



Arartekoaren 2021R-1739-19 Ebazpena, 2021eko azaroaren 3koa. Horren bidez, Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailari gomendatzen zaio berrikus dezala Ibilgailuen Azterketa Teknikoaren araudiari lotutako trafikoko arau-hauste batengatik ezarritako zehapen bat.

Aurrekariak

1. (...)k Arartekoarengana jo zuen Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailak jarri zion zigorrarekin ados ez zegoela adierazteko. Izan ere, ez zuen ibilgailua aurkeztu azterketa teknikorako behar zen epean eta, horren ondorioz, Ertzaintzako agente batek 2019ko maiatzaren 7an salaketa jarri zion (...).

Kexan adierazi zuenez, Jundizko zentroak, Arabako Lurralde Historikoan zerbitzu publiko hori kudeatzeaz arduratzen denak, ez zuen hitzordu liberrik uztailaren 20a baino lehen, bai zentro horretan, bai Euskal Autonomia Erkidegoko beste zentro batzuetan, gai hori arautzen duen araudi berri bat indarrean sartzearen ondorioz, gainezka zegoelako.

Ziurtatu zuen, halaber, ibilgailuaren azterketa teknikoa 2019ko maiatzaren 4an iraungi zela jakinda ere, harekin inoiz ez zirkulatzeko ardura izan zuela, eta leku berean aparkatuta eduki zuela harik eta ibilgailua azterketa teknikora eraman arte.

Azkenik, kexagilearen aburuz, egoera horretan ezin zaio arau-hauste horrengatik erantzukizunik egotzi, ez baita bere errua izan, une horretan zegoen eskariari erantzun ezin zion zerbitzu publiko batena baizik.

2. Dagokion eskaera egin ondoren, Segurtasun Sailak zehapen-prozeduraren administrazio-espeditentearen kopia bat eta kexan jasotako gogoetei buruzko txosten bat bidali zizkion erakunde honi.

2.1. Administrazio-espeditentearen azterketatik, laburbilduta, honako egitate hauek atera daitezke:

- 2019ko maiatzaren 7an, 04:30ean, Ertzaintzako agente batek salaketa-buletina bete zuen, eta salatutako egitate gisa jarri zuen *“Vehículo matriculado no presentado a inspección técnica en el plazo debido (caducado a 5/05/19)”*, eta urratutako arau bezala 920/2017 Errege Dekretuko 6.1 artikulua⁵.

Buletin hori ez zen berehala jakinarazi, ibilgailuaren titularra kanpoan zegoelako, baina salaketa jakinarazteko dokumentu bat bidali zitzaion gero.

⁵ Urriaren 23ko 920/2017 Errege Dekretua, ibilgailuen azterketa teknikoa arautzen duena.



- Alegazioetan, kexagileak zehapen-espeditentea indarrrik gabe uzteko eskatu zuen, azterketa teknikora aurkeztu ez izanaren arrazoia zerbitzuaz arduratzen zen zentro ofiziala erabat gainezka egon izana baitzen.

Gainera, aipatzen zuen egoera hori egiaztatzeko, zentro horren hitzordu-egutegiari buruzko dokumentu bat aurkeztu zuen, baita 2019ko uztailaren 20rako emandako hitzorduaren frogagiri baten kopia bat ere.

- Zehapen-ebazpenak honako arrazoi hauetan oinarritu zuen zehapena: *“Concluida la fase de instrucción, y visto su escrito de 05-07-19, se considera que el vehículo no se había sometido a la ITV en plazo el día en que se detectó la infracción y que este órgano es competente para su sanción (art. 88.4 texto refundido de la Ley de tráfico RDLeg 6/2015)”*.
- Ondoren, kexagileak berraztertze-errekurtsoa aurkeztu zuen, eta aipatutako arrazoiak azpimarratu zituen bertan. Adierazi zuenez, apirilean azterketa gauzatzeko hitzordua hartzeko prest agertu zenean, uztailera arte ez zegoen tokirik, eta alde zuzeneko hitzordurik gabe ez zegoen zerbitzua jasotzerik. Hitzordu bat lortzeko zuen aukera bakarra lehendik zegoen bezeroetako batek bere hitzordua bertan behera uztea zen eta, beraz, azkenean, Euskal Autonomia Erkidegotik kanpoko beste zentro batera joan behar izan zuen.

