

ANEXO 5



ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR

EXPEDIENTE No. 120-6-2012-1

COMISION: OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA.

CONTENIDO: MOCIÓN DE VARIOS DIPUTADOS, EN EL SENTIDO SE EMITA "LEY DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES DE VEHÍCULOS".

NOTAS: _____

San Salvador, 28 de JUNIO de 2012

DECRETO LEGISLATIVO No. 41

ACUERDO LEGISLATIVO No. _____

De fecha: 28-jun-12

Fecha de conocimiento en la Comisión: _____

Dictamen: _____ No. _____ Fecha: _____

Fecha aprobado en Pleno: _____ Votos: _____

Fecha enviado al Archivo: _____ Folios: _____

Notas: _____



Asamblea Legislativa

Soto

San salvador, 28 de Junio de 2012.

Señores
Secretarios de la Honorable
Asamblea Legislativa
Presente.

ASAMBLEA LEGISLATIVA	
Correspondencia recibida en el Plano Legislativo y LEIDA	
Fecha: <u>28 JUN. 2012</u>	Hora: <u>11:10</u>
Firma: <i>[Signature]</i>	

En nuestra calidad de Diputados de la Honorable Asamblea Legislativa, en ejercicio de la potestad constitucional que nos confiere el Art. 133, ordinal 1º, exponemos al Honorable Pleno Legislativo:

Que por Decreto Legislativo N° 15 de fecha 31 de mayo del presente año, publicado en el Diario Oficial N° 115, Tomo 395 del 22 de junio del año 2012, se emitieron Disposiciones Transitorias, mediante las cuales los propietarios o poseedores de vehículos automotores que no renovaron las placas y tarjetas de circulación, contarán con un plazo de noventa días, contados a partir de la vigencia de dicho Decreto, para renovar o refrendar sus documentos de circulación, excepto aquellos vehículos que tengan procesos judiciales o problemas legales pendientes;

Que precisamente, los procesos judiciales o problemas legales pendientes de resolución a que se refiere el párrafo anterior, tienen directa relación con los más de 15 mil propietarios de vehículos automotores que no pudieron hacer efectivo el cambio de placas, debido a que como consecuencia de colisiones u otras causas, los números de identificación de sus vehículos, se encuentran deteriorados, causándoles esta situación dificultades para la inscripción de los mismos en el Registro Público de Vehículos;

[Signature]
Guillermo Ochoa
F. M. S.

[Signature]
Rigoberto Soto

[Signature]
Rodrigo Rodríguez
F. M. S.



Asamblea Legislativa

Que con la finalidad de brindarles una solución la problemática planteada anteriormente, se vuelve necesario, emitir la normativa adecuada que establezca el procedimiento a seguir, ante el Viceministerio de Transporte, para autorizar la remarcación de las series identificativas de los vehículos automotores y con ello la entrega de los documentos de circulación correspondientes, beneficiándose con ello a una gran cantidad de propietarios y poseedores de sus vehículos automotores;

En razón de lo anterior solicitamos al Honorable Pleno Legislativo:

Se pase a la Comisión correspondiente el estudio del Proyecto de Decreto anexo a la presente.

DIOS UNION LIBERTAD

ANEXO 6

Ministerio de Gobernación



DIARIO OFICIAL



DIRECTOR: Edgar Antonio Mendoza Castro

TOMO N° 396

SAN SALVADOR, MARTES 24 DE JULIO DE 2012

NÚMERO 137

La Dirección de la Imprenta Nacional hace del conocimiento que toda publicación en el Diario Oficial se procesa por transcripción directa y fiel del original, por consiguiente la Institución no se hace responsable por transcripciones cuyos originales lleguen en forma ilegible y/o defectuosa y son de exclusiva responsabilidad de la persona o institución que los presentó. (Arts. 21, 22 y 23 Reglamento de la Imprenta Nacional).

SUMARIO

	Pág.		Pág.
ORGANO LEGISLATIVO		INSTITUCIONES AUTONOMAS	
Decreto No. 41.- Ley de Identificación de Seriales de Vehículos.....	4-8	ALCALDÍAS MUNICIPALES	
ORGANO EJECUTIVO		Decretos Nos. 2(2).- Ordenanzas transitorias de exención de intereses y multas provenientes de deudas por tasas e impuestos municipales, de las municipalidades de San Francisco Gotera y Sacacoyo.....	43-46
MINISTERIO DE GOBERNACIÓN		Decreto No. 2.- Reformas a la Ordenanza Reguladora del Mercado Municipal de Ciudad Arce.....	47
RAMO DE GOBERNACIÓN		Decreto No. 2.- Ordenanza Reguladora de Tasas por Servicios Municipales de San Miguel Tepezontes, departamento de La Paz.....	48-53
Estatutos de la Asociación de Jóvenes Líderes Solidarios y Voluntarios de El Salvador y Acuerdo Ejecutivo No. 36, aprobándolos y confiriéndoles el carácter de persona jurídica. .	9-29	Estatutos del Comité de Agua para la Vida, Cantón Ojos de Agua y Acuerdo No. 2, emitido por la Alcaldía Municipal de Agua Caliente, aprobándolos y confiriéndoles el carácter de persona jurídica.....	54-58
Reforma a los estatutos de la Iglesia Evangélica, Apostólica y Profética "La Peña de Horeb" y Acuerdo Ejecutivo No. 136, aprobándola.....	29	SECCION CARTELES OFICIALES	
MINISTERIO DE ECONOMÍA		DE PRIMERA PUBLICACION	
Decreto No. 134.- Reformas a la Ley de Telecomunicaciones.....	30-39	Declaratoria de Herencia	
MINISTERIO DE EDUCACIÓN		Cartel No. 801.- Rosa Noemí Recinos de Barrientos (1 vez).....	59
RAMO DE EDUCACIÓN		Cartel No. 802.- Jorge Alexander Escalante Rincón y Otro (1 vez).....	59
Acuerdo No. 15-1177.- Se autoriza la suspensión temporal del servicio educativo del Colegio "William Mckinley", ubicado en el municipio de San Salvador.....	40	Cartel No. 803.- Antonia Guerra de López y Otro (1 vez).....	59
Acuerdos Nos. 15-0827 y 15-0828.- Reconocimiento de estudios académicos.....	41	Aceptación de Herencia	
ORGANO JUDICIAL		Cartel No. 767.- Alba Jeannette Zepeda Castillo y Otra (3 v. alt.).....	59-60
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA		Cartel No. 804.- María Eugenia Matute Villeda (3 v. alt.).....	60
Acuerdos Nos. 335-D, 518-D, 528-D y 604-D.- Autorizaciones para el ejercicio de la abogacía en todas sus ramas.....	42	Cartel No. 805.- Emma Hernández de Aguilar (3 v. alt.).....	60
		Cartel No. 806.- Antonia Zepeda de Magaña (3 v. alt.)....	60

ORGANO LEGISLATIVO

DECRETO No. 41.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR.

CONSIDERANDO:

- I. Que mediante Decreto Legislativo No. 477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N° 212, Tomo N° 329, de fecha 16 de noviembre del mismo año, se emitió la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de la cual se crea el Registro Público de Vehículos Automotores, así como los requisitos de identificación que tales automotores deben reunir para su inscripción en dicho Registro;
- II. Que por Decreto Legislativo No. 15 de fecha 31 de mayo del presente año, publicado en el Diario Oficial N° 115, Tomo 395 del 22 de junio del año 2012, se emitieron Disposiciones Transitorias, mediante las cuales los propietarios o poseedores de vehículos automotores que no renovaron las placas y tarjetas de circulación, contarán con un plazo de noventa días, contados a partir de la vigencia de dicho Decreto, para renovar o reafirmar sus documentos de circulación, excepto aquellos vehículos que tengan procesos judiciales o problemas legales pendientes;
- III. Que precisamente, los procesos judiciales o problemas legales pendientes de resolución a que se refiere el párrafo anterior, tienen directa relación con los más de 15 mil propietarios de vehículos automotores que no pudieron hacer efectivo el cambio de placas, debido a que como consecuencia de colisiones u otras causas, los números de identificación de sus vehículos, se encuentran deteriorados, causándoles esta situación dificultades para la inscripción de los mismos en el Registro Público de Vehículos;
- IV. Que con la finalidad de brindarles una solución a la problemática planteada anteriormente, se vuelve necesario, emitir la normativa adecuada que establezca el procedimiento a seguir, ante el Viceministerio de Transporte, para autorizar la remarcación de las series identificativas de los vehículos automotores y con ello la entrega de los documentos de circulación correspondientes, beneficiándose con ello a una gran cantidad de propietarios y poseedores de sus vehículos automotores.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa de los Diputados: Manuel Rigoberto Soto Lazo, Sonia Margarita Rodríguez Sigüenza y Guillermo Antonio Olivo Méndez;

DECRETA: la siguiente

LEY DE IDENTIFICACION DE SERIALES DE VEHICULOS

CAPITULO I

OBJETO DE LA LEY

Objeto de la Ley

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto establecer el marco regulatorio a cumplir por aquellos propietarios de vehículos automotores que habiendo perdido, deteriorado, en proceso de deterioro o sufrido alteración en alguna de sus series principales identificativas, es procedente su remarcación, en los casos y forma fijados en esta Ley.

