



Sergio García Palacín
Teniente de la Guardia Civil
Jefe del Destacamento de Tráfico de Torrelavega
Sector de Tráfico de Cantabria

**EL QUEBRANTAMIENTO DE LAS
INMOVILIZACIONES DE VEHÍCULOS
EN LAS VÍAS INTERURBANAS DE
CANTABRIA**

EL QUEBRANTAMIENTO DE LAS INMOVILIZACIONES DE VEHÍCULOS EN LAS VÍAS INTERURBANAS DE CANTABRIA

Sumario: 1.-INTRODUCCIÓN. 2.-EL QUEBRANTAMIENTO DE LA INMOVILIZACIÓN. 2.1.-Sanciones y penas. 2.2.-Análisis estadístico de los quebrantamientos cometidos en las vías interurbanas de Cantabria (2018/2022). 3.-LA INMOVILIZACIÓN EN LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO. 3.1.-Medios utilizados para inmovilizar vehículos. 4.-ENTREVISTAS Y ENCUESTA. Entrevista a Autoridades en materia de seguridad vial. Entrevistas a Responsables de Cuerpos Policiales competentes en seguridad vial. Encuesta a componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS. BIBLIOGRAFÍA.

Resumen: Nuestro ordenamiento jurídico en materia de la seguridad vial y de la ordenación del transporte terrestre regula la medida provisional de la inmovilización de un vehículo aplicada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y del transporte. El quebrantamiento de estas inmovilizaciones supone que en muchas ocasiones se genere un grave riesgo para la seguridad vial al permitir que se continúen cometiendo las infracciones que motivaron la aplicación de la medida, especialmente las relacionadas con el consumo de alcohol o drogas, por su relevancia en la producción de la siniestralidad vial con víctimas mortales. Con el propósito de evitar o minimizar estos quebrantamientos que se producen en las vías interurbanas de Cantabria, es necesario realizar un estudio que incida en la idoneidad de las actuales sanciones y penas asociadas, y en la práctica de las inmovilizaciones de vehículos que realizan los componentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, desde la perspectiva de la eficacia de sus medios para asegurar la medida provisional y de su regulación interna sobre el procedimiento operativo para aplicarla.

Abstract: Our legal system on road safety and land transport regulation regulates the provisional measure of the immobilization of a vehicle applied by the authority agents in charge of traffic and transport surveillance. The violation of these immobilizations means that in many cases a serious risk is generated for road safety by allowing the violations that motivated the application of the measure to continue being committed, especially those related to the consumption of alcohol or drugs, due to their relevance in the production of road accidents with fatalities. In order to avoid or minimize these violations that occur on the interurban roads of Cantabria, it is necessary to carry out a study that affects the suitability of the current sanctions and associated penalties, and the practice of vehicle immobilizations carried out by the components. of the Traffic Group of the Civil Guard, from the perspective of the effectiveness of its means to ensure the provisional measure and its internal regulation on the operating procedure to apply it.

Palabras clave: Quebrantamiento, inmovilización, seguridad vial, transporte terrestre, siniestralidad vial.

Keywords: Breakdown, immobilization, road safety, land transportation, road accidents.

ABREVIATURAS.

ATGC.- Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

BOC.- Boletín Oficial del Cuerpo (Guardia Civil).

BOE.- Boletín Oficial del Estado.

COTA.- Centro de Operaciones de Tráfico.

CP.- Código Penal

DGT.- Dirección General de Tráfico.

H.- Hipótesis.

LOTT.- Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

LSV.- Ley de Seguridad Vial.

PD.- Pregunta Derivada.

RDL.- Real Decreto Legislativo.

ROTT.- Reglamento de ordenación de los Transportes Terrestres.

SIGO.- Sistema de Gestión Operativa (Aplicación informática Guardia Civil).

1.- INTRODUCCIÓN.

Durante la prestación del servicio diario de los componentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) es habitual que se practique la inmovilización de un vehículo, como medida provisional o cautelar encaminada a impedir que ciertas infracciones administrativas o penales se sigan cometiendo, en aras de garantizar la seguridad vial y la leal competencia en el sector del transporte terrestre, o incluso para asegurar la sanción pecuniaria de ciudadanos infractores no residentes en el territorio nacional.

En Cantabria, los agentes pertenecientes al Sector de Tráfico de la Guardia Civil realizan estas inmovilizaciones de vehículos en sus vías interurbanas, y sus quebrantamientos hacen que en muchas ocasiones se continúe poniendo en grave peligro la seguridad vial, produciéndose en algunos casos siniestros viales o conducciones temerarias.

Tampoco debe obviarse la repercusión mediática que tienen estos quebrantamientos, principalmente cuando se inmovilizan los vehículos por infracciones relativas al consumo de alcohol y drogas, y sus autores vuelven a ser denunciados en reiteradas ocasiones por la comisión de los mismos hechos, tras saltarse las sucesivas inmovilizaciones.

Estos hechos, hicieron que se planteara si las actuales sanciones y penas reservadas a los quebrantamientos ejercen la suficiente capacidad de disuasión en los potenciales autores, y a su vez, si la función de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia de tráfico y de garantizar la seguridad vial, se debía limitar solamente a aplicar la medida provisional de la inmovilización en los casos amparados por la legislación vigente, o debía ir más allá, e intentar asegurarla de la mejor manera posible para evitar que se produzcan los quebrantamientos y se continúen cometiendo las infracciones que dieron lugar a la inmovilización, especialmente cuando dichas infracciones generan un grave riesgo para la seguridad vial. Fruto de estas reflexiones, surgió la idea de afrontar este trabajo, como una herramienta encaminada a prevenir el quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria, focalizando el estudio en optimizar la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y en la conveniencia de las sanciones y penas aplicadas a sus autores, para en su caso, establecer las oportunas propuestas de mejora.

Una vez definido el problema, el presente estudio se centrará en los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se practicaron en las vías interurbanas de Cantabria durante los últimos cinco años.

El desarrollo del presente trabajo de investigación se desarrolla a partir de la siguiente pregunta:

- ¿Se pueden evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria mejorando la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y elevando las sanciones y penas aplicadas a sus autores?

Para ayudar a resolver esta pregunta de partida, surgen y se resuelven las siguientes preguntas derivadas:

- ¿Se contempla en la normativa interna de la ATGC algún procedimiento para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos?
- ¿Se puede mejorar la eficacia de los medios o mecanismos utilizados por la ATGC para inmovilizar los vehículos?
- ¿Se deben aumentar las sanciones y penas impuestas a los responsables de los quebrantamientos?

A su vez, estas preguntas conducen a la formulación de las siguientes hipótesis para abordar el presente estudio:

- “Si existiera en la ATGC un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones se reduciría el número de quebrantamientos”;
- “Si la ATGC utilizase unos medios o mecanismos más eficaces para realizar las inmovilizaciones se podría evitar que se produzcan quebrantamientos”;
- “Si se endurecieran las sanciones y penas por quebrantar las inmovilizaciones se podría disminuir el riesgo de que se materializasen”.

Para el desarrollo del presente ensayo, el método de estudio que se ha empleado es el hipotético-deductivo, en el que partiendo del análisis e interpretación del fenómeno estudiado se tratará de validar o rechazar, en su caso, las hipótesis planteadas inicialmente, siguiendo unas líneas de investigación previamente definidas. Así mismo se ha recurrido a un paradigma cualitativo basado en el análisis de numerosa documentación relacionada con la medida provisional de la inmovilización del vehículo, así como en las entrevistas y encuestas realizadas a personas que ejercen cargos y funciones relacionados con la seguridad vial.

