

# LIVE STOP

## LA LEY QUE HA TENIDO CONSECUENCIAS INESPERADAS

*Por Karen Hoffman y Katelyn Mays*

*Estudiantes de Leyes de la Clínica de Abogacía y Justicia Social*

*Mayo de 2016*

*La versión en Español traducido por Aurora Camacho de Schmidt*

Stephen and Sandra  
**SHELLER**

 **CENTER** *for* **SOCIAL JUSTICE**



Temple University Beasley School of Law

## ***"LIVE STOP": LA LEY QUE HA TENIDO CONSECUENCIAS INESPERADAS***

### **¿Qué significa "Live Stop"?**

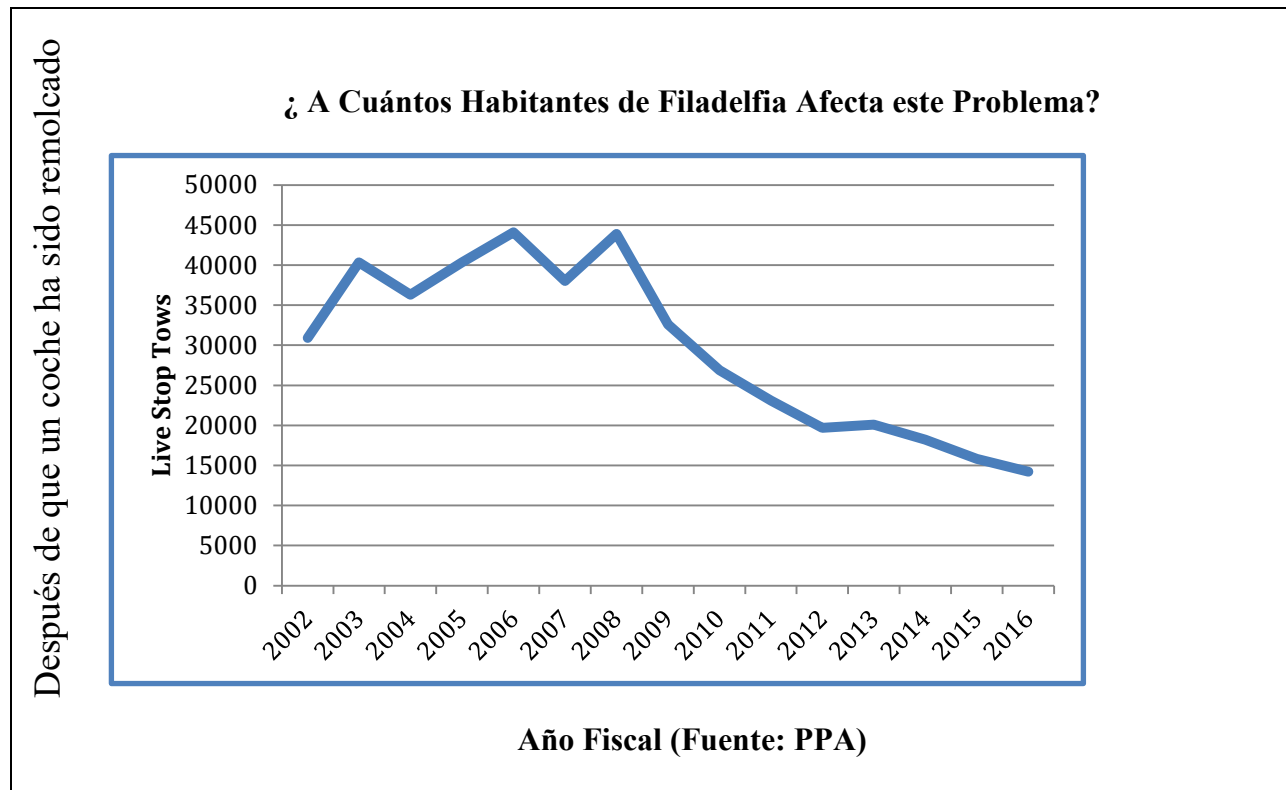
La ley conocida como "Live Stop" determina que los oficiales de la policía tienen derecho a inmovilizar los automóviles por ciertas violaciones de las leyes de tráfico de la persona que va al volante, por ejemplo, el manejo sin licencia o con una licencia que ya no sea válida o haya sido revocada, así como manejo sin tarjeta de registro del coche, o con una tarjeta de registro que ya no sea válida.<sup>1</sup> Esta ley se aplica solamente a Filadelfia. Los otros condados pueden adoptarla si sus dirigentes promulgan un decreto local. Esto no ha sucedido en la mayoría de los casos.<sup>1</sup> La ley dice que los coches deben ser confiscados por estas violaciones *solamente* en caso extremo, si el coche representa un peligro para la seguridad pública. Sin embargo en la práctica no sucede así, pues la interpretación de la ley por parte del Departamento de Policía de Filadelfia rebasa sus límites, ya que lo primero que hacen es confiscar el vehículo. Este reporte tiene como fin demostrar que esas acciones tienen un impacto negativo desproporcionadamente alto en los inmigrantes indocumentados o indocumentadas de Filadelfia.