Remarcación

Art. 2.- Para los efectos de la presente Ley, remarcación es el acto administrativo mediante el cual el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito ordena o procede a incorporar una o más series principales identificativas en un vehículo, por faltar las mismas o encontrarse incompletas o deterioradas, o en proceso de deterioro, y que sirven para individualizarlo del resto de vehículos que conforman el parque vehicular del país.

En el Reglamento de la presente ley, se determinará la forma, contenido, alcances y modalidades para la realización del acto material de remarcación, así como los mecanismos necesarios para la determinación y posterior remarcación, de las series identificativas de un vehículo automotor.

Regulación

Art. 3.- En esta ley se regulan:

- a) Las series mínimas de identificación que deberá contener todo vehículo automotor, así como las partes de éste en que tales series deban incorporarse. lo cual será fijado en el Reglamento de la presente Ley; y
- b) El procedimiento a cumplir por todo propietario de vehículo automotor, que por haber perdido, deteriorado, en proceso de deterioro o sufrido alteración en una o más de sus series identificativas, es procedente su remarcación.

CAPITULO II**SUJETOS DE LA LEY****Entidades Gubernamentales**

Art. 4.- Las instituciones gubernamentales que intervienen en el proceso de remarcación de las series identificativas de un vehículo automotor, en los casos previstos en la presente Ley, son:

- a) El Viceministerio de Transporte, en adelante el VMT;
- b) La Dirección General de Tránsito, del Viceministerio de Transporte, o simplemente la Dirección; y
- c) La Policía Nacional Civil, a través de la División Policia Técnica y Científica, en adelante la DPTC.

Sujetos

Art. 5.- Estarán sometidos a las obligaciones y procedimientos fijados en la presente Ley:

- a) Las personas naturales o jurídicas que, siendo propietarios de un vehículo automotor, éste carezca de una o más series identificativas, o las mismas se encuentren deterioradas o en proceso de deterioro; y
- b) Todas aquellas personas naturales o jurídicas, titulares de un vehículo automotor que, por falta de determinación de una o más de sus series principales, no puedan inscribir dicho vehículo en el Registro Público de Vehículos Automotores.

CAPITULO III**RESTAURACION DE SERIES IDENTIFICATIVAS****Series Identificativas**

Art. 6.- Las series primarias o principales identificativas mínimas con las que deberá contar un vehículo automotor son las siguientes:

- a) Número de VIN,
- b) Número de chasis grabado,
- c) Número de motor;

En el Reglamento de la presente Ley se determinará la forma y partes de los vehículos en las que deberá incorporarse cada serie distintiva, especialmente el número de VIN, a fin de identificar plenamente cada vehículo, su motor y el resto de partes de que éste se compone. En dicho reglamento se deberá regular además en forma específica el contenido de la serie a restaurar.

Procedencia

Art. 7.- La remarcación de una o más series identificativas procederá únicamente en los casos siguientes:

- a) Cuando falte una o más series identificativas en un vehículo automotor;
- b) Por deterioro o por estar en proceso de deterioro una o más series identificativas, a consecuencia del uso normal del vehículo, por el transcurso del tiempo o por las condiciones climáticas en las que ha estado circulando un vehículo automotor;
- c) En caso de siniestro u otro hecho similar; y
- d) En aquellos casos en los que un vehículo, al estar sometido a un proceso judicial, debido a alteración o falta de alguna de sus series, sus propietarios obtengan resolución favorable definitiva sobre la titularidad de dicho bien.

En todo caso una remarcación procederá siempre que no exista duplicidad en las series identificativas de un vehículo y que imposibiliten su inscripción en el Registro Público de Vehículos Automotores.

Improcedencia

Art. 8.- No procederá la remarcación de las series identificativas:

- a) Cuando por sentencia firme dictada por el tribunal competente, no se determine la titularidad y origen lícito del vehículo, o la identificación plena del mismo;
- b) Cuando el vehículo de que se trate, tenga reporte de robo o hurto, excepto cuando la remarcación la solicite la persona que fue objeto del robo o hurto, luego de haber recuperado el vehículo en legal forma; y
- c) En los casos que se tengan informes o indicios sobre el origen ilícito del vehículo de que se trate.

**CAPITULO IV
PROCEDIMIENTO**

Solicitud

Art. 9.- Toda persona titular de un vehículo automotor al que le falten una o más series principales identificativas, o de encontrarse éstas deterioradas o en proceso de deterioro, ya sea en el motor, chasis o carrocería, podrá, por sí, o por medio de Apoderado, presentar solicitud a la Dirección General de Tránsito, con el fin de que se proceda a remarcar tales series principales, en la forma prevista en esta Ley, y previa realización de la experticia que al efecto deberá practicar la DPTC.

Las formalidades y requisitos que deberá cumplir la solicitud señalada en el inciso anterior se determinarán en el reglamento de esta ley.

Resolución favorable

Art. 10.- Remitida que sea por la DPTC, certificación de la experticia técnica practicada, la Dirección General de Tránsito, luego de realizados los análisis técnicos y legales correspondientes, emitirá resolución dentro de los diez días hábiles siguientes, ordenando la remarcación de las series identificativas en el vehículo de que se trate, cuando así sea procedente, para su posterior incorporación al Registro Público de Vehículos Automotores.

El acto material de remarcación de las series identificativas será realizado por la Dirección General de Tránsito.

Todo gasto en que incurra el titular de un vehículo por la mala realización de una remarcación de series, será responsabilidad del titular de la Dirección General de Tránsito y del funcionario o empleado que ejecute tal remarcación.

Denegatoria

Art. 11.- Si del informe rendido por la DPTC, así como del análisis jurídico del resto de elementos aportados por el solicitante, y los propios que recabe la Dirección, esta última considerase improcedente la solicitud de remarcación, lo hará del conocimiento del peticionario mediante resolución que al efecto deberá emitir, y en la cual, además se ordenará la cancelación definitiva del vehículo de que se trate, del Registro Público de Vehículos Automotores.

Sana Crítica

Art. 12.- La Dirección General de Tránsito, deberá valorar en su conjunto las pruebas que en el proceso de remarcación se viertan, conforme a las reglas de la sana crítica.

**CAPITULO V
RECURSOS**

Apelación

Art. 13.- La resolución que conforme al artículo anterior emita la Dirección General de Tránsito, admitirá recurso de apelación, el cual deberá presentarse ante dicha Dirección, dentro de los tres días hábiles siguientes, contados a partir de la notificación de la resolución respectiva.

En el escrito de interposición de la apelación se expresarán con claridad y precisión las razones en que se funda el recurso, haciendo distinción especial al contenido del informe rendido por la División Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil.

Con el escrito de interposición podrán acompañarse los documentos relativos al fondo del asunto.

Presentada la apelación, la Dirección General de Tránsito se limitará a remitir el escrito de apelación al Viceministro de Transporte, dentro de los tres días siguientes, junto con el expediente.

Admisión o rechazo del recurso

Art. 14.- Inmediatamente después de recibido el recurso por el Viceministro de Transporte, éste examinará su admisibilidad. Si fuese inadmisibile, lo rechazará, expresando los fundamentos de su decisión.