2.- EL QUEBRANTAMIENTO DE LA INMOVILIZACIÓN.

Tras inmovilizar un vehículo, el agente de tráfico ordena expresamente a su conductor la imposibilidad de conducirlo hasta que cesen las causas que la motivaron, y en caso de contravenir dicha orden, quebrantaría dicha inmovilización. Estos casos de quebrantamiento no se castigan de igual manera, dependiendo si se les aplica la legislación de seguridad vial o la del transporte terrestre, o incluso la penal.

Los quebrantamientos de las inmovilizaciones permiten que se puedan continuar cometiendo las infracciones que dieron lugar a su inmovilización, con el grave perjuicio que eso supone. Para valorar si los quebrantamientos que se producen en las vías interurbanas de Cantabria suponen un problema para la seguridad vial y para el sector del transporte, se realizará un análisis estadístico de los datos registrados en el Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

2.1- Sanciones y penas.

El quebrantamiento de la inmovilización de un vehículo está considerado como una desobediencia a la orden expresa de un agente de la autoridad. Esta particular visión se debe a que cuando el agente inmoviliza un vehículo, advierte expresamente a su conductor de la prohibición de conducirlo hasta que desaparezcan las causas que la motivaron, las cuales también deben de ser comprobadas por un agente con carácter previo al levantamiento de la inmovilización. El incumplimiento de esta prohibición, sin la autorización expresa de un agente, consumaría el quebrantamiento y, por consiguiente, la desobediencia.

En un primer momento, estos quebrantamientos se perseguían por vía penal, imputando a sus autores una supuesta falta por una desobediencia leve a los agentes de la autoridad, tipificada en el artículo 634 del Código Penal (CP) y castigada con la pena de multa de diez a sesenta días. Este hecho generaba numerosas comparecencias judiciales de los agentes de tráfico, con el consiguiente perjuicio para el servicio, además de la sobrecarga de trabajo para los Juzgados.

Pero es a partir del año 2015, cuando se producen dos importantes reformas legislativas que afectarán de lleno a la forma de castigar los quebrantamientos de las inmovilizaciones en el ámbito de la seguridad vial, encontrándonos por un lado con la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que opera una profunda reforma del C.P. en la que se despenalizan muchas faltas y otras pasan a ser delitos leves; y por otro lado entra en vigor la nueva Ley de Seguridad Ciudadana (Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo) que derogaba y sustituía la anterior Ley del año 1992. Entre las faltas que dejaron de castigarse por vía penal y pasaron a convertirse en infracciones administrativas, se encontraba la desobediencia leve a los agentes de la autoridad, la cual se incorporó como infracción grave en la nueva Ley de Seguridad Ciudadana (artículo 36, punto 6), sancionada con multa de 601 a 30.000 euros.

A partir de esta reforma, los quebrantamientos de las inmovilizaciones pasan a sancionarse como infracciones administrativas, siendo inicialmente tramitadas a las Delegaciones o Subdelegaciones de Gobierno como infracciones de desobediencia a los agentes en el ejercicio de sus funciones de acuerdo con la Ley de Seguridad Ciudadana 4/2015. Sin embargo, con la entrada en vigor el día 31 de enero de 2016 del Real Decreto Legislativo (RDL) 6/2015, de 31 de Octubre, y por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se establece en su artículo 76, apartado j), como infracción grave el hecho de “*no respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico*”, ya que en su antecesora LSV (el ya derogado R.D.L. 339/1990) sólo estaba tipificado el hecho de no respetar las señales de los agentes (artículo 65, apartado 4, opción j), sin hacer mención a las órdenes de los agentes. Con esta nueva redacción quedaba tipificada la desobediencia a los agentes de tráfico en la legislación de la seguridad vial, permitiendo denunciar el quebrantamiento de la inmovilización de un vehículo como infracción grave al artículo 76.j), de la LSV, en relación al artículo 143, apartado 1º, del Reglamento General de Circulación (RGC), sancionada con multa de 200 euros y detracción de 4 puntos de la autorización administrativa para conducir. En el año 2022, con la entrada en vigor de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, que modificaba el RDL 6/2015 de la LSV, se modifica el artículo 76, apartado j), quedando su actual redacción con el siguiente texto: “*no respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación,*

ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes”, con lo que también se incluye la desobediencia a las órdenes de la autoridad competente en materia de tráfico.

Con la introducción de esta nueva infracción por la desobediencia a las órdenes de los agentes de tráfico en la LSV, ¿cabría la posibilidad de denunciar el quebrantamiento de una inmovilización relacionado con la seguridad vial por la anteriormente citada Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana? Para responder a esta pregunta, hay que acudir a la propia Ley de Seguridad Ciudadana, concretamente a su artículo 31, donde se establecen las normas concursales, indicando en su punto 1º que “*los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de esta u otra Ley se sancionarán observando las siguientes reglas*” y en su apartado a) que “*El precepto especial se aplicará con preferencia al general*”, lo que implica que si en la legislación de tráfico está recogida la infracción específica, se debe aplicar primero la específica por la materia en preferencia al de otra legislación subsidiaria, como sería en este caso la Ley de Seguridad Ciudadana. Este criterio legal también está recogido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la cual en el punto 1º de la disposición adicional primera regula las especialidades por razón de la materia, estableciendo que “*los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales*”. Es por ello que las denuncias administrativas correspondientes a los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se realicen en el ámbito administrativo de la seguridad vial, se deberán formular como infracciones al artículo 76, apartado j) de la LSV y serán remitidas a la Jefatura Provincial de Tráfico competente para sancionar en materia de seguridad vial.

En cambio, desde el año 2003 para los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos relacionadas con normativa del transporte terrestre sí que existe un tipo específico de infracción administrativa. Así pues, la Ley 29/2003 que versa sobre la mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, y modifica parcialmente la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), tipifica por primera vez en el punto 7 del artículo 140 la infracción específica del quebrantamiento, incluyendo como infracción muy grave “*el quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales*”. A día de hoy, sigue existiendo esta infracción específica en la LOTT en su artículo 140, punto 12, y en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), en su artículo 197, punto 13, con la redacción de “*el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo*”, estando considerada muy grave y sancionada con la multa de 4001 a 6000 euros.

Como ya se ha explicado, la infracción por el hecho de la inmovilización viene recogida desde dos ámbitos distintos, el de la Seguridad Vial y el del Transporte, todo ello dependiendo de si aplica la legislación de seguridad vial o del transporte terrestre por carretera. La principal diferencia estriba en la calificación de la infracción, definiéndose como muy grave en la normativa de transportes y solamente como grave en la de seguridad vial. Desde el punto de vista del autor del presente artículo, no parece muy adecuada la consideración de infracción grave en el ámbito de la seguridad vial, pues para proceder a inmovilizar un vehículo se tienen que cometer infracciones que entrañen un

grave peligro para la seguridad vial, consideradas en la mayoría de los casos como infracciones muy graves, y el hecho de quebrantar dicha inmovilización supone que se puedan continuar cometiendo las mismas infracciones que comprometerían gravemente la seguridad vial, y sin embargo, se castigan como infracciones graves, sancionadas en la mayoría de los casos con multas de menor cuantía que la infracción inicial que supuso la inmovilización, haciendo que para el infractor pueda resultar más ventajoso quebrantar que cumplir con la inmovilización.