Prentsako informazio jakin batzuei ere egiten zien erreferentzia kexagileak. Informazio horien arabera, arlo horretan eskumena zuten zenbait administrazio publikok aukera ematen zuten ibilgailuaren azterketa teknikoa eguneratu gabe izatea justifikatzeko, baldin eta egiaztatzen bazen hitzordua lotuta zegoela aurreko lizentzia indargabetu baino lehen.

Gainera, Administrazioak zerbitzuaren funtzionamendu egokia bermatzeko eta dagoen saturazioa arintzeko neurriak hartzeko duen erantzukizuna adierazi zuen berriz, ikuskapen teknikoa nahitaezkoa delako, eta, azkenik, aurreko alegazioetan emandako dokumentazioa aurkeztu zuen berriro.

- Errekurtsoa ezetsi egin zen, prozeduraren xede izan zen arau-haustea eragin zuen egitatea Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren Ibilgailuen Erregistroko fitxaren bidez frogatu zela argudiatuz. Horrez gain, espedientean jasotako agirien eta bertan egindako jarduketan arabera, nahikoa egiaztatuta geratu zen ibilgailuak ez zeukala IAT indarrean eta aurkeztutako alegazioek ezin zutela erantzukizunetik salbuetsi; izan ere, araudi aplikagarriaren arabera, beharrezkoa da ibilgailuaren egoera berria dokumentatuta egotea, eta araudi aplikagarriak ibilgailuaren ezaugarri teknikoak dokumentatuta edukitzera eta zerbitzuaren eta mantentze-lanen egoera egiaztatzeri behartzen du. Halaber, araudiak ez du epe gehigarririk aurrekusten azterketa berria egiteko, aurrekoa iraungi ondoren.





2.2. Txostenak berretsi egiten zuen zehapenaren baliozkotasuna, ibilgailuak Ibilgailuen Azterketa Teknikoa (IAT) edukitzeko legezko betebeharra aipatuz, bai eta arau-haustearen definizioa bera ere, arau-haustea zehatzeko ez baita beharrezkoa egoera horretan dagoen ibilgailua zirkulatzen egotea.

Horrez gain, adierazten zuen uztailaren 20ra arte hitzordua lortzeko ezintasuna justifikatzeko bere garaian aurkeztutako dokumentuak, data erreserbatu zela erakusten zuenak, ez zuela jaulkipen-datarik, eta, beraz, ez zuela egiaztatzen erreserba hori IAT iraungi baino lehen egin zenik. Hala ere, egoera hori frogatuz gero, prozeduran baloratu ahal izango zela adierazi zuen.

Bestalde, titularrak IAT zentroa libreki aukera zezakeela aipatu zen, eta amaitzeko adierazi zuen ibilgailuaren titularrak ikuskapena egiteko betebeharra betetzeko beste edozein zentro aukera zezakeela.

Azkenik, adierazi zuen izapidetzeak lege-aurreikuspenak errespetatu zituela, baita zehatzeko ahalaria datxezkion bermeak ere, eta ez zuela inolako defentsa-gabeziarik eragin.

3. Arartekoak Segurtasun Sailera jo zuen deskribatutako aurrekarietan eta gai horretan aplikatzekoa den araudian oinarritutako zenbait iritzi helarazteko, eta, horren arabera, prozeduraren izapidetzea ez zela egokia izan ondoriozta zitekeela aurreratzeko.

Bere erantzunean, Segurtasun Sailak ondorio horren aurkako iritzia agertu eta zehapena berretsi zuen.