### **I. Introducción**

Desde el año de 2002, los coches de casi medio millón de residentes de Filadelfia han sido remolcados e incautados debido a la interpretación incorrecta de la ley "Live Stop" (Código de Pennsylvania sobre Vehículos §6309.2)<sup>1</sup> por parte del Departamento de Policía de Filadelfia (PPD por sus siglas en inglés). Debido a esta ley injusta, los conductores que manejan el coche incautado llegan a pagar varios miles de dólares en cuotas para sacar sus automóviles de los estacionamientos de la policía. Filadelfia es una de las poquísimas ciudades en que se aplica esta ley tan dañina. La ley tiene un efecto desproporcionadamente alto entre los inmigrantes indocumentados de esta ciudad, incluso aquellos que tienen seguro y registro de automóvil. Esto se debe a que la gente que no tiene un estatus migratorio legal no tiene derecho a sacar licencia de manejo en el estado de Pennsylvania. Sin embargo, la ciudad de Filadelfia y el PPD sí tienen la autoridad legal para cambiar la forma en que se implementa la ley "Live Stop" y así disminuir las consecuencias inesperadas y negativas de esa ley.

## II. Qué Sucede Durante la Aplicación de la Ley "Live Stop"

El reglamento del PPD dicta que si un oficial para a una persona que maneja el coche porque está violando las provisiones de la ley "Live Stop", ese oficial tiene que notificar el hecho a la Dirección de Estacionamiento de Vehículos de Filadelfia (Philadelphia Parking Authority o PPA) y al Tribunal de Tráfico de Filadelfia (Philadelphia Traffic Court, o PTC).<sup>2</sup> En ese momento los oficiales tienen que esperar que llegue la grúa a levantar el vehículo confiscado y remolcarlo.<sup>3</sup> Mientras llevan a cabo una parada "Live Stop", los oficiales tienen que salvaguardar la seguridad de todos los ocupantes del vehículo y bajo ninguna circunstancia abandonarlos en cualquier calle de la ciudad o en cualquier carretera.<sup>4</sup> Los oficiales deben ofrecer llevar a los ocupantes a su casa o a su destino original, si es que éste se encuentra razonablemente cerca, o bien llevarlos al distrito de policía más cercano para que desde ahí arreglen su transporte, o bien al centro de transporte público que quede más cerca.<sup>5</sup>



A pesar de que el número de remolques por "Live Stop" ha disminuido desde el año 2006, cuando llegó a 44,108, esta política todavía afecta a decenas de miles de residentes de Filadelfia cada año. En 2015 la grúa se llevó 15,814 automóviles bajo

esta ley. Desde el año 2000 el número de residentes de Filadelfia afectados por "Live Stop llega a 444, 547.<sup>8</sup>