Por último, se plantea el hecho de que si con la despenalización de la falta de desobediencia leve queda descartada por completo la vía penal para castigar a los autores de los quebrantamientos de las inmovilizaciones, o si por el contrario en algún caso se les podría aplicar la comisión del delito de desobediencia grave a los agentes de la autoridad, tipificado en el artículo 556, apartado 1, del vigente CP, castigado con pena de prisión de tres meses a un año o multa de seis a dieciocho meses. A medida que avancemos en el presente artículo se intentará resolver dicha cuestión.

2.2.- Análisis estadístico de los quebrantamientos cometidos en las vías interurbanas de Cantabria (desde el año 2018 hasta el año 2022).

Para realizar el análisis estadístico de los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que realizaron los componentes de la ATGC en las vías interurbanas de Cantabria, se han solicitado los datos de los últimos 5 años (2018/2022) al Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

En la gráfica insertada a continuación se muestran los datos contenidos en el libro de inmovilizaciones¹ que posee el Centro de Operaciones de Tráfico (COTA) del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, en el que se registran todas las inmovilizaciones de vehículos relacionadas con la legislación de seguridad vial y del transporte terrestre, y su correspondientes quebrantamientos.

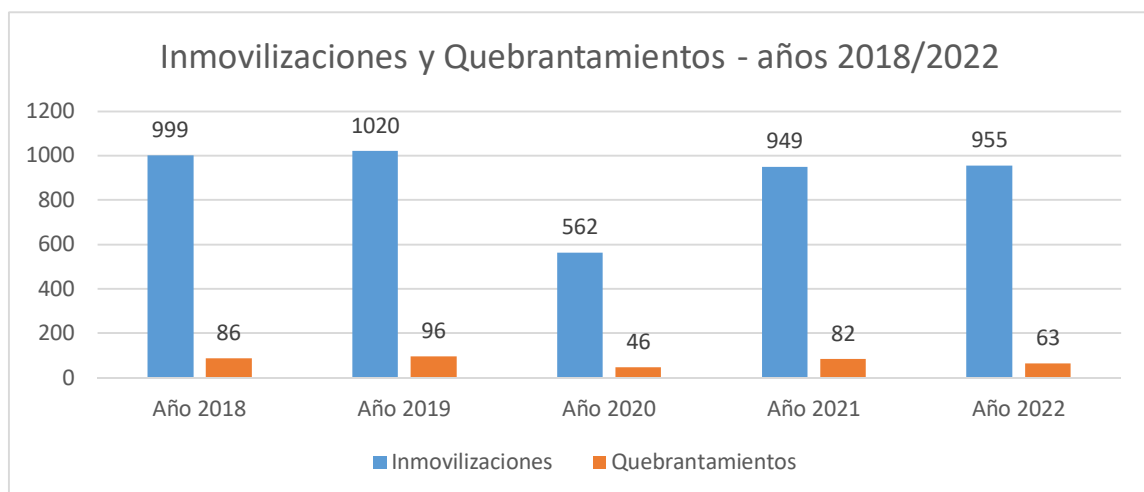


Gráfico n°1: N° Total Inmovilizaciones/Quebrantamientos en vías interurbanas de Cantabria-2018/2022. Fuente: Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria

¹Libro que deben disponer los COTAs, según las Normas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Título 2 Nombramiento del servicio, apartado 42.9.

En este gráfico se muestra el número total de inmovilizaciones de vehículos llevadas a cabo en las vías interurbanas de Cantabria, frente al número total de los quebrantamientos de esas inmovilizaciones, durante los últimos 5 años (desde 2018 hasta 2022), siendo éstas, desglosadas por años, las siguientes:

- En el año 2018 se produjeron un total de 999 inmovilizaciones, siendo quebrantadas 86 de ellas, lo que supone un 8'6 % del total.
- En el año 2019 se inmovilizaron un total de 1020 vehículos, siendo quebrantadas 96 de ellas, lo que representa un 9'4 % del total. Durante el año 2020 se produjeron las restricciones de movilidad por la pandemia del Covid, reduciéndose el número de inmovilizaciones a un total de 562, de las cuales 46 fueron quebrantadas, suponiendo el porcentaje del 8'1 %.
- El año 2021 posterior a la pandemia, las cifras de inmovilizaciones vuelven a ser similares a las de prepandemia, haciendo un total de 949, produciéndose 82 quebrantamientos, haciendo un 9'6 % del total.
- Finalmente, durante el pasado año 2022 se inmovilizaron un total de 955 vehículos, con el resultado de 63 quebrantamientos, significando un 6'5 % del total.

Durante estos 5 años objeto del presente estudio, se observa que el porcentaje anual de quebrantamientos oscila entre 8 y 9 %, exceptuando el año 2022 que se reduce al 6'5 %, debiéndose quizás este descenso a que se realizaron menos pruebas de drogas por reducirse el suministro de los kits para su detección.

Aunque estos porcentajes de quebrantamientos no son alarmantes, sí que suponen un número demasiado elevado que conviene reducir por el peligro que conllevan para la seguridad vial.

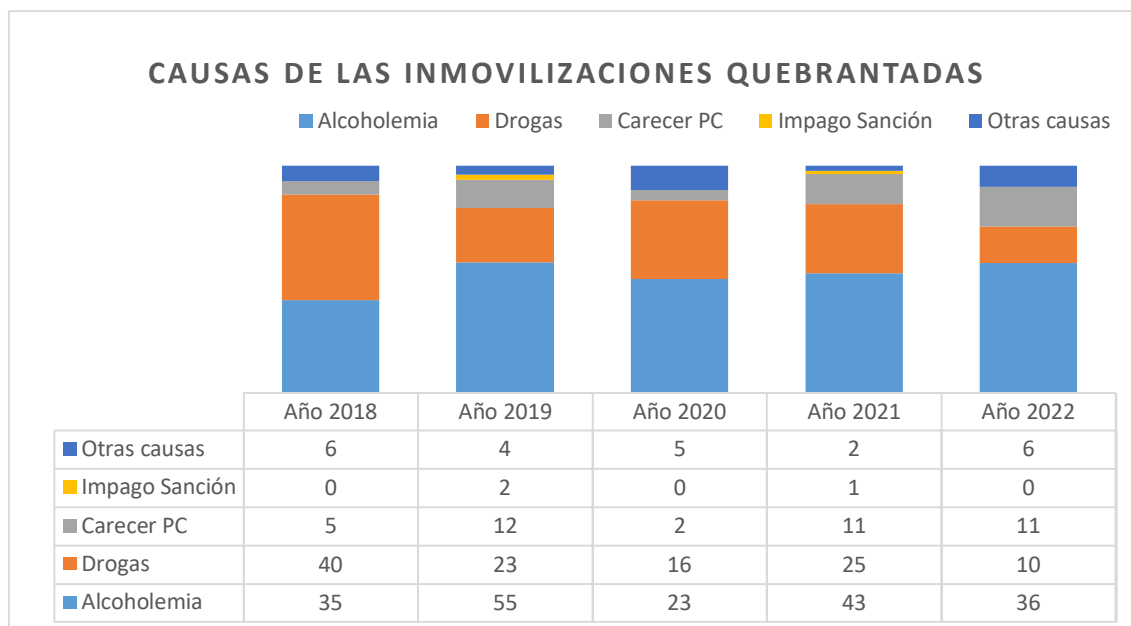


Gráfico n°2: N° Total de las principales causas de las inmovilizaciones quebrantadas-2018/2022. Fuente: Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria

En esta gráfica se exponen las principales causas de las inmovilizaciones quebrantadas durante los años de estudio, que van desde el año 2018 hasta el 2022, resultando ser en su mayoría consecuencia de infracciones por consumo de alcohol y drogas, por carecer de permiso de conducción, y resultando casi inapreciable el número por impago de sanciones. Con respecto a los quebrantamientos de las inmovilizaciones consecuencia de infracciones cometidas a la normativa de transportes, están incluidas en “otras causas”, junto con otras infracciones por ITVs negativas y deficiencias graves en el vehículo, siendo su número escaso.

Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que los quebrantamientos más frecuentes se producen por las inmovilizaciones de vehículos en los que sus conductores han sido denunciados por infracciones de alcoholemia y drogas, que a su vez son las principales causas por las que los agentes de tráfico inmovilizan vehículos. Estos quebrantamientos se hacen especialmente peligrosos para la seguridad vial por la posibilidad de que su autor continúe conduciendo superando las tasas de alcoholemia o habiendo consumido drogas, siendo este factor especialmente relevante en la producción de siniestros viales.

Durante el año 2021, al 49'4 % de los conductores fallecidos en siniestros viales se les detectó conduciendo con presencia de alcohol, drogas o psicofármacos, y el 75% de esos conductores con resultado positivo de alcoholemia arrojaron una tasa muy alta, igual o superior a 1'2 gramos/litro en sangre (Pilar Llop, Ministra de Justicia, 2022), datos que evidencian la gravedad del problema.

3.- LA INMOVILIZACIÓN EN LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO.

A nivel de normativa interna, la ATGC cuenta con las “Normas de la Agrupación”, que son un compendio de normas y procedimientos que regulan cualquier aspecto relacionado con el servicio de los Guardias Civiles de la especialidad de Tráfico, en sus diferentes modalidades de motoristas y atestados, y con sus misiones de vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico y del transporte, de investigación como policía judicial del tráfico, de protección en pruebas deportivas, así como en lo relacionado al trato con el ciudadano.

En estas normas aparece regulada la inmovilización, la cual se recoge de manera dispersa en el Título 6 relativo al “*Procedimiento de control de la alcoholemia y el consumo de drogas en la seguridad vial*” (especifica el modo particular de practicar la inmovilización de vehículos para los casos de alcoholemia y drogas, y el modo de proceder ante su quebrantamiento) y en el Título 6 relativo al “*Procedimiento de control y vigilancia del tráfico, la circulación de vehículos a motor y el transporte por carretera*” (establece un breve procedimiento de inmovilización de vehículos amparado en los supuestos de la derogada Ley de Seguridad Vial anterior, una serie de medidas a adoptar ante tales supuestos, la forma de proceder para levantar una inmovilización y para su quebrantamiento, y detalla las inmovilizaciones de vehículos en materia de transportes por carretera, estableciendo pautas de actuación para realizar sus inmovilizaciones), pero no recoge la diferente casuística aplicable a las inmovilizaciones de vehículos relacionados con la seguridad vial y el transporte terrestre, ni resuelve algunos de los problemas operativos que surgen cuando se practican las inmovilizaciones, como por ejemplo los ocasionados a la hora de levantar las inmovilizaciones llevadas a cabo por una patrulla distinta y se han colocado inmovilizadores que tienen diferentes llaves, o el

modo de proceder ante los quebrantamientos en los que se dañe o desaparezca el inmovilizador.

Es por todo ello que se considera necesario crear un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos de manera unificada y que recoja toda la casuística posible, tanto las ejecutadas conforme a la normativa de seguridad vial como a las del transporte terrestre por carretera, y que esté actualizado y establezca unas pautas de actuación comunes que aseguren la efectividad de la inmovilización y contribuyan a evitar que se produzcan los quebrantamientos.

3.1.- Medios utilizados para inmovilizar vehículos.

Para asegurar las inmovilizaciones y evitar que se produzcan quebrantamientos, es fundamental la utilización de inmovilizadores que impidan la conducción el vehículo. Actualmente, la ATGC dispone de los siguientes tipos de inmovilizadores:

- Inmovilizador de tipo “pitón” para motocicletas, que se coloca en alguna de las ruedas. Por su tamaño y flexibilidad de pueden portar en vehículos de cuatro ruedas y en motocicletas.



Imagen n°1: Inmovilizador para motocicletas. Fuente: Elaboración propia.

- Inmovilizador de tipo “cepo” para vehículos, colocado en el volante y uno de los pedales. Por su tamaño y flexibilidad se pueden portar en vehículos de cuatro ruedas y motocicletas.



Imagen n°2: Inmovilizador cepo volante-pedal. Fuente: Elaboración propia.

- Inmovilizador de tipo “cepo” para vehículos, colocado en ruedas de grandes dimensiones. Este tipo de inmovilizador lo facilitó la Dirección General de Transportes y Comunicaciones de Cantabria para que lo utilizaran los Agentes de la Agrupación destinados en el Sector de Tráfico de Cantabria con cometidos específicos de vigilancia del transporte por carretera. Debido a su tamaño sólo se puede portar en vehículos de cuatro ruedas, y está indicado para inmovilizar vehículos de gran volumen, tales como camiones y autobuses.



*Imagen n°3: Inmovilizador cepo rueda grandes dimensiones.
Fuente: Elaboración propia.*

Los dos primeros inmovilizadores tienen la gran ventaja de poder ser transportados en una motocicleta, lo que facilita la práctica de las inmovilizaciones cuando se realiza el servicio en este vehículo, ya que para asegurar dicha medida no hay que depender de otra patrulla en vehículo de cuatro ruedas que lleve un inmovilizador. Cuando se realizan estos servicios en motocicleta, cada vez se dispone de menos espacio en las maletas laterales para llevar todo el material necesario, incluyendo el inmovilizador. Por ello, sería conveniente buscar el lugar adecuado en la maleta lateral para que el inmovilizador tipo cepo “volante-pedal”, que es el más utilizado porque se puede colocar en la mayoría de los vehículos, ocupe menos espacio y, a su vez, quede bien sujeto, para evitar que cada vez que se abra la maleta pueda caer y extraviarse.



Imagen n°4: Propuesta de sujeción del inmovilizador en interior maleta lateral de motocicleta. Fuente: Elaboración propia.

Desde un punto de vista operativo, el principal inconveniente que tienen estos inmovilizadores es que cada uno tiene una llave diferente, y aunque parezca un detalle sin importancia, a la hora de optimizar los recursos humanos para la prestación del servicio esto se convierte en un gran problema. Ello se debe a que, para levantar la inmovilización de un vehículo sólo puede hacerlo la patrulla que tiene la llave del inmovilizador utilizado, aunque pudiera estar otra disponible en una posición más cercana, y en caso de no poder levantar la inmovilización en su turno de servicio, tiene que entregar la llave a otra patrulla que realice el relevo, complicándose más la situación si encima no es de la misma Unidad y se han realizado un número elevado de inmovilizaciones. A esto hay que sumarle el riesgo de extravío de las llaves, que en ocasiones tienen que pasar por varias patrullas hasta que se levanta la inmovilización del vehículo. Con una llave universal para todos los inmovilizadores se conseguiría, en la mayoría de los casos, mejorar el tiempo de respuesta para levantar las inmovilizaciones, al poder realizarla la patrulla disponible más cercana al lugar del vehículo inmovilizado, y solucionar el problema que genera el localizar la patrulla que tienen la llave de cada inmovilizador utilizado para levantar las inmovilizaciones.