Contra el auto que rechaza darle trámite a la apelación no procederá ningún recurso.

Admitido el recurso, se ordenará como medida inmediata la realización de una nueva experticia por parte de la DPTC, se agregará en legal forma la prueba documental que el recurrente haya presentado, y se ordenará la celebración de audiencia, para oír al recurrente, si así hubiese sido solicitada por éste.

En la audiencia que se celebre, el recurrente podrá aportar como prueba, los documentos que por alguna causa no presentó ante la Dirección General de Tránsito.

Resolución de apelación

Art. 15.- Concluida la audiencia, de haber sido solicitada, y recibido el informe de la experticia practicada por la DPTC, el Viceministro de Transporte dictará resolución, ordenando lo que conforme a la presente ley corresponda.

La resolución que emita el Viceministro de Transporte, deberá estar debidamente motivada, tomando en cuenta todos y cada uno de los elementos fácticos y jurídicos vertidos en la tramitación del recurso, considerados individualmente y en conjunto, con apego a las reglas de la sana crítica.

Deserción del recurso

Art. 16.- Si el apelante no comparece a la audiencia solicitada, se declarará desierto el recurso de apelación y quedará firme la resolución recurrida.

CAPITULO VI DISPOSICIONES GENERALES

Costos

Art. 17.- La remarcación de las series identificativas que conforme a la presente ley corresponda efectuar, tendrán un costo que no podrá ser inferior al veinticinco por ciento del salario mínimo mensual fijado para el comercio y servicios, ni mayor al ciento cincuenta por ciento de dicho salario, según el alcance que de la remarcación de series principales deba realizarse, los cuales deberán ser cancelados en la colectoría del Viceministerio de Transporte. En el reglamento de esta ley se determinarán los montos precisos a cancelar según el alcance y tipo de remarcación que deba realizarse.

Las experticias que conforme a la presente ley sean practicadas por la DPTC, tendrán un único costo de VEINTICINCO DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, por vehículo, los cuales serán cancelados por cada solicitante en la Colectoría de la Policía Nacional Civil; ingresos éstos, que serán destinados en forma exclusiva para el fortalecimiento institucional del Departamento de Experticias a Vehículos Automotores de la Policía Nacional Civil.

Los ingresos a que se refiere el inciso primero de este artículo, deberán ser invertidos exclusivamente en el fortalecimiento institucional del Viceministerio de Transporte, así como en la adquisición de bienes relacionados con los fines establecidos en la presente Ley.

Obligación

Art. 18.- El Viceministerio de Transporte estará en la obligación de refrendar los documentos de circulación a todo titular de vehículos automotores que tenga problemas en la identificación de las series identificativas principales de su vehículo, para lo cual cada interesado deberá presentar la solicitud a que se refiere el artículo 9, de esta Ley.

Los que conforme a lo dispuesto en el inciso anterior, obtengan la renovación de sus documentos de circulación, podrán enajenar los vehículos de que se trató, hasta que obtengan resolución favorable definitiva a consecuencia del proceso de remarcación que se siga.

Será nula la enajenación que se realice en contravención a lo dispuesto en el presente artículo.

Viceministerio de Transporte

Art. 19.- El Viceministerio de Transporte deberá establecer los mecanismos informáticos necesarios a efecto de que cualquier persona pueda realizar en línea las consultas al Registro Público de Vehículos Automotores, con el fin de cerciorarse de que el vehículo objeto de la consulta, no tenga gravamen alguno o en todo caso, carezca de problemas en la determinación de sus series identificativas.

Talleres

Art. 20.- Los propietarios de talleres que cuenten con vehículos, motores, chasis y demás partes de vehículos automotores, así como aquellas personas naturales o jurídicas que se dediquen a la venta de partes usadas de vehículos, y que carezcan de sus series identificadas principales, estarán obligados a acudir al Viceministerio de Transporte, a fin de corregir tales irregularidades.

En el reglamento de esta ley se establecerán los plazos, condiciones y requisitos que deberán cumplir quienes se encuentren en las circunstancias señaladas en el inciso anterior.

Carácter Especial

Art. 21.- La presente Ley es de carácter especial y prevalecerá sobre cualquier disposición que la contrarie.

En todo lo no previsto en esta ley, se aplicará en forma supletoria, en lo que fuese pertinente, lo dispuesto en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Reglamento

Art. 22.- El reglamento de esta ley deberá emitirse dentro de los treinta días siguientes de entrada en vigencia la misma.

Vigencia

Art. 23.- La presente ley entrará en vigencia ocho días después de publicada en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO, San Salvador, a los veintiocho días del mes de junio del año dos mil doce.

OTHON SIGFRIDO REYES MORALES

PRESIDENTE

ALBERTO ARMANDO ROMERO RODRÍGUEZ

PRIMER VICEPRESIDENTE

GUILLERMO ANTONIO GALLEGOS NAVARRETE

SEGUNDO VICEPRESIDENTE

JOSÉ FRANCISCO MERINO LÓPEZ

TERCER VICEPRESIDENTE

FRANCISCO ROBERTO LORENZANA DURÁN

CUARTO VICEPRESIDENTE

ROBERTO JOSÉ AUBUISSON MUNGUÍA

QUINTO VICEPRESIDENTE

LORENA GUADALUPE PEÑA MENDOZA

PRIMERA SECRETARIA

CARMEN ELENA CALDERÓN SOL DE ESCALÓN

SEGUNDA SECRETARIA

SANDRA MARLENE SALGADO GARCÍA

TERCERA SECRETARIA

JOSÉ RAFAEL MACHUCA ZELAYA

CUARTO SECRETARIO

IRMA LOURDES PALACIOS VÁSQUEZ

QUINTA SECRETARIA

MARGARITA ESCOBAR

SEXTA SECRETARIA

RODRIGO SAMAYOA RIVAS

SÉPTIMO SECRETARIO

REYNALDO ANTONIO LÓPEZ CARDOZA

OCTAVO SECRETARIO

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los veinte días del mes de julio del año dos mil doce.

PUBLÍQUESE.

CARLOS MAURICIO FUNES CARTAGENA,

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

GERSON MARTÍNEZ,

MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE

VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO.

ANEXO 7

Ministerio de Gobernación



DIARIO OFICIAL



DIRECTOR: Edgard Antonlo Mendoza Castro

TOMO N.º 397

SAN SALVADOR, VIERNES 26 DE OCTUBRE DE 2012

NUMERO 207

La Dirección de la Imprenta Nacional hace del conocimiento que toda publicación en el Diario Oficial se procesa por transcripción directa y fiel del original, por consiguiente la institución no se hace responsable por transcripciones cuyos originales lleguen en forma ilegible y/o defectuosa y son de exclusiva responsabilidad de la persona o institución que los presentó. (Arts. 21, 22 y 23 Reglamento de la Imprenta Nacional).