Bi dokumentuetan jasotako argudioak jarraian agertzen diren ataletan aztertuko dira, eta, beraz, ez dira une honetan zehaztuko.

Gogoetak

1. Lehen aipatutako urriaren 23ko 920/2017 Errege Dekretuaren 6. artikulua aldizkako azterketa teknikoaren data eta maiztasuna ezartzen ditu eta Trafikoari buruzko Legearen⁶ 76.o) artikulua arau-haustetzat hartzen ditu Ibilgailuen Azterketa Teknikoa arautzen duten arauei dagozkienak.

Kexa eragin duen kasuan, ibilgailuak ez zeukan azterketa teknikoaren egunean 2019ko maiatzaren 5etik, eta, beraz, salaketa egin zenean, egun hori baino bi egun geroago, egoera horrek araudian arau-hauste gisa deskribatutakoari erantzuten zion.

⁶ Urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuak onartutako Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bateratua.





Izan ere, ibilgailuaren titularrak hala aitortu zuen, bai zehapena ezarri aurretik aurkeztutako alegazioetan baita erabaki horren aurka jarritako berraztertze-errekurtsioan ere.

Legezko manu horien aplikazio objektiboak finkatu zituen zehapena eta errekurtsioa ezestea, uste baitzuen arau-haustetzat deskribatutako ekintza egiaztatu egin zela, salaketaren egunean ibilgailua ez zelako behar zen epean IATan aurkeztu.

Hala ere, erakunde honen iritziz, kexaren eta hura eragin zuen zehapen-prozeduraren azterketak ezin du mugatu tipoaren barruko gertakarien barneratzeari buruzko egiaztapen soila egitera; aitzitik, sakonago aztertu behar dira salatutako gertaerei lotutako gainerako inguruabarrak. Izan ere, kexagileak bere jarreraren oinarri gisa zehapen-prozeduraren barruan planteatu bazituen ere, ez ziren berariazko tratamenduaren xede izan, beste izapiderik gabe ezetsiak baizik.

2. Lehenik eta behin, kontuan izan behar da salatutako arau-haustearen berezko tipikotasun-elementuak egotea (ibilgailuen Azterketa Teknikoa arautzen duten arauak ez betetzea, dagokion azterketa egiteko betebeharrari dagokionez) ez dela nahikoa berez arrazoi horrengatik zehapena oinarritzeko; horretarako, beharrezkoa da erantzukizuna kexagileari egotzi ahal izatea.

Horrela ondorioztatzen da honako hau adierazten duen 40/2015 Legearen⁷ 28.1 artikuluan *“Hauek bakarrik zehatu ahalko dira arauhauste administratibo diren egitateengatik: pertsona fisiko eta juridikoak, bai eta, lege batek jarduteko gaitasuna aitortzen dienean, ukitu-taldeak, nortasun juridikorik gabeko batasun eta entitateak eta ondare independente edo autonomoak, baldin eta egitate horien erantzule badira doloarengatik edo erruarengatik.”*

Erakunde honen ustez, artikulua horretan xedatutakoak eskatzen du kexaren xede den zehapen-prozedura eragin zuten egitateei lotutako inguruabar guztiak aztertzea, bai zerbitzua emateko baldintzei dagokienez, bai ibilgailuaren titularrak gauzatutako jarduketei dagokienez, erantzukizuna ezartzeko beharrezko elementurik ba ote zegoen zehaztu ahal izateko, honako erabaki judizial eta doktrinal hauek adierazitako ildotik:

“Este tribunal ha declarado que la Constitución consagra sin duda el principio de culpabilidad como principio estructural básico tanto del Derecho penal como del Derecho administrativo sancionador [por todas las SSTC 76/1990, de 26 de abril, FFJJ 4 y 5; 246/1991, de 19 de diciembre, FJ 2, y 86/2017, de 4 de julio, FJ 5 e)], vinculándolo con los arts. 10, 24 y 25 CE (por todas, STC 14/2021, de 28 de enero, FJ 5 y jurisprudencia allí citada).