La efectividad de la inmovilización depende en gran medida de la colocación de un inmovilizador que impida la conducción del vehículo. Estos inmovilizadores con los que cuenta la ATGC tienen que ser colocados correctamente y de manera eficaz para que se logre el aseguramiento de la medida. Aunque parezca fácil su instalación, si no se tiene una formación al respecto, es probable que la primera vez que se utilicen no se coloquen de forma correcta, especialmente con el segundo y el tercero de los mencionados anteriormente, facilitando que se pueda cometer el quebrantamiento.

Según la experiencia profesional de quien suscribe, se reseñan a continuación las peculiaridades de instalación para cada tipo de inmovilizador:

- El inmovilizador de tipo “pitón”: es el más fácil de instalar en las motocicletas, ya que solamente es necesario colocarlo en alguna de las ruedas de la motocicleta, y en caso de tener un punto fijo, amarrarlo también a éste, para afianzarlo con mayor eficacia.



Imagen n° 5 y 6: Colocación del inmovilizador tipo “pitón” en la rueda delantera de una motocicleta. Fuente: Elaboración propia.

- El inmovilizador de tipo “*cepo de volante-pedal*”: es el más utilizado porque se puede instalar en la mayoría de vehículos. El problema de instalación surge cuando el cepo no tiene la suficiente longitud para enganchar el pedal y el volante, o porque la anchura del volante del vehículo no permite su colocación o en caso de permitirlo, queda muy ajustado y puede dañar el material con el que está forrado el volante.



Imagen n° 7: Colocación del inmovilizador tipo “cepo volante-pedal” en un vehículo. Fuente: Elaboración propia.

- El inmovilizador de tipo “*cepo de rueda de grandes dimensiones*”: se utiliza para inmovilizar vehículos de gran volumen, como camiones y autobuses. Por su tamaño y peso, se recomienda que este cepo sea colocado por dos personas.



*Imagen n° 8: Colocación del inmovilizador tipo “cepo de rueda” en un camión.
Fuente: Elaboración propia.*

Es por lo anteriormente referido que se considera que los medios con los que cuenta la ATGC para asegurar las inmovilizaciones son adecuados, aunque sería conveniente disponer de algún otro tipo de inmovilizador para suplir los casos en los que no es posible la instalación del inmovilizador de tipo “*cepo volante-pedal*” o no se puede acceder al interior del habitáculo del vehículo para su colocación, y a su vez, establecer unas normas que expliquen cómo se instalan los distintos tipos de inmovilizadores adjudicados a las Unidades, para que cualquier Guardia Civil que los tenga que utilizar para inmovilizar un vehículo, no tenga dudas sobre la forma correcta y eficaz de colocarlos.

4.- ENTREVISTAS Y ENCUESTA.

Con la finalidad de detallar aún más las posibles vicisitudes y peculiaridades relacionadas con el asunto tratado, se han llevado a cabo diversas entrevistas a diferentes autoridades y responsables de cuerpos policiales relacionados con la seguridad vial, así como a componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, quienes con sus aportaciones ayudarán a una mayor clarificación de las diferentes situaciones inicialmente planteadas.

Extractos de las entrevistas llevadas a cabo a diferentes autoridades en materia de seguridad vial:

El día 17 de marzo de 2023, se procedió a entrevistar al Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria, D. José Miguel Tolosa Polo, a resultas de la cual se destaca que:

- Los supuestos recogidos en el artículo 104 de la LSV requieren, por su inmediatez, gravedad y búsqueda de una reducción de los riesgos asociados a la seguridad vial, de una garantía que asegure la eficacia de cada actuación, evitando así los perjuicios que los supuestos quebrantamientos pudieran ocasionar.
- Los avances técnicos en los mecanismos para efectuar las inmobilizaciones deben permitirnos disponer de herramientas más robustas y eficaces que garanticen la efectividad de las medidas. También es importante disponer de un número suficiente de equipos que puedan permitir su utilización en diferentes eventos (festejos populares, festivales de música, diferentes concentraciones...) en los que presumiblemente el número de inmobilizaciones a realizar pudiera ser elevado.
- Dado el riesgo que para la seguridad vial genera el quebrantamiento de la inmobilización, resulta oportuna una tipificación distinta de este tipo de conducta en la legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial, pareciendo lógico una mayor sanción económica que disuada a los posibles infractores de la realización de tal conducta. Respecto a la sanción de retirada de puntos del permiso de conducción, podríamos plantearnos que al estar ante una conducta que no siempre va a tener responsabilidad en el conductor y que lo que constituye realmente es una desobediencia clara a la orden de la Autoridad y sus agentes, podría ser objeto de sanción únicamente económica (con una elevación de la cuantía económica), pero sin dar lugar a la detracción de puntos.

El pasado día 20 de marzo de 2023, se procedió a entrevistar al Fiscal de Seguridad Vial en Cantabria, D. Jesús Dacio Arteaga, reseñándose a continuación lo más destacado de dicha entrevista:

- El delito de desobediencia grave del artículo 556.1 del CP es de muy difícil aplicación en los supuestos de quebrantamiento de la inmobilización de vehículos, por los requisitos que exige actualmente la Jurisprudencia, en cuanto a su aplicación y en cuanto a su tipificación delictiva. Aunque no se descarta la posibilidad de aplicar el delito de desobediencia a agentes de la autoridad al quebrantamiento de la inmobilización de vehículos, pero en la realidad o aplicación práctica concreta, habría que ir al caso y circunstancias concretos, siendo su uso muy restringido.
- En los supuestos de quebrantamiento de una inmobilización de un vehículo, en los que aparece dañado el inmovilizador o el mismo desaparece de lugar, considera que solo cabe, en el orden penal, utilizar los tipos del hurto o los daños. Seguramente por delito leve, bien del artículo 234.2, bien del 263 párrafo segundo, aunque desconoce el valor de los inmovilizadores, imaginando que no superarán los 400 €.

La aplicabilidad del tipo del delito de hurto o el de daños, siempre dependerá del dolo o intención del autor. En estos casos, con carácter general, suponemos que la intención es quebrantar la inmobilización, como dolo directo de primer grado. En segundo lugar, su dolo incide en el daño, que es lo que el autor hace

inevitablemente (dolo directo de segundo grado) y la sustracción del dispositivo parece muy secundaria y no ve dolo, ni ánimo de lucro, aunque residualmente, podría aplicarse el delito de hurto con la doctrina del dolo eventual.

Entrevista a Responsables de Cuerpos Policiales competentes en Seguridad Vial.

El pasado día 20 de febrero de 2023, se procedió a entrevistar al Comisario Jefe de la División de Seguridad Vial de la Policía Foral de Navarra D. José Antonio Gurrea Martínez, reseñando a continuación los aspectos más destacados de la entrevista:

- Para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos se dispone de inmovilizadores de tipo cepo “*volante-salpicadero*”, y para los vehículos a los que no pueden acceder al interior disponen de inmovilizadores del tipo “*cepo de rueda*”, todos ellos con llave universal para cada tipo de cepo.
- En relación a las estadísticas relacionadas con los quebrantamientos de las inmovilizaciones, en el año 2022 se inmovilizaron un total de 2.026 vehículos en la provincia de Navarra, habiendo sido quebrantadas 12 de ellas, lo que supone un 0,59 % del total.
- En caso de quebrantamiento de una inmovilización, llevándose el vehículo con el cepo aún sujeto al mismo, el cual se ha tenido seguramente que destruir o resultar dañado para inutilizarlo, se le investigará al autor de estos hechos por un supuesto delito de daños, además de formularse la correspondiente denuncia administrativa por el quebrantamiento realizado.
- En la Policía Foral disponen de un procedimiento normalizado de trabajo sobre las inmovilizaciones de vehículos en el cual se indica el procedimiento a seguir para este supuesto, se indica a qué unidad avisar de la inmovilización y de su posterior levantamiento, dónde practicar la misma, qué boletín rellenar, etc.