SUMARIO

	Pág.	Pág.
ORGANO LEGISLATIVO		
Decretos Nos. 161 y 162.- Se concede permiso al Presidente de la Asamblea Legislativa, Sigfrido Reyes y al señor Francisco Roberto de Sola, para que acepten condecoración que les ha conferido el Presidente de la República de Chile.	4-5	
Decreto No. 166.- Se prorroga por un año lo establecido en el Decreto Legislativo No. 150 de fecha 2 de octubre de 2003, por medio del cual se exonera del pago de impuestos que causen las presentaciones que realicen conjuntos musicales y artistas salvadoreños.	6-7	
ORGANO EJECUTIVO		
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA		
Acuerdo No. 384.- Se acepta la renuncia del cargo de Gobernador Departamental de San Salvador, al señor Santos Fernando González Gutiérrez.	7	
MINISTERIO DE GOBERNACIÓN		
RAMO DE GOBERNACIÓN		
Estatutos de las Iglesias Proféticas "El Dios de Justicia" y "Manantiales de Vida Eterna" y Acuerdos Ejecutivos Nos. 227 y 253, aprobándolos y confiriéndoles el carácter de persona jurídica.	8-13	
MINISTERIOS DE JUSTICIA Y SEGURIDAD PÚBLICA Y DE LA DEFENSA NACIONAL		
Decretos Nos. 203 y 204.- Se declara prohibida la portación de armas de fuego en los municipios de Ayutuxtepeque y Mejicanos.	14-15	
MINISTERIO DE ECONOMÍA		
Decreto No. 214.- Reformas al Reglamento de la Ley de Creación de la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones.	16-17	
RAMO DE ECONOMÍA		
Decreto No. 217.- Reforma al Reglamento de la Ley de Telecomunicaciones.		17-18
MINISTERIO DE EDUCACIÓN		
RAMO DE EDUCACIÓN		
Acuerdo No. 892.- Se autoriza el cambio de régimen de Depósito para Perfeccionamiento Activo a Usaria de Zona Franca y traslado de operaciones, a la sociedad Lenor Industrias, Sociedad Anónima de Capital Variable.		19-20
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO		
Acuerdo No. 15-0932.- Se aprueba "Instructivo 15-0932, para la Organización y Funcionamiento de los Consejos Consultivos de Educación".		21-30
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO		
Decreto No. 218.- Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos.		31-37
ORGANO JUDICIAL		
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA		
Acuerdos Nos. 701-D, 793-D, 801-D, 803-D y 806-D.- Autorizaciones para el ejercicio de la abogacía en todas sus ramas.		38
INSTITUCIONES AUTONOMAS		
TRIBUNAL SUPREMO ELECTORAL		
Reformas a los estatutos del Partido de Concertación Nacional (PCN).		39-41

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO**

DECRETO No. 218.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I.- Que mediante Decreto Legislativo No. 41 de fecha 28 de junio de 2012, publicado en el Diario Oficial No. 137, Tomo No. 396, del 24 de julio del mismo año, se emitió la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, en la cual se establece que la misma contará con un Reglamento para facilitar su aplicación;
- II. Que de conformidad con lo anterior se vuelve necesario emitir el correspondiente Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, a fin de desarrollar varias disposiciones de la citada Ley.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA el siguiente:

REGLAMENTO DE LA LEY DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES DE VEHICULOS**CAPITULO I****DEL OBJETO Y DEFINICIONES****Objeto**

Art. 1.- El presente Reglamento tiene por objeto viabilizar la aplicación de la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, en adelante identificada como "la Ley"; estableciéndose en el mismo el procedimiento a seguir para la remarcación de las seriales en aquellos vehículos que han perdido, deteriorado, están en proceso de deterioro o sufrido alteración en alguna de sus series principales.

Asimismo, tiene por objeto establecer los montos que deberán cubrirse por los titulares de los vehículos que, al ser sometidos al proceso señalado en el inciso anterior, sea procedente su remarcación.

Definiciones

Art. 2.- Para la efectiva aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se emiten las siguientes definiciones:

1. **REMARCACIÓN:** Acto administrativo mediante el cual, el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito, ordena o procede a incorporar una o más series principales identificativas en un vehículo, por faltar las mismas, o encontrarse incompletas o deterioradas, o en proceso de deterioro.
2. **SERIES DE IDENTIFICACIÓN:** Caracteres alfa numéricos que sirven para individualizar un vehículo de otro, semejante o parecido, y que lo distinguen como único.
3. **NÚMERO DE CHASIS:** También llamado Número de Bastidor, denominado internacionalmente V.I.N., es una secuencia de dígitos que identifican e individualizan un vehículo del resto y el cual se compone de un código específico y único para cada unidad.
4. **VEHÍCULO AUTOMOTOR:** Vehículo de transporte terrestre de combustión interna propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles.

5. **NÚMERO DE MOTOR:** Son los caracteres alfa numéricos que identifican e individualizan un motor del resto de motores de un vehículo.
6. **PLACA DEL CONSTRUCTOR O PLACA VIN:** Placa de tamaño diverso que va incorporada en un vehículo automotor y que contiene el número de chasis VIN de un vehículo automotor.
7. **EXPERTICIA:** Constituye la actividad administrativa realizada por la División Policía Técnica y Científica de la Policía Nacional Civil, realizada de acuerdo a la presente Ley, con el fin de individualizar e identificar las características de un vehículo automotor.
8. **ESTAMPADO O TROQUELADO:** Operación mecánica realizada mediante la aplicación de una fuerza de impacto que acuña un número o una letra en una superficie metálica de un vehículo objeto de una remarcación.
9. **CARÁCTER:** Letra o signo que, codificadamente, representa una información o característica técnica del vehículo.
10. **VMT:** Viceministerio de Transporte.
11. **DGT:** Dirección General de Tránsito o simplemente Dirección.
12. **DPTC:** División Policía Técnica y Científica, de la Policía Nacional Civil.

CAPITULO II DEL PROCEDIMIENTO

Solicitud

Art. 3.- Toda persona que solicite la remarcación en un vehículo automotor de alguna de sus series principales, por faltar las mismas, o encontrarse incompletas o deterioradas, o en proceso de deterioro, deberá dirigir su solicitud por escrito a la Dirección General de Tránsito, anexando para ello lo siguiente:

- a) Solicitud Única de Tránsito, proporcionada por la Dirección;
- b) Recibo de pago de trámite de remarcación;
- c) Copia certificada por notario de DUI y NIT del propietario del vehículo;
- d) Copia certificada de tarjeta de circulación, vigente o vencida, o en su defecto la póliza de importación; y,
- e) En caso que el vehículo no estuviere a nombre del solicitante, deberá anexar copia certificada de documento por medio del cual acredite la propiedad del vehículo, o resolución final de diligencias de aceptación de herencia.

Cuando el propietario del vehículo fuese una persona jurídica, deberá presentar además:

- a) Copia certificada de escritura o acta de constitución debidamente inscrita;
- b) Copia certificada del NIT de la persona jurídica;
- c) Copia certificada por notario del DUI y del NIT del representante legal;
- d) Copia certificada por notario de la credencial del Representante Legal debidamente inscrita;
- e) Copia certificada por notario del poder administrativo, en caso que actuare por medio de un tercero; y,
- f) Copia certificada de DUI y NIT del apoderado.

En las solicitudes que se presenten deberán expresarse las circunstancias que han dado lugar a la falta, pérdida, deterioro o proceso de deterioro de la serie de identificación.

Todos los documentos deberán ser presentados en copias ampliadas al 150%.

De cada solicitud que reciba la DGT deberá crear el correspondiente expediente, el cual deberá llevarse debidamente ordenado y foliado, con todos sus anexos.

Accidente de Tránsito

Art. 4.- En aquellos casos en los que el vehículo objeto de la solicitud hubiese sido reparado en alguna de sus partes, a consecuencia de verse involucrado en un accidente de tránsito, deberán presentarse, además de los documentos señalados en el artículo anterior, los siguientes:

- a) Copia certificada de la inspección del accidente emitida por la Policía Nacional Civil, si la hubiere; y,
- b) Declaración jurada otorgada ante notario del taller o mecánico que realizó la reparación y en la cual se establezca de forma clara y precisa la reparación efectuada y el alcance de la misma.

Hurto o Robo

Art. 5.- Cuando el vehículo de que se trate hubiese sido objeto de hurto, robo, apropiación o retención indebida, además de la documentación señalada en el artículo tres de este Reglamento, se deberá presentar:

- a) Copia certificada de acta de denuncia interpuesta ante la PNC; y,
- b) Copia certificada del acta de recuperación del vehículo.

Si se hubiese seguido proceso judicial, el solicitante deberá presentar copia certificada de la sentencia por medio de la cual el Tribunal correspondiente entregó al interesado en forma definitiva el vehículo sometido al proceso judicial respectivo.

En caso que el automotor no hubiese sido objeto de proceso judicial, se deberá presentar declaración jurada otorgada ante notario, en la cual se deje establecida tal circunstancia.

Prevención

Art. 6.- En aquellos casos en los que un solicitante no cumpla con alguno de los requisitos señalados en los anteriores artículos, la DGT deberá prevenirlo para que cumpla con ellos, otorgándole un plazo de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación respectiva.

Si vencido el plazo señalado en el inciso anterior, sin que el interesado subsane la prevención realizada, la DGT emitirá resolución denegando lo solicitado por incumplimiento de requisitos.