Si bien nuestra doctrina no ha identificado un solo modo de entender el principio de culpabilidad, sí ha excluido una comprensión del mismo que permita admitir la existencia de un derecho penal «de autor» que determine las penas en atención a la personalidad del reo y no según la culpabilidad de este en la comisión de los hechos (por todas, STC 150/1991, de 4 de

⁷ 40/2015 Legea, urriaren 1ekoa, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoari buruzkoa.

julio, FJ 4). Ello supone que no resulta constitucionalmente legítimo tampoco un «derecho sancionador que determina las penas en atención al mero resultado y sin atender a la conducta diligente del presunto sujeto responsable [STC 76/1990, de 26 de abril, FJ 4 A)]» (STC 14/2021, de 28 de enero, FJ 5).

El principio de culpabilidad, tal y como se entiende en la jurisprudencia constitucional, proscribire la responsabilidad sin culpa, exigiendo no solo la autoría de la acción o de la omisión sancionables, sino también la necesidad de determinar la presencia de dolo o imprudencia. Tal y como se sintetiza en la STC 14/2021, de 28 de enero: «'Al principio de culpabilidad se anuda asimismo la proscripción de la responsabilidad sin culpa o responsabilidad objetiva en el ámbito del ius puniendi, lo que, además de exigir la presencia de dolo o imprudencia, conlleva también la necesidad de determinar la autoría de la acción o de la omisión sancionable (SSTC 120/1994, de 25 de abril, FJ 2; 103/1995, de 3 de julio, FJ 3, y 57/2010, de 10 de octubre, FJ 9; ATC 237/2012, de 11 de diciembre, FJ 3), así como el principio de la responsabilidad personal por hechos propios y no ajenos –principio de la personalidad de la pena o sanción– (SSTC 131/1987, de 20 de julio, FJ 6; 219/1988, de 22 de noviembre, FJ 3; 254/1988, de 21 de diciembre, FJ 5; 246/1991, de 19 de diciembre, FJ 2; 146/1994, de 12 de mayo, FJ 4 b); 93/1996, de 28 de mayo, FJ 1; 137/1997, de 21 de julio, FJ 5; 125/2001, de 4 de junio, FJ 6, y 60/2010, de 7 de octubre, FJ 4)'. (STC 185/2014, de 6 de noviembre, FJ 3)» (FJ 5).

En suma, el principio de culpabilidad exige que «la responsabilidad penal surja por la realización de un hecho antijurídico doloso imputable a una persona concreta por haber quedado así acreditado "más allá de toda duda razonable" [SSTC 81/1998, de 2 de abril, FJ 3; 145/2005, de 6 de junio, FJ 5 a), y 141/2006, de 8 de mayo, FJ 3]. Como ha dicho este tribunal, el principio de culpabilidad es el elemento "que marca la frontera de la vindicta con la justicia" (STC 133/1995, de 25 de septiembre, FJ 2; y en el mismo sentido, SSTC 102/1994, de 11 de abril, FJ 3; 34/1996, de 11 de marzo, FJ 3, y ATC 43/1996, de 26 de febrero, FJ 2)» (STC 57/2010, de 4 de octubre, FJ 9).

Ha de insistirse, por último, en relación con el principio de culpabilidad, que, en el ámbito del Derecho administrativo sancionador, el principio de culpabilidad «excluye la imposición de sanciones por el mero resultado y sin atender a la conducta diligente» del presunto sujeto responsable [STC 76/1990, de 26 de abril, FJ 4 A)]”

(Konstituzio Auzitegiaren 51/2021 Epaia, 2021eko martxoaren 15ekoa)