El pasado día 28 de febrero del año en curso se procedió a entrevistar al Subinspector Jefe de la Policía Local del Ayuntamiento de Torrelavega (Cantabria), D. Enrique Sáez Trigueros, de lo que se significa de manera destacada que:

- Se inmovilizan los vehículos en el mismo lugar si el vehículo está bien estacionado, y si no, se trasladan en grúa municipal al depósito municipal de vehículos.
- En relación a sus estadísticas de quebrantamientos de inmovilizaciones, en el año 2022 se inmovilizaron un total de 405 vehículos, siendo quebrantadas un total de 7 de estas inmovilizaciones, lo que supone un 1,72 % del total, por lo que el procedimiento habitual de trasladar al depósito municipal los vehículos es lo más efectivo.
- Para llevar a cabo las inmovilizaciones y su posterior levantamiento, se dispone de un protocolo operativo.

El pasado día 22 de febrero de 2023, se procedió a entrevistar al Major Jefe de la División de Tráfico y Seguridad Vial de la Guarda Nacional Republicana de Portugal, reseñándose a continuación lo más significativo:

- Para las inmovilizaciones de vehículos solo se poseen inmovilizadores del tipo “*cepo de rueda*” para turismos y furgonetas.

- Aunque no se disponen de estadísticas sobre los quebrantamientos de las inmovilizaciones producidas; en las vías urbanas los inmovilizadores de “*bloqueo de rueda*” son muy efectivos (ya que dichos aparatos son difíciles de retirar). En el resto de casos, las inmovilizaciones son notificadas por escrito, y los conductores normalmente respetan la inmovilización por el temor a cometer un supuesto delito de desobediencia en caso de quebrantar dicha inmovilización.
- Disponen de una norma interna que regula cómo se tienen practicar las inmovilizaciones de vehículos realizadas.

Encuesta llevada a cabo con componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

El día 3 de marzo de 2023 se realizó una encuesta anónima a través de medios telemáticos a los componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, pertenecientes a los Destacamentos de Tráfico de Torrelavega, Laredo, San Vicente y Reinosa, siendo contestada por 35 de ellos.

Realizada la encuesta, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La totalidad de los encuestados considera que llevar a cabo la inmovilización de vehículos de manera eficaz es muy importante para la seguridad vial.
- La primera vez que inmovilizaron un vehículo, casi la mitad de ellos (45'7%) no sabía colocar el inmovilizador de forma correcta y eficaz.
- El 71'4% afirma carecer de una formación adecuada para colocar de forma eficaz los distintos tipos de inmovilizadores con los que cuenta la ATGC.
- En cuanto a los problemas que tienen los encuestados a la hora de levantar la inmovilización de un vehículo llevada a cabo mediante un inmovilizador de su Unidad, un 20% de ellos alega tener dificultades porque no se dispone de un protocolo único para comunicar entre los miembros de la Unidad que hay un vehículo inmovilizado, por la problemática que les genera tener llaves distintas para cada inmovilizador, produciendo esto que en numerosas ocasiones no se sepa quién tiene la llave y tarde en aparecer, convirtiéndose esto en un hándicap para el empleo de esta medida, y porque no tienen formación práctica con el inmovilizador para vehículos de gran volumen. En cambio, cuando el inmovilizador empleado es de otra Unidad, el porcentaje de los encuestados que tiene problemas para levantar la inmovilización aumenta hasta el 48'6%, alegando principalmente dificultades para localizar la llave perteneciente a otra unidad, sobre todo cuando la patrulla de la otra unidad finalizó su servicio.
- Casi todos los encuestados consideran necesario desarrollar un procedimiento específico que regule la práctica de la inmovilización y su posterior levantamiento.
- La mayoría opina que habría menos infractores aumentando la sanción administrativa por el quebrantamiento de una inmovilización.
- A la pregunta de texto libre para que aportaran propuestas de mejora para la práctica de las inmovilizaciones de vehículos con el fin de evitar que se produzcan quebrantamientos, casi todas las repuestas iban encaminadas a que se imparta una formación adecuada respecto a la colocación de los inmovilizadores, a disponer de una llave universal para la apertura de todos los inmovilizadores, al menos a nivel Sector, al aumento del número de inmovilizadores disponibles, a utilizar otros inmovilizadores que eviten entrar en el habitáculo del vehículo como pueden ser los de rueda, a utilizar otros mecanismos más eficaces como la retirada del vehículo

inmovilizado en grúa para trasladarlo a un depósito hasta que cesen los motivos, y al aumento de la sanción por los quebrantamientos que se produjesen.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.

El quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos permite que se continúen cometiendo ciertas infracciones tasadas que dieron lugar a la aplicación de la medida provisional de inmovilizar un vehículo, con el grave problema que ello puede suponer al persistir el riesgo para el bien jurídico que intentaban proteger las diferentes legislaciones aplicables relativas a la seguridad vial y a la ordenación del transporte terrestre, o incluso, a la penal.

El presente trabajo de investigación pretende analizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se produjeron en las vías interurbanas de Cantabria durante los últimos 5 años (en el período que va desde 2018 hasta 2022), para definir el problema y poder dar respuesta a la pregunta de partida: ¿Se pueden evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria mejorando la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y elevando las sanciones y penas aplicadas a sus autores?. Dilucidándose que una mejora a aplicar podría basarse en una optimización de la práctica de las inmovilizaciones de los vehículos a nivel operacional y policial, así como una adecuación de las sanciones y penas asociadas al quebrantamiento para disuadir a los posibles infractores.

Para profundizar en los problemas derivados de la aplicación de las inmovilizaciones en las vías interurbanas de Cantabria, se realizó un análisis estadístico de las inmovilizaciones de vehículos efectuadas por el Sector de Tráfico de la Guardia Civil en las citadas vías y sus posteriores quebrantamientos, centrandó el estudio en los últimos 5 años (desde 2018 hasta 2022). A la vista de los resultados obtenidos, se puede concluir que existe un número considerable de quebrantamientos, situándose el porcentaje anual entre un 8 y 9 % de las inmovilizaciones practicadas, salvo en el año 2022, durante el cual este porcentaje bajó al 6'5 %, posiblemente debido a que se realizaron un número menor de pruebas de drogas que en los años anteriores. En cuanto a las causas de las inmovilizaciones quebrantadas, se comprobó que el número de quebrantamientos relacionados con la normativa de transportes terrestres es insignificante en comparación con los producidos en materia de seguridad vial, resultando ser mayoritarios los quebrantamientos producidos por infracciones referentes al consumo de alcohol y drogas, que a su vez, son de las infracciones que mayor peligro generan para la seguridad vial por su notable incidencia en la producción de siniestros viales con fallecidos.

Llegados a este punto, conviene ir respondiendo al resto de cuestiones que se planteaban al inicio de este estudio:

- ¿Se contempla en la normativa interna de la ATGC algún procedimiento para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos?