Trámite

Art. 7.- Analizada la solicitud con la documentación presentada, si fuese admisible, la DGT solicitará a la DPTC, practique la experticia sobre el vehículo de que se trate, pudiendo ordenar la realización de cualquier otra diligencia o solicitar cualquier otra información relacionada con el vehículo objeto de la petición de remarcación, si lo estimase conveniente.

Recibido el informe respectivo por la DPTC, la DGT deberá emitir la resolución que corresponda dentro de los diez días hábiles siguientes, ordenando la remarcación de los señales que correspondan, si fuese procedente; así como el contenido, forma, partes del vehículo en que deberán incorporarse tales series y el costo a cancelar por dicha remarcación.

Si habiendo sido practicada la experticia correspondiente, no fuese posible determinar las series originales de identificación de un vehículo automotor, pero fuese procedente su remarcación, la DGT elaborará una serie alfa numérica a efecto de individualizar el vehículo, la cual será incorporada al mismo conforme lo determine la mencionada Dirección.

Notificada que sea al interesado la resolución que ordena la remarcación, la DGT deberá remitir el correspondiente expediente, debidamente ordenado y foliado a la Unidad de Remarcación de Seriales, a fin que ejecute el acto material de remarcación.

Remarcación física

Art. 8.- Previo a la remarcación, el interesado deberá cancelar en la colectoría del Viceministerio de Transporte, el arancel fijado en la resolución correspondiente, de acuerdo a los montos establecidos en el Art. 18 de este Reglamento.

Presentado el recibo de cancelación del arancel que corresponda, la DGT deberá efectuar la remarcación física en el vehículo de que se trate, de acuerdo a los extremos fijados en la resolución dictada por la misma; debiendo agregar al expediente el recibo de pago correspondiente.

La DGT restaurará la serie conforme los parámetros fijados en su resolución. El número a remarcar será el original que arroje la experticia, si esto fuere posible y así lo hubiese dispuesto la citada Dirección, a la cual, además, se le incorporará una serie de caracteres que hagan constar que el vehículo ha sido objeto de remarcación.

Todo gasto en que incurra el titular de un vehículo por la mala realización de una remarcación, será responsabilidad del titular de la DGT y del empleado que ejecute la remarcación.

Registro

Art. 9.- Realizada la remarcación, la DGT enviará el expediente debidamente foliado al Jefe del Registro Público de Vehículos Automotores, a efecto que se incorporen los cambios correspondientes al sistema informático que lleva el Viceministerio de Transporte.

Realizada la incorporación se finalizará la solicitud y se archivará el expediente respectivo por la mencionada Dirección.

Concluido lo anterior, el solicitante deberá realizar el trámite correspondiente, a fin de obtener la renovación de la Tarjeta de Circulación del vehículo de que se trate.

Denegatoria

Art. 10.- Si del análisis realizado a la solicitud y documentación presentada, así como del informe rendido por la DPFC y cualquier otro que haya sido requerido, se estimase improcedente la remarcación solicitada, la DGT deberá emitir la resolución de improcedencia correspondiente y ordenará la cancelación del vehículo de que se trate del Registro Público de Vehículos Automotores, salvo que el interesado interponga recurso de apelación conforme a lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento.

En el caso que la remarcación se tratase de numeración de motor y ésta no procediere, la DGT emitirá resolución denegando lo solicitado. En estos casos, procederá realizar el cambio de motor, si así lo estimase el interesado, debiendo el Registro Público de Vehículos Automotores cancelar la inscripción, mientras dicho cambio no se realice.

Si del análisis realizado resultare que el vehículo no necesita ser remarcado por tener las series originales, la DGT deberá denegar la solicitud de remarcación y además, ordenar lo que conforme a derecho corresponda.

Firmeza

Art. 11.- Cuando la resolución pronunciada por la DGT fuere desfavorable al interesado y éste no interpusiere recurso de apelación dentro del término correspondiente, tal resolución adquirirá estado de firmeza.

CAPITULO III

RECURSO DE APELACIÓN

Apelación

Art. 12.- La resolución final que emita la DGT, en el trámite de remarcación, admitirá recurso de apelación, el cual deberá ser presentado ante la misma Dirección, dentro de los tres días hábiles contados a partir de la notificación de la resolución respectiva.

Presentado el recurso de apelación, la DGT deberá remitir al Viceministro de Transporte, dentro de los tres días siguientes de presentado el recurso, el escrito de apelación, juntamente con el expediente administrativo correspondiente, debidamente ordenado y foliado.

En el escrito de interposición de la apelación, el apelante deberá expresar con claridad y precisión las razones en que funda el recurso, haciendo distinción especial al contenido del informe rendido por la DPTC, pudiendo además anexar los documentos relativos al fondo del asunto.

Examen

Art. 13.- Recibido que sea el recurso de apelación, el Viceministro de Transporte examinará su admisibilidad. Si fuese inadmisibile, lo rechazará expresando los fundamentos de su decisión.

Admisión

Art. 14.- Si fuese admitido el recurso, el Viceministro de Transporte deberá ordenar como medida inmediata una nueva experticia, la cual será practicada siempre por la DPTC, debiendo agregar en legal forma la prueba documental que el recurrente haya presentado, ordenando, además, la celebración de una audiencia, para oír al recurrente, si así fuese solicitada por éste.

En la audiencia a que se refiere el inciso anterior, el recurrente podrá aportar como prueba, los documentos que por alguna razón no presentó ante la citada Dirección.

Deserción del Recurso

Art. 15.- Si habiéndose notificado el auto de señalamiento de audiencia, el interesado no se presentase a la misma, el Viceministro de Transporte declarará desierto el recurso, quedando firme la resolución recurrida.

Resolución de la Apelación

Art. 16.- Si del análisis de los alegatos expresados por el apelante, del informe de la experticia practicada por la DPTC y demás elementos vertidos por el recurrente, el Viceministro de Transporte estimase que la resolución dictada por la mencionada Dirección no se encuentra apegada a derecho, revocará la misma y ordenará a la citada Dirección que emita la resolución de remarcación, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento.

La resolución que emita el Viceministro de Transporte deberá estar debidamente motivada, tomando en cuenta todos y cada uno de los elementos fácticos y jurídicos vertidos en la tramitación del recurso, considerados individualmente y el conjunto, con apego a las reglas de la sana crítica.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Notificaciones

Art. 17.- Sin perjuicio de los plazos señalados en la Ley, toda resolución emitida por la DGT o el Vice-ministro de Transporte, se notificará en el más breve plazo a los interesados.

Las notificaciones que se practiquen en aplicación de la Ley, se harán personalmente al interesado o a su representante legal, por correo y con aviso de recibo, o por cualquier otro medio electrónico o escrito que permita dejar constancia de la recepción. En cualquiera de los casos, deberá entregarse documento que contenga el texto completo del auto o resolución que se notifica.

Cuando no fuese posible realizar una notificación conforme lo dispuesto en el inciso anterior, se aplicará en forma supletoria lo señalado en el Código Procesal Civil y Mercantil.

Arancel

Art. 18.- Las sumas a cancelar por la ejecución material de la remarcación, deberán ser pagadas en la colectoría del Viceministerio de Transporte, conforme a la Tabla siguiente:

TIPO DE REMARCACIÓN	ALCANCE	MONTO A CANCELAR (% SALARIO MINIMO)
TROQUELADO	CHASIS	80%
ELABORACIÓN Y COLOCACIÓN DE PLACA	VIN	35%
	MOTOR	35%

Talleres

Art. 19.- Para los efectos del Art. 20 de la Ley, todo propietario de talleres que cuente con vehículos, motores, chasis y demás partes de vehículos automotores; así como toda persona natural o jurídica que se dedique a la venta de partes usadas de vehículos, especialmente aquéllos que posean motores y chasis que carezcan de sus series identificativas principales, deberán inscribirse como tales en la DGT, del Viceministerio de Transporte, a más tardar el 30 de noviembre de 2012.

Para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, quienes se encuentren en la circunstancia a que se refiere el artículo de la Ley antes referido, deberán presentar:

- Copia del DUI y NIT, cuando el titular sea una persona natural;
- Nombre del taller o empresa, según sea el caso;
- Copia de la Escritura de Constitución de la Sociedad y copia de su NIT, así como DUI y NIT del Representante Legal y credencial vigente, debidamente inscrita en el Registro de Comercio; y,
- Copia de los documentos que acrediten el nombre del taller o empresa y su inscripción en los registros correspondientes.