“(…) el Derecho sólo puede prohibir comportamientos voluntarios dolosos o imprudentes, ya que para el Derecho sancionador sólo pueden ser relevantes las conductas en que concurren tales notas. El Derecho administrativo sancionador, al igual que el Penal, sólo puede intentar legítimamente impedir las lesiones o puestas en peligro de los bienes jurídicos prohibiendo conductas voluntarias capaces de producir tales resultados de forma dolosa, por estar dirigidas conscientemente a lesionar tales bienes, o imprudentes, por lesionar tales bienes infringiendo las normas de cuidado exigibles en el sector, superando así el umbral del riesgo permitido. E. Gimbernat lo ha explicado así en el ámbito penal con argumentos también válidos para nosotros: “como el legislador lo único que puede motivar son conductas correctas, ahí está el límite de lo que racionalmente puede prohibir: si el sujeto se comporta cuidadosamente (lo único que está en su mano hacer) y, no obstante, lesiona fortuitamente un bien jurídico (lo que cae ya fuera de su control), ello no puede constituir una conducta prohibida, pues lo que el Derecho quería -y podía- producir se ha producido: que se actuase diligentemente al ejecutar la acción. [E. Gimbernat Ordeig, *Estudios de Derecho penal*, 3ª ed., Madrid, Tecnos, 1990, p. 180.]”

(Cano, T. (2009). La culpabilidad y los sujetos responsables en las infracciones de tráfico. *Revista de Documentación Administrativa*, 284-285, 83-119.)



Eta, horri dagokionez, Arartekoaren iritziz, esku artean dugun kasuan, egoera horrek kexagileari erantzukizuna egotzi ahal izatea zalantzan jartzera behartzen zuen.

Arartekoarentzat, ibilgailuaren titularraren erantzukizuna da soilik ez-betetzea norberaren jokabideagatik izan bada, jokabide hori ez badago beste inguruabar batzuegatik baldintzatuta.

Kasu honetan, ordea, inguruabar horiek oso garrantzitsuak dira eta ezin da ondorioztatu zehatutako gertaeretan eraginik izan ez zutenik. Ibilgailuaren titularrak azterketa egin behar zuen epean Euskal Autonomia Erkidegoan IAT egiteko zerbitzu publiko ofizial hori ematen zuten zentro ofizialak gainezka zeuden, arlo horretako araudi berria indarrean sartzearen ondorioz. Egoera horrek aipatutako zerbitzua normaltasunez ematea eragotzi zuen, eta eragin handia izan zuen Jundizko zentroan, Arabako Lurralde Historikoan dagoen bakarrean.

Hori dela eta, zehapen-prozedurak ez zuen alde batera utzi behar zerbitzu publikoaren gaitasun nahiko ez edukitzeari lotutako inguruabarren balorazio zehatza egitea, ezta inguruabar horiek erantzukizun horretan eta, beraz, prozeduraren azken emaitzan nola eragin zezaketen ere.

3. Segurtasun Sailak Arartekoari kexa-espeditzearen izapidetzearen esparruan helarazi zion lehen dokumentuan titularrari egotzen zion salatutako ibilgailuaren azterketa teknikoa eguneratu ez izanaren erantzukizun osoa; izan ere, adierazi zuenez, bera arduratu behar zen ibilgailua ikuskatzeko zentro bat bilatzeaz, nahiz eta hura erreferentziazko eremu geografikotik kanpo egon.

Bigarren txostenak erakunde honek adierazitakoaren ildotik egin zuen aurrera, onartu baitzuen hemen jasotako gorabeheren antzekoek pertsona baten erantzukizuna baldintzatu zezaketela edo, are gehiago, arau-haustea egitearen erantzukizunetik salbuetsi zezakeela, baldin eta inguruabar horiek ezin bazitzaizkion egotzi eta behar bezalako arretaz jokatu zuela frogatzen bazen.