Aunque la ATGC dispone en su normativa interna de varios procedimientos que tratan las inmovilizaciones de vehículos, es evidente la necesidad de crear un único procedimiento operativo de actuación para inmovilizar vehículos que esté actualizado y abarque los supuestos establecidos en materia de seguridad vial y de transportes

terrestres, con sus respectivas salvedades, y que establezca unas pautas operativas comunes para llevar a cabo las inmovilizaciones y su posterior levantamiento, así como en los casos de quebrantamiento. Esta exigencia se reafirma con la encuesta realizada a los componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, en la que el 80% de los encuestados consideran necesario establecer, a nivel operativo, un procedimiento específico que regule la práctica de las inmovilizaciones y su posterior levantamiento. Además, todos los responsables de los Cuerpos policiales competentes en seguridad vial que fueron entrevistados aseguraron disponer de un procedimiento operativo, protocolo o norma interna sobre la inmovilización de vehículos para la actuación policial.

- ¿Se puede mejorar la eficacia de los medios o mecanismos utilizados por la ATGC para inmovilizar los vehículos?

Los inmovilizadores que dispone la ATGC son de tres tipos, uno tipo “*pitón*” para inmovilizar las motocicletas, otro tipo “*cepo de volante-pedal*” que se puede utilizar en la mayoría de los vehículos, y el último tipo “*cepo para ruedas de grandes dimensiones*” para inmovilizar vehículos con gran volumen, como camiones y autobuses. Aunque estos inmovilizadores ofrecen una serie de ventajas e inconvenientes desde el punto de vista operativo, se considera que por sí mismos muestran una eficacia aceptable para asegurar las inmovilizaciones de vehículos. El problema reside en que para inmovilizar la mayoría de vehículos sólo se puede utilizar el inmovilizador tipo “*cepo volante-pedal*” y no se dispone de otro tipo de inmovilizador que abarque otras formas de instalación y pueda compensar las carencias de éste. Asimismo, resulta preciso establecer unas normas que expliquen a los agentes la forma correcta y eficaz de colocar los diferentes tipos de inmovilizadores, puesto que según los resultados de la encuesta realizada a los Guardias Civiles pertenecientes al Sector de Tráfico de Cantabria, casi la mitad de ellos la primera vez que inmovilizaron un vehículo no sabían colocar el inmovilizador de forma correcta y eficaz, y el 71’4% afirmó no tener una formación adecuada para colocar de forma eficaz los distintos tipos de inmovilizadores que posee la ATGC.

- ¿Se deben aumentar las sanciones y penas a imponer a los responsables de los quebrantamientos?

Los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos están considerados como infracciones de desobediencia a los agentes de la autoridad y su castigo dependerá de la legislación aplicada. En el ámbito penal, sólo se pueden castigar los quebrantamientos como una desobediencia grave a los agentes de la autoridad, tipificada en el artículo 556.1 del CP y con la pena de prisión de 3 meses a 1 año o multa de 6 a 8 meses. Según la entrevista realizada al Fiscal de Seguridad Vial de Cantabria, su aplicación debe ser muy restringida, aplicada a un caso y circunstancias concretas de especial gravedad, pues conforme al principio penal general de intervención mínima, se deberían aplicar en primer lugar las sanciones administrativas, quedando el ámbito penal relegado a la última instancia.

En la legislación de ordenación de transporte terrestre, el quebrantamiento de la inmovilización está tipificado como una infracción específica (artículo 140.12 de la LOTT y artículo 197.13 del ROTT), considerada como infracción muy grave y sancionada con la multa de 4001 a 6000 euros. La infracción y la sanción se estiman

adecuadas, tanto en su calificación de muy grave como en la cuantía de la multa, porque se supone que para que cumpla con la finalidad preventiva debe tener como mínimo la calificación de la infracción de mayor gravedad que se quiere impedir que se siga cometiendo con la aplicación de la medida de la inmovilización, para que en caso de quebrantar no resulte más ventajoso.

En cambio, en materia de seguridad vial, la infracción por quebrantar una inmovilización de un vehículo no es una infracción particular, sino que está incluida dentro del abanico de conductas consideradas como infracciones por no respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad, calificada como infracción grave (artículo 76, apartado j, de la LSV) y sancionada con multa de 200 euros y la detracción de 4 puntos de la autorización para conducir. Esta tipificación de infracción grave no parece que sea proporcional al grave perjuicio que causa para la seguridad vial el hecho de que se puede seguir cometiendo una infracción muy grave, como pudieran ser las relacionadas con el consumo de alcohol y drogas, ni mucho menos la sanción ejerce un poder disuasorio en el potencial autor del quebrantamiento, porque el abono de 100 € (aplicando el descuento) de multa seguramente pueda ser más asumible que el perjuicio de no poder utilizar el vehículo. Igualmente, este argumento concuerda con lo expresado por el Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria en su entrevista, el cual opina que debido a la trascendencia que para la seguridad vial tiene el quebrantamiento de la inmovilización, parecería oportuna una tipificación distinta de esta conducta en la LSV, y sería lógica una mayor sanción económica que disuada al hipotético infractor, pero sin dar lugar a la detracción de puntos, ya que en esta conducta no siempre va a tener responsabilidad el conductor y constituye una desobediencia clara a la orden de la Autoridad y sus agentes.

En base a las conclusiones obtenidas anteriormente, se procede a comprobar si se validan las hipótesis planteadas al inicio del presente texto, siendo las mismas:

- *“¿Si existiera en la ATGC un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones, se reduciría el número de quebrantamientos?”*

En la respuesta a esta cuestión se constata la necesidad de crear un procedimiento operativo de actuación sobre la práctica de las inmovilizaciones de vehículos que clarifique a los agentes de la ATGC la forma de proceder y resuelva sus dificultades, para conseguir la mayor efectividad de la medida y evitar que se produzcan quebrantamientos. Por lo tanto, queda validada la hipótesis formulada.

- *“¿Si la ATGC utilizase unos medios o mecanismos más eficaces para realizar las inmovilizaciones, se podría evitar que se produzcan quebrantamientos?”*

Al responder a esta pregunta se comprueba que los medios con los que cuenta la ATGC para practicar las inmovilizaciones de vehículos son eficaces, si bien debido a sólo disponer un tipo de inmovilizador que se utiliza para realizar la mayoría de las inmovilizaciones, haría falta dotar de algún modelo diferente de inmovilizador que supla la carencias de instalación de éste, para que ninguna inmovilización se quede sin asegurar mediante la colocación de inmovilizadores, y además estos medios deben estar acompañados de unas normas que expliquen su instalación para garantizar aún más su eficacia. Por ello, esta hipótesis sólo puede validarse parcialmente.

- “¿Si se endurecieran las sanciones y penas por quebrantar las inmovilizaciones, se podría disminuir el riesgo de que se materializasen?”

Respondiendo a ello se puede concluir que sería preciso establecer una infracción específica para los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos realizadas para garantizar la seguridad vial, calificándola en la LSV como una infracción muy grave con mayor sanción económica, para con ello conseguir un mayor efecto preventivo. Sin embargo, en materia penal y de transportes, las penas y sanciones se consideran suficientes y no requerirían un endurecimiento. En consecuencia, sólo se puede validar parcialmente esta hipótesis planteada.

Finalmente, y para dar respuesta a la pregunta de partida, se llega a la conclusión de que si se mejora la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC a través de la implantación de un procedimiento operativo de actuación para inmovilizar vehículos y de la dotación de unos inmovilizadores suficientes y eficaces, con sus normas de uso, para que garanticen la efectividad de la medida, y se acomete una reforma de la LSV para establecer la infracción específica por el quebrantamiento de la orden de inmovilización, calificada como infracción muy grave y sancionada con una multa de mayor cuantía, se conseguirá evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos.