Quienes no puedan cumplir con alguno de los requisitos anteriores, deberán presentar declaración jurada ante notario, expresando las razones de la falta de los mismos.

Dentro del plazo a que se refiere el inciso primero de este artículo, las personas a que se refiere el Art. 20 de la Ley, deberán presentar en forma detallada los vehículos que estén siendo objeto de reparación, con precisión del número de placas, póliza, número de VIN, propietario y demás características que permitan individualizar cada vehículo. De igual forma deberán proceder con los motores que posean, con detalle del número de los tales o en todo caso, la circunstancia de no tener identificación alguna, así como los documentos que les acrediten la titularidad del mismo.

Quienes no cumplan con lo dispuesto en el presente artículo serán objeto de las sanciones administrativas, civiles y penales que conforme a las leyes correspondan.

Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, la DGT deberá crear un registro de propietarios de talleres o empresas de reparación de vehículos y personas naturales o jurídicas que se dediquen a la venta de partes usadas de vehículos.

Partes

Art. 20.- Los motores, chasis y demás partes de vehículos automotores que sean objeto de una remarcación conforme a la Ley y el presente Reglamento, podrán ser incorporados por medio de cambio de la pieza, previo el pago correspondiente, bajo las condiciones siguientes:

- 1) Motores de todo tipo; y.
- 2) Carrocerías en vehículos cuyo chasis es independiente y que corresponden solamente a vehículos de clase AUTOBUS.

Inventario

Art. 21.- Las personas a que se refiere el Art. 19, además de cumplir con lo estatuido en dicho artículo, deberán presentar un inventario cada dos meses, de los vehículos que están en reparación, así como de los motores, chasis y carrocerías desmembradas que se encuentran en sus instalaciones, debiendo consignar en el inventario la placa del vehículo y el nombre de su propietario.

Prevalencia

Art. 22.- El presente Decreto, por su carácter especial, prevalecerá sobre cualquier otro que lo contradiga.

Vigencia

Art. 23.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los doce días del mes de octubre de dos mil doce.

CARLOS MAURICIO FUNES CARTAGENA,
Presidente de la República.

GERSON MARTINEZ,
Ministro de Obras Públicas, Transporte y de
Vivienda y Desarrollo Urbano.

ANEXO 8



Asamblea Legislativa

DECRETO N° 589

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I. Que mediante Decreto Legislativo N° 41 de fecha veintiocho de junio de 2012, publicado en el Diario Oficial N° 137, tomo N° 396 del 24 de julio del mismo año, se emitió la Ley de Identificación de Seriales de Vehículos, que tiene por objeto remarcar las series identificativas de los vehículos automotores, para poder normalizar su situación legal en el Registro Público de Vehículos Automotores del Viceministerio de Transporte.
- II. Que el Art. 10 de la ley de Identificación de Seriales de Vehículos en su inciso segundo se determina la realización del acto material de la misma, facultando exclusivamente a la Dirección General de Tránsito para la ejecución del mismo, al igual que el inciso tercero establece la responsabilidad del funcionario sobre la realización del acto material.
- III. Que debido al decreto ejecutivo de austeridad vigente desde el primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre del año fiscal en curso, no existe disponibilidad financiera para la adquisición del equipo y contratación del personal altamente especializado para realizar la remarcación física de las series identificativa de un vehículo automotor.
- IV. Que con el fin de cumplir efectivamente con el objeto de la ley, cual es la remarcación de las series identificativas de vehículos automotores por la pérdida, deterioro o alteración de una de sus series identificativas, volviendo posible la inscripción reglamentaria en el Registro Público de Vehículos Automotores, se vuelve necesario reformar la ley de Identificación de Seriales de Vehículos.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa de los diputados: Margarita Rodríguez Siguenza, José Dennis Córdova, Guillermo Antonio Olivo Méndez y David Rodríguez Rivera.

DECRETA: las siguientes:

REFORMAS A LA LEY DE IDENTIFICACIÓN DE SERIALES DE VEHÍCULOS

Art. 1.- Modifíquese el inciso segundo del artículo 10 del capítulo IV relativo al



Procedimiento de la siguiente manera:

"El acto material de remarcación de las series identificativas será realizado por la Dirección General de Tránsito o, por quien ésta autorice".

Art. 2.- Modifíquese el inciso tercero del artículo 10 del capítulo IV relativo al Procedimiento de la siguiente manera:

"Todo gasto en que incurra el titular de un vehículo por la mala realización de una remarcación de series, será responsabilidad del titular de la Dirección General de Tránsito y del funcionario o empleado que ejecute tal remarcación o por quien se haya autorizado para ejecutarla".

Art. 3.- Modifíquese el inciso 1° del artículo 17 del capítulo VI relativo a las Disposiciones Generales de la siguiente manera:

"Art. 17.- La remarcación física de las series identificativas que conforme a la presente ley corresponda efectuar, tendrá un costo el cual será definido por la Dirección General de Tránsito".

Art. 4.- Modifíquese el inciso 3° del artículo 18 del capítulo VI relativo a las Disposiciones Generales de la siguiente manera:

"Se presumirá nula la enajenación que se realice en contravención a lo dispuesto en el presente artículo".

Art. 5.- Derógase el artículo 20 en su totalidad.

Art. 6.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO. San Salvador, a los doce días del mes de diciembre del año dos mil trece.



Asamblea Legislativa

Decreto N° 589.-

Othon Sifredo Reyes Morales
Presidente

Enrique Alberto Luis Valdés Soto
Primer Vicepresidente

Guillermo Antonio Gallegos Navarrete
Segundo Vicepresidente

José Francisco Merino López
Tercer Vicepresidente

Francisco Roberto Lorenzana Durán
Cuarto Vicepresidente

Carlos Armando Reyes Ramos
Quinto Vicepresidente

Lorena Guadalupe Peña Mendoza
Primera Secretaria

Manuel Vicente Menjivar Esquivel
Segundo Secretario

Sandra Marlene Salgado Garcia
Tercera Secretaria

José Rafael Machuca Zelaya
Cuarto Secretario

Irma Lourdes Palacios Vásquez
Quinta Secretaria
Ernesto Antonio Angulo Milla
Sexto Secretario
Francisco José Zablah Safie
Séptimo Secretario
José Serafin Orantes Rodriguez
Octavo Secretario

ANEXO 9



VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE WWW.VMT.GOB.SV

En la Oficina de Información y Respuesta del Viceministerio de Transporte, Santa Tecla, a las quince horas del día veintitrés de julio de dos mil quince.

El suscrito Oficial de Información, CONSIDERANDO que:

Que el día tres de julio del año en curso, se recibió solicitud de información de forma presencial a nombre de la señora RIN ESMERALDA MORAN DE HERNÁNDEZ, identificada administrativamente con la referencia trescientos sesenta y cuatro, quien solicitó: "ESTADÍSTICAS MENSUAL Y ANUAL DE CASOS DE REMARCACIÓN DE VEHÍCULOS DEL PERÍODO DEL 2012 AL 30 DE JUNIO DE 2015, CUANTOS HAN RESUELTOS POR MES Y POR AÑO DESDE 2012 A 2015, CUANTOS CASOS HAN SIDO DENEGADOS, LAS RZONES PRINCIPALES POR LAS CUALES HAN SIDO DENEGADAS."

Con base a las atribuciones de las letras d), i) y j) del Art. 50 de la Ley de Acceso a la Información Pública, (en lo consiguiente LAIP), le corresponde al Oficial de Información realizar los trámites necesarios para la localización y entrega de las solicitudes por los particulares, y resolver sobre las solicitudes de información que se sometan a su conocimiento.

A partir del deber de motivación genérico establecido en los artículos 65,68 y 72 LAIP, las decisiones de los entes obligados deberán entregarse por escrito al solicitante, con mención breve pero suficiente de sus fundamentos, para lo cual el suscrito debe establecer los razonamientos de su decisión sobre el acceso de la información, garantizando así "Principio de Máxima Publicidad" reconocido en el Art. 4 LAIP, por el cual, la información en poder de los entes obligados es pública y su difusión irrestricta, salvo las excepciones expresamente establecidas en la Ley.