Kasu horretan, eta administrazio horren arabera, gorabehera horiek Euskal Autonomia Erkidegoko IAT zentroak egun haietan gainezka egoteak baldintzatu zituen; izan ere, egoera horrek atzeratu egiten zuen ibilgailuen azterketa egiteko hitzorduak lortzea, eta atzerapena ezin zitzaien erabiltzaileei egotzi. Bestalde, jarduketako eginbidea agerian geratuko litzateke, hitzordua geroagoko data baterako eman bazitzaion ere, kexagileak egiaztatu zuelako berrikuspen berrirako hitzordua eskatu zuela aurreko IAT iraungi gabe zegoenean. Horrela, bermatuta geratuko litzateke kexagileak bere betebeharrak bete zituela, ahal zuen arte eta eska zekiokenera arte, eta hitzordua emateko orduan egondako atzerapenaren arrazoiak kanpotik zetozela; beraz, arrazoi horiek ez lukete zehapenik ekarri behar.





Ilido horretatik, kasu honetan ez da eztabaidatzen aipatutako inguruabarrak gertatu ziren, baina Segurtasun Sailak uste du ibilgailuaren titularrak ez zuela behar den gutxieneko ardura erakutsi, eta, beraz, ezin izango litzatekeela arau-haustearen erantzukizunetik salbuetsi.

Ondorio hori ateratzen da sail horrek alegazioekin batera aurkeztutako dokumentazioari buruz egindako balorazioagatik, eta adierazten duenez, ezin da egiaztatu hitzordu berria lortzen saiatu zenik aurreko IAT bukatu aurretik (2019ko maiatzaren 5a). Lehen adierazi den bezala, hitzordu-eskaeraren frogagiri baten kopia da, bai eta IATaren webguneak ekainean data liberrik eskaintzen ez zuela bermatzen duen dokumentu batena ere. Hala ere, Segurtasun Sailak zehaztu du frogagiri horretan ezin dela ikusi orri-oineko inprimatze-data, ezta hitzordua eskatu edo berretsi zen data ere, eta, beraz, ez zela egiaztatuta geratuko izapide hori adierazten den datan gauzatu zenik.

Sail horrek gaineratzen du berraztertze-errekurtsoaren edukiak agerian utzi zuela ez zela dataren erreserba itxi, eta ez zuela Jundizko zentroaren beraren ziurtagiririk aurkeztu, ezta erreserba berretsi izana egiaztatzen zuen mezu elektronikoa baten kopiarik ere.

4. Hala ere, zehapen-prozeduraren administrazio-espeditatea osatzen duen dokumentazioan ez dago jasota aipatutako alderdien berariazko baloraziorik, kexagileak bere alegazioetan eta berraztertze-errekurtsoan planteatu zituen arren. Era berean, ez dago ikuskapen teknikoa iraungi baino lehenagoko data lortzea ezinezkoa zela egiaztatze-errekurtsoa aurkeztu zuen frogaren baloraziorik, ezta inguruabar horiekin arduraz jokatu zuela egiaztatze-errekurtsoa aurkeztu zuen frogaren baloraziorik, ezta inguruabar horiekin arduraz jokatu zuela egiaztatze-errekurtsoa aurkeztu zuen frogaren baloraziorik ere.

Gauzak horrela, zehapenaren ebazpenak honako hau baino ez zuen adierazi: *“concluida la fase de instrucción, y visto su escrito de 05-07-19, se considera que el vehículo no se había sometido a la ITV en plazo el día en que se detectó la infracción y que este órgano es competente para su sanción”*. Zehapenaren aurka jarritako berraztertze-errekurtsoaren ezeztapenak ere ez zuen inolako aipamenik egin kexagileak bere posizioa oinarritzeko aipatutako inguruabarrei buruz, ezta aurkeztu zituen agiriei buruz ere.

Era berean, sail horrek ez zion interesdunari eskatu froga egokiago bat aurkezteko edo hitzordua erreserbatzeko agiria zein egunetan lortu zuen egiaztatze-errekurtsoa aurkeztu zuen frogaren baloraziorik, eta ez zuen erabaki ofiziotik jarduketarik egitea Jundizko zentroko aurretiko hitzorduen egoerari dagokionez, hark adierazitakoa egiazkoa zela egiaztatze-errekurtsoa aurkeztu zuen frogaren baloraziorik.