En base a los resultados del estudio realizado, se plantean las siguientes propuestas de mejora:

1. Elevar una propuesta a la DGT para establecer una infracción específica por “quebrantar la orden de inmovilizar un vehículo dictada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”, calificada como infracción muy grave y sancionada con la multa de 1000 euros, sin detracción de puntos.
2. Incluir en el Manual de la Especialidad de Tráfico un procedimiento operativo de actuación sobre las inmovilizaciones de vehículos y una norma técnica sobre la instalación correcta y eficaz de los inmovilizadores de vehículos, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Orden General número 30/2021 de 9 de septiembre, por la que se regula la especialidad de Tráfico y la estructura, organización y funciones de la ATGC (Dirección General de la Guardia Civil, 2021).
3. En los Pliegos de Prescripciones Técnicas de los nuevos contratos de adquisición de motocicletas, incluir la instalación en el interior de las maletas laterales de una sujeción para el inmovilizador tipo “cepo de volante-pedal” que es el más utilizado, para que vaya colocado en el hueco inferior del fondo de la maleta, y así lograr optimizar el espacio en el interior de las maletas y que el inmovilizador vaya bien sujeto y no se caiga cada vez que se abra la maleta.
4. Proveer de un mayor número de inmovilizadores para que todos los vehículos de cuatro ruedas y motocicletas vayan dotados con al menos un inmovilizador, y además queden depositados en la Unidad un mínimo de otros dos inmovilizadores de incidencias, para reforzar el módulo del vehículo utilizado cuando se prevea que se pueden producir un número elevado de inmovilizaciones.
5. Adquirir inmovilizadores que dispongan de una llave universal, para mejorar la operatividad de las patrullas que realizan las inmovilizaciones y posteriormente las levantan.
6. Abastecer de algún otro tipo de inmovilizador que supla las carencias de instalación del inmovilizador tipo “cepo volante-pedal”, ya que es el único inmovilizador disponible para inmovilizar la mayoría de los vehículos, salvo las motocicletas y los

de gran volumen, como por ejemplo inmovilizadores tipo cepo de rueda para turismos y furgonetas (evitaría entrar dentro del habitáculo del vehículo a inmovilizar) o inmovilizadores tipo cepo de volante al salpicadero (no requiere el ajuste de la longitud del cepo). A modo de propuesta de investigación futura, se podría trabajar en la elaboración de un software informático que se pueda descargar en la centralita del vehículo a inmovilizar a través de una conexión tipo “USB”, que impida la puesta en marcha del vehículo y que posteriormente la permita para levantar la inmovilización.

7. Establecer en las acciones formativas de las Unidades una formación operativa sobre las inmovilizaciones de vehículos y una explicación práctica sobre la colocación correcta y eficaz de los diferentes tipos de inmovilizadores.
8. Articular con la DGT otros mecanismos más eficaces, que complementen los medios utilizados por la ATGC, para garantizar la máxima efectividad de la inmovilización en aquellos supuestos que un posible quebrantamiento comprometa gravemente la seguridad vial, especialmente con aquellos conductores que sean reincidentes en el quebrantamiento, como por ejemplo disponer de un servicio de grúa para el traslado del vehículo inmovilizado a su base o a depósitos municipales concertados hasta que desaparezcan las causas de la inmovilización, con cargo de los gastos al infractor.
9. Registrar aquellos infractores que quebranten la inmovilización un vehículo en la base de datos “SIGO- Sistema Integrado de Gestión Operativa” de la Guardia Civil, para que dicha información pueda ser consultada por las patrullas de servicio y puedan adoptar las medidas preventivas oportunas de vigilancia y aseguramiento de la inmovilización, que ayuden a evitar otro posible quebrantamiento.

BIBLIOGRAFÍA

- Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. (Normativa interna). Normas de la Agrupación. Título 2 Nombramiento del servicio, Título 11 Proc. de control de la alcoholemia y el consumo de otras drogas en la seguridad vial, Título 6 Proc. de control y vigilancia del tráfico, la circulación de vehículos a motor y el transporte por carretera.
- Baños, A. (03 de febrero de 2022). tuteorica.com. Obtenido de <https://tuteorica.com/blog/blog-legislacion/inmovilizacion-del-vehiculo-por-carecer-de-seguro/>
- DGT. (6 de agosto de 2010). Escrito de respuesta a consulta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre inmovilizaciones vehículos en carretera. Fuente: Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.
- DGT Instrucción 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114. (8 de mayo de 2014). Policialocalaragon.com. Obtenido de http://www.policialocalaragon.com/legislacion/trafico/instrucciones/dgt_instruccion_14-v-106_14-s-133_14-c-114_ley_6-2014_08-05-2014-.pdf
- Dirección General de la Guardia Civil. (14 de septiembre de 2021). Orden General número 30/2021 de 9 de septiembre, por la que se regula la especialidad de Tráfico y la estructura, organización y funciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. España: BOC núm. 38. .
- Dirección General de Transporte Terrestre. (4 de septiembre de 2009). Escrito de respuesta a consulta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre inmovilizaciones vehículos extranjeros. Fuente: Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.
- Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. (02 de marzo de 2020). Ministerio Fiscal. Obtenido de https://www.fiscal.es/search?p_p_id=com_liferay_portal_search_web_search_results_portlet_SearchResultsPortlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_com_liferay_portal_search_web_search_results_portlet_SearchResultsPortlet_mvcPath=%2Fview_cont
- Jefatura del Estado. (31 de julio de 1987). Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. España: BOE número 182.
- Jefatura del Estado. (24 de noviembre de 1995). Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal. España: BOE núm. 281. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>
- Jefatura del Estado. (9 de octubre de 2003). Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. España: BOE núm. 242.

Jefatura del Estado. (5 de julio de 2013). Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. España: BOE núm. 160.

Jefatura del Estado. (2 de octubre de 2015). Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. España: BOE núm. 236.

Jefatura del Estado. (31 de marzo de 2015). Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. España: BOE núm. 77.

Jefatura del Estado. (31 de marzo de 2015). Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. España: BOE núm. 77.

Mínguez, J. (11 de abril de 2018). Lawyerpress.com. Obtenido de <https://www.lawyerpress.com/2018/04/11/el-decomiso-del-vehiculo-en-los-delitos-contra-la-seguridad-vial/>

Ministerio de la Presidencia. (21 de noviembre de 2003). Real Decreto 1428/2003, Reglamento General de Circulación. España: BOE núm. 306 .

Ministerio de la Presidencia. (05 de Noviembre de 2004). Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. España: BOE núm. 267.

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. (8 de octubre de 1990). Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. España: BOE número 241.

Ministerio del Interior. (31 de Octubre de 2015). Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. España: BOE número 261, páginas 103167 a 103231.

Pilar Llop, Ministra de Justicia. (20 de julio de 2022). Lamoncloa.gob.es. Obtenido de <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/justicia/Paginas/2022/200722-informe-toxicologico-victimas-trafico.aspx>

STC núm. 108/1984, de 26 de noviembre. (21 de diciembre de 1984). Tribunal Constitucional. España: BOE supl. al núm. 305, página 8, II Fundamentos Jurídicos, apartado b).

STS 672/2019. (15 de enero de 2019). CENDOJ. Obtenido de Poderjudicial.es: <https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>