Sin embargo, para que los particulares accedan a tal información es preciso que su solicitud se realice en la forma establecida en el inciso segundo del art. 66 LAIP y 54 de su Reglamento, la falta de algunos de los requisitos establecidos en los artículos citados tiene como consecuencia que no se constituye en debida forma la pretensión de acceso a la información pública en los términos que establece la Ley de la materia, lo cual no es óbice para dar trámite a la solicitud, previniendo al interesado para que subsane los elementos de forma de su requerimiento. Para el caso en comento, el suscrito advierte que la solicitud de acceso cumplió con los requisitos



VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁNSITO
DIRECTOR GENERAL

EL SALVADOR
UNÁMONOS PARA CRECER

La Libertad, 23 de Julio de 2015.

VMT-DGTO-01921-07-2015
SOLICITUD # 364 OIR-VMT.

SRA. RINA ESMERALDA MORÁN DE HERNÁNDEZ.
PRESENTE.

Por este medio me refiero a solicitud No. 364 formulada a la Unidad de Acceso a la Información Pública concerniente a las siguientes interrogantes:

1.- Estadísticas mensual y anual de casos de remarcación de vehículos del período del 2012 al 30 de junio del año dos mil quince. (Se refiere a número de ingreso de solicitudes).
Al respecto a continuación se le brinda el detalle de las solicitudes que han ingresado en el período comprendido del mes de diciembre del año 2012 al 30 de junio del año 2015.

Estadísticas de ingresos de trámites de Remarcación periodo de diciembre 2012 al 30 de junio del año 2015.				
MESES	2012	2013	2014	2015
ENERO	xx	1010	72	49
FEBRERO	xx	654	85	51
MARZO	xx	378	80	58
ABRIL	xx	454	77	36
MAYO	xx	328	78	37
JUNIO	xx	247	74	28
JULIO	xx	258	65	xx
AGOSTO	xx	174	36	xx
SEPTIEMBRE	xx	180	58	xx
OCTUBRE	xx	145	61	xx
NOVIEMBRE	xx	102	41	xx
DICIEMBRE	721	66	44	xx
TOTALES	721	3996	771	259

En lo que concierne a las interrogantes de ¿Cuántos se han resuelto por mes y año del 2012 a junio 2015?, y ¿Cuántos casos han sido denegadas?. En documento anexo al presente se le detalla lo solicitado.

Respecto a la interrogante de ¿Razones principales por las cuales han sido denegadas? Se tiene a bien informarle que las razones de denegatorias de resoluciones del proceso de remarcación son las estipuladas en el Artículo 8 y 11 de la Ley de Identificación de Seriales, asimismo las contempladas en el Artículo 10 del Reglamento de la Ley de Identificación de Seriales.

Atentamente,


LICDA. ANA MARÍA RAMÍREZ AGUIRRE.
JEFA UNIDAD JURÍDICA DE TRÁNSITO.

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
Carretera al Puerto La Libertad, KM 9 1/2, Santa Tecla, La Libertad, El Salvador, C.A.
Call Center: (503) 2133-3600 & 917

previamente señalados en la Ley. Por lo tanto, resulta procedente dar trámite a la solicitud de acceso a la información presentada por la señora MORAN DE HERNÁNDEZ.

En el presente caso, la solicitud de información en referencia se asignó a la Dirección General de Tránsito, a través de su enlace correspondiente. En respuesta al requerimiento en referencia, se recibió oficio número VMT-DGTO-01921-07-2015 de fecha veintitrés de julio del presente año, suscrito por el Licenciada ANA MARÍA RAMIREZ AGUIRRE en su calidad de Jefa Unidad Jurídica de la Dirección General de Tránsito, el cual pone a disposición de la solicitante estadísticas mensual y anual de las remarcaciones desde el año 2012 a 2015.

Con base a la Ley de Acceso a la Información Pública y a los razonamientos antes expuestos, se RESUELVE:

- a) Entréguese oficio número VMT-DGTO-01921-07-2015 de fecha veintitrés de julio del presente año, suscrito por el Licenciada ANA MARÍA RAMIREZ AGUIRRE en su calidad de Jefa Unidad Jurídica de la Dirección General de Tránsito.-
- b) Notifíquese a la interesada en el medio y forma señalada para tales efectos.




Lic. Tránsito Daniel Romero Hernández
Oficial de Información Institucional,
Viceministerio de Transporte.

OFICINA DE INFORMACIÓN Y RESPUESTA
Viceministerio de Transporte
Km. 9 1/2, Carretera al Puerto de La Libertad, frente a TECUN, Santa Tecla, La Libertad.
Tel. 22133-3607, correo electrónico oir.vmt@mop.gob.sv.

MES	AÑO	CANTIDAD
AÑO 2012		
JUNIO	2012	25
JULIO	2012	17
AGOSTO	2012	17
SEPTIEMBRE	2012	5
OCTUBRE	2012	33
NOVIEMBRE	2012	6
DICIEMBRE	2012	0

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2012 NOTIF. EN 2013: 103

MES	AÑO	CANTIDAD
AÑO 2013		
JUNIO	2013	35
JULIO	2013	32
AGOSTO	2013	55
SEPTIEMBRE	2013	17
OCTUBRE	2013	53
NOVIEMBRE	2013	17
DICIEMBRE	2013	4

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2013 NOTIF. EN 2013: 213

AÑO 2014		
ENERO	2012	0
FEBRERO	2012	0
MARZO	2012	27
ABRIL	2012	30
MAYO	2012	12
JUNIO	2012	3
JULIO	2012	0
AGOSTO	2012	2
SEPTIEMBRE	2012	1
OCTUBRE	2012	29
NOVIEMBRE	2012	43
DICIEMBRE	2012	15

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2013 NOTIF. EN 2014: 162

ENERO	2013	0
FEBRERO	2013	2
MARZO	2013	122
ABRIL	2013	47
MAYO	2013	56
JUNIO	2013	7
JULIO	2013	0
AGOSTO	2013	3
SEPTIEMBRE	2013	13
OCTUBRE	2013	27
NOVIEMBRE	2013	37
DICIEMBRE	2013	19

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2013 NOTIF. EN 2014: 333

ENERO	2014	0
FEBRERO	2014	0

MARZO	2014	0
ABRIL	2014	3
MAYO	2014	2
JUNIO	2014	0
JULIO	2014	1
AGOSTO	2014	1
SEPTIEMBRE	2014	4
OCTUBRE	2014	11
NOVIEMBRE	2014	8
DICIEMBRE	2014	12

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2014 NOTIF. EN 2014: 42

AÑO 2015		
ENERO	2012	7
FEBRERO	2012	49
MARZO	2012	8
ABRIL	2012	1
MAYO	2012	10
JUNIO	2012	30
JULIO	2012	8

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2012 NOTIF. EN 2015: 113

ENERO	2013	11
FEBRERO	2013	61
MARZO	2013	24
ABRIL	2013	16
MAYO	2013	46
JUNIO	2013	82
JULIO	2013	15

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2013 NOTIF. EN 2015: 255

ENERO	2014	13
FEBRERO	2014	29
MARZO	2014	17
ABRIL	2014	11
MAYO	2014	15
JUNIO	2014	20
JULIO	2014	7

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2014 NOTIF. EN 2015: 112

ENERO	2015	1
FEBRERO	2015	0
MARZO	2015	1
ABRIL	2015	0
MAYO	2015	3
JUNIO	2015	6
JULIO	2015	2

TOTAL DE RESOLUCIÓN DEL AÑO 2015 NOTIF. EN 2015: 13

RESOLUCIONES DENEGADAS

	AÑO 2013	
--	-----------------	--

AGOSTO RESOLUCIONES 2012 DENEGADAS TOTAL: 4

AGOSTO RESOLUCIONES 2013 DENEGADAS TOTAL: 5

MAYO RESOLUCIONES DENEGADAS 2013 TOTAL: 14

TOTAL: 23

Parque Vehicular 2010

Clase Vehiculo	Cantidad
ALQUILER	5436
AMBULANCIA	157
AUTOBUS	436
AUTOBUS (Trans)	4845
AUTOMOVIL	303166
CABEZAL	6418
CAMION LIVIANO	20048
CAMION PESADO	31456
CUADRIMOTO	423
MICROBUS	15058
MICROBUS (Trans)	2578
MOTOCICLETA	51111
PANEL	8647
PICK UP	183614
REMOLQUE	5407
REMOLQUE <15	314
REMOLQUE >15	2492
REPARADOR	1
TRICIMOTO	3099
VENDEDOR (Auto)	314
Totales	645020