Horri dagokionez, ez da ahaztu behar administrazio-prozeduraren araudiak berak aurreikusten duela frogaldi bat ireki behar dela administrazioak ez baditu egiazkotzat jotzen interesdunek alegatutako egitateak, eta arlo horretako





zehapen-prozeduraren erregelamenduaren 14. artikulua⁸ ere jasotzen duela frogaldi hori ireki behar dela, gertakariak ikertu eta kalifikatzeko edo egon daitezkeen erantzukizunak zehazteko.

Hala eta guztiz ere, zehapen-prozedura amaitu ondoren, ikusi da zehapenari eusteko oinarri direla une hartako zerbitzu-egoeren esparruan kexagileak bere jarduketa justifikatzeko aurkeztutako dokumentaziotik sortutako zalantzetatik ateratako ondorioak.

Horrela, agerian geratzen da administrazioak inguruabar horiei buruz, orduan aurkeztutako dokumentazioari buruz eta kexagileak une hartan izan zuen jokabideari buruz egin duen balorazioak duen garrantzi berezia.

Ondorioz, erakunde honek uste du zehapen-espeditentean agerian utzi behar zela balorazio hori guztia eta, horrez gain, gertaerak erabat argitzeko behar ziren frogak egiteko aukera eman behar zela.

Jardun horiek arrazoizkoak izango ziratekeen, prozeduraren funtsezko elementuei buruzkoak baitziren, baita kexagileak egindako eginbidearen egiaztapenari buruzkoak ere; izan ere, alegazioetan zehaztutakoaren arabera egiaztatu ahal izan balitz, erantzukizuna ezin izango zitzaion egotzi.

Kexagileak adierazi zuen, hain zuzen ere, bere esku egon zen guztia egin zuela azterketa egiten saiatzeko eta arau-haustean erortzeko arriskuak minimizatzeko: hitzordua eskatzea aurreko azterketaren indarraldia amaitu baino lehen, norbaitek hitzordua ezeztatzen zuen interesa izatea bere hitzordua aurreratzeke eta, bitartean, ibilgailua aparkatuta eta zirkulatu gabe edukitzea, azterketa egin ahal izatearen zain.

Hala ere, prozeduran zehar jarrera horri defendatzen saiatu zen arren, bere argudioak ez ziren modu arrazoitu eta argian ezeztatu, eta ez zuen izan aurkeztutako dokumentazioak eragindako zalantzen berri. Horrek eragotzi egin zion aurkeztutakoari jarritako oztopoak eta berez zituen akatsak konpondu ahal izatea edo gertakariak beste modu batera baloratzera eramango zuten judizio-elementu berriak aurkeztea. Azken batean, defentsa-aukerei eragin zitzairen.

Erakunde hau ezin da Segurtasun Sailaren txostenaren ondorioekin bat etorri; izan ere, txosten horren arabera, ibilgailuaren titularrak erabateko arduragabetasunez jardun zuen.

Ilido horretan, zehapen-prozeduran salatutako egitateei dagokienez kexagileak erantzukizunik ez duela erabaki bada, erabaki horrek eragotzi egingo luke zehapen-prozedurarekin jarraitzea eta, ondorioz, zehapena ezartzea. Beraz, une honetan, Arartekoaren iritziz, zehapena berrikusi egin beharko litzateke.

⁸ Trafikoarekin, motordun ibilgailuen zirkulazioarekin eta bideko segurtasunaren lotutako zehapen-prozeduraren Erregelamendua, otsailaren 25eko 320/1994 Errege Dekretuak onetsi zuena.



Horregatik guztiagatik, gomendio hau egiten dugu, otsailaren 27ko 3/1985 Legeak –erakunde hau sortu eta arautzekoak– 11 b) artikuluan ezarritakoaren arabera:

GOMENDIOA

Berrikustea Ibilgailuen Azterketa Teknikoaren araudiari buruzko trafikoko arau-hauste batengatik kexagileari ezarritako zehapena, aurreko gogoetetan ezarritako parametroen arabera.