Parque Vehicular 2011

Clase Vehiculo	Cantidad
ALQUILER	5558
AMBULANCIA	157
AUTOBUS	494
AUTOBUS (Trans)	5268
AUTOMOVIL	317540
CABEZAL	7086
CAMION LIVIANO	21190
CAMION PESADO	32881
CUADRIMOTO	485
MICROBUS	15530
MICROBUS (Trans)	2763
MOTOCICLETA	63298
PANEL	9333
PICK UP	187787
REMOLQUE	6042
REMOLQUE <15	314
REMOLQUE >15	2492
REPARADOR	1
TRICIMOTO	3167
VENDEDOR (Auto)	314
Totales	681700

Parque Vehicular 2012

Clase Vehiculo	Cantidad
ALQUILER	5683
AMBULANCIA	157
AUTOBUS	587
AUTOBUS (Trans)	5786
AUTOMOVIL	336618
CABEZAL	7692
CAMION LIVIANO	22643
CAMION PESADO	34501
CUADRIMOTO	558
MICROBUS	15952
MICROBUS (Trans)	2883
MOTOCICLETA	82258
PANEL	10051
PICK UP	192127
REMOLQUE	6628
REMOLQUE <15	314
REMOLQUE >15	2492
REPARADOR	1
TRICIMOTO	3239
VENDEDOR (Auto)	323
Totales	730493

Parque Vehicular 2013

Clase Vehiculo	Cantidad
ALQUILER	5840
AMBULANCIA	157
AUTOBUS	679
AUTOBUS (Trans)	6258
AUTOMOVIL	361423
CABEZAL	8349
CAMION LIVIANO	24205
CAMION PESADO	35989
CUADRIMOTO	662
MICROBUS	16391
MICROBUS (Trans)	3207
MOTOCICLETA	107188
PANEL	10848
PICK UP	196777
REMOLQUE	7266
REMOLQUE <15	314
REMOLQUE >15	2492
REPARADOR	1
TRICIMOTO	3445
VENDEDOR (Auto)	323
Totales	791634



Parque Vehicular 2014

Clase Vehiculo	Cantidad
ALQUILER	5973
AMBULANCIA	157
AUTOBUS	734
AUTOBUS (Trans)	6812
AUTOMOVIL	388265
CABEZAL	8962
CAMION LIVIANO	25693
CAMION PESADO	37201
CUADRIMOTO	735
MICROBUS	16912
MICROBUS (Trans)	3431
MOTOCICLETA	136557
PANEL	11676
PICK UP	200739
REMOLQUE	7889
REMOLQUE <15	314
REMOLQUE >15	2492
REPARADOR	1
TRICIMOTO	3593
VENDEDOR (Auto)	323
Totales	858459



Año 2013

Clase veh / Depto	AHUACHAPAN	CABAÑAS	CHALATENANGO	CUSCATLÁN	LA LIBERTAD	LA PAZ	LA UNIÓN	MORAZÁN	SAN MIGUEL	SAN SALVADOR	SAN VICENTE	SANTA ANA	SONSONATE	USulután	Total
ALQUILER	5	3	132	53	119	60	143	15	1095	3571	40	81	137	137	5918
AMBULANCIA	1		7	1	11	1			9	132	3	3	4	1	165
AUTOBUS	16	1	4	30	132	37	15	3	16	373	5	30	68	6	700
AUTOBUS (Trans)	216	173	223	136	883	789	351	76	547	2031	206	671	562	201	6666
AUTOMOVIL	7424	3410	5856	5753	60540	8107	5907	3102	20712	38703	4360	23200	13199	9306	343481
CABEZAL	151	57	69	147	2056	730	173	87	353	3196	60	647	1100	333	8180
CAMION LIVIANO	816	648	692	788	3620	1174	534	456	1424	9577	550	1712	1443	960	24319
CAMION PESADO	1596	954	1655	841	4723	1226	1448	1281	3328	11078	1282	2812	1935	1734	36272
CUA ORIMOTO	56	11	23	3	146	5	25	14	47	244		44	31	11	649
MICROBUS	374	249	360	196	1067	430	730	243	1366	7841	206	1185	513	523	16645
MICROBUS (Trans)	140	61	24	45	533	112	38	19	190	1684	15	254	41	93	1292
MOTOCICLETA	4150	2446	4301	2750	12136	3698	3060	2835	11110	38911	1892	10362	5282	6806	109790
PANEL	128	57	129	166	2136	209	94	50	458	6504	68	550	247	348	10946
PICK UP	8065	5172	8210	5352	21879	9484	13490	6471	19697	55551	5267	18013	10750	11552	198138
REMOLQUE	111	50	74	87	1541	217	111	54	282	2019	42	128	1107	135	7160
REMOLQUE +15	8	1	2	2	23	1	2		10	195	3	18	15	2	330
REMOLQUE +15	24	3	20	14	879	29	18	27	70	1170	17	125	229	30	2650
REPARADOR										1					1
TRICICLO	642	173	167	78	471	146	171	74	274	474	49	259	105	284	3473
VENDEDOR (Auto)					65					260					325
Total	23930	13466	21981	16285	114257	25404	25643	14981	60992	213526	14061	65422	36806	12121	779070

Año 2014

Clase veh / Depto	AHUACHAPAN	CABAÑAS	CHALATENANGO	CUSCATLÁN	LA LIBERTAD	LA PAZ	LA UNIÓN	MORAZÁN	SAN MIGUEL	SAN SALVADOR	SAN VICENTE	SANTA ANA	SONSONATE	USulután	Total
ALQUILER	5	4	135	61	133	70	144	15	1103	3666	40	83	136	211	5938
AMBULANCIA	1		7	1	11	1			9	132	3	3	4	1	165
AUTOBUS	20	1	7	33	152	39	17	4	17	338	5	31	72	6	743
AUTOBUS (Trans)	236	143	233	251	926	299	367	89	571	2170	217	730	618	231	7092
AUTOMOVIL	7604	3552	6137	6011	64170	8383	6383	3227	21987	39931	4574	29745	13721	9892	364367
CABEZAL	171	67	93	153	1185	246	127	96	372	3501	64	699	1166	347	9084
CAMION LIVIANO	437	647	713	812	3840	1177	556	478	1485	10133	561	1779	1511	996	25521
CAMION PESADO	1629	968	1682	869	4874	1251	1872	1378	3398	11448	1121	2664	1958	1762	32176
CUA ORIMOTO	59	13	25	4	158	7	28	35	50	263	1	20	37	19	748
MICROBUS	338	252	364	402	1156	656	746	252	1386	8042	206	1214	521	531	17064
MICROBUS (Trans)	147	63	25	48	560	131	43	19	194	1783	16	275	48	95	3489
MOTOCICLETA	5168	2918	5324	2940	14591	4707	3779	3284	13566	47351	7382	12563	6449	8477	133139
PANEL	134	61	134	176	2121	217	106	63	468	6940	72	576	260	355	11603
PICK UP	8144	5214	8275	5387	22357	9551	12604	6741	10040	56859	5309	18239	10876	11650	201236
REMOLQUE	116	58	78	87	1623	230	114	61	300	1340	43	346	1141	129	7666
REMOLQUE +15	8	1	2	2	23	1	2		10	195	3	18	15	2	330
REMOLQUE +15	24	3	20	14	879	29	18	27	70	1170	17	125	229	30	2650
REPARADOR										1					1
TRICICLO	645	175	170	78	476	153	180	85	291	514	51	268	112	297	3597
VENDEDOR (Auto)					65					260					325
Total	35486	14180	23417	17329	121640	37149	26842	15724	65322	356839	14882	69726	38006	14607	851395

Nota: Los datos e 781 actualizados hasta el 21 de Octubre de 2014