### III. La Ciudad de Filadelfia No Está Cumpliendo la Ley

El PPD está implementando la ley estatal incorrectamente. De acuerdo con esa ley, los oficiales de la policía deben inmovilizar el vehículo, o "para preservar la seguridad pública, hacer que el automóvil sea remolcado y almacenado" y después notificar al Tribunal de Tráfico.<sup>9</sup> Frecuentemente los oficiales del PPD dejan de atenerse a las directivas de la ley. La ley requiere que los oficiales "inmovilicen" un vehículo cuando lo han parado por una violación a la ley "Live Stop".<sup>10</sup> El coche solamente puede ser remolcado por la grúa cuando sea necesario para salvaguardar la seguridad pública.<sup>11</sup> El PPD no instruye a sus oficiales cuándo deben inmovilizar un vehículo y en lugar de entregárselo a la grúa.<sup>12</sup> De acuerdo con el PPD, "[la in] movilización no es un término usado por el Departamento [PPD] en relación a "Live Stop" y no existe nada que se pueda llamar "Inmovilización Live Stop".<sup>13</sup>

*Poco antes de las vacaciones de diciembre de 2015, Celia estaba llevando a su hijo en el coche a la escuela cuando la policía la detuvo porque su auto tenía un faro descompuesto. El coche estaba asegurado y correctamente registrado a nombre de su esposo, pero a pesar de eso fue remolcado porque Celia no traía licencia de manejo. La cuñada de Celia, que sí tenía licencia, llegó a los cinco minutos del paro para ver si ella podía manejar el auto y llevarlo a la casa de sus dueños. La policía le ordenó que se fuera, sin considerar siquiera su petición. Celia necesita el coche para llevar a sus niños a la escuela, para llevar a su esposo a sus citas de fisioterapia, y para transportar la ropa que cose para ayudar a su familia.*

Los automóviles de conductores como Celia son remolcados inmediatamente y no "inmovilizados" porque la interpretación que el PPD hace de la ley es mucho más agresiva que lo que la misma ley requiere.

*En la esquina de Kensington y Somerset la policía detuvo a Estela, su esposo y sus hijos, todos menores de 10 años, a las 6:30 de la tarde. Como era diciembre, ya estaba muy oscuro a esa hora. La policía se llevó el coche y dejó a la familia en la calle, en la oscuridad, y en una*

*zona que tiene un alto índice de crimen. La familia vive a varias millas de distancia de esa intersección, y a milla y media de la Terminal Frankford.*

Más grave todavía es que la policía deja a los conductores de autos remolcados solos, en la carretera, algo que va en contra de lo que específicamente marcan los reglamentos del PPD.

#### **IV. ¿Por Qué Tiene Filadelfia una Política Tan Agresiva?**

Después de su implementación inicial en el año de 1998, la ley "Live Stop" se amplió en 2002 con el fin de bajar el costo de los seguros de automóvil y hacer que las calles tuvieran más seguridad al sacar de circulación a los conductores de vehículos que no están asegurados o no saben manejar un coche.<sup>14</sup> No existe ninguna prueba, sin embargo, de que la ley "Live Stop" haya alcanzado ninguna de las dos metas. De hecho en 2014 la ciudad de Filadelfia ocupó el décimo lugar en cuanto a los costos más altos de seguro automovilístico en todo el país.<sup>15</sup>

Cuando fue anunciada la ley, las compañías aseguradoras expresaron poca confianza en su poder de mejorar la situación. Uno de los cabildos que representa a ese sector dijo que reducir los altos costos de los seguros requiere mucho más que una ley que se enfoca en los conductores ilegales.<sup>16</sup> Por su parte Darrell Clarke, miembro de la Asamblea de la Ciudad, exigió que los proponentes de la ley comprobaran que ésta tenía el poder de reducir los costos de los seguros.<sup>17</sup> Añadió que no estaba dispuesto a aprobar una ley tan agresiva sin que hubiera evidencia clara de que esta ley tendría un efecto positivo.<sup>18</sup>

En realidad la relación entre el número de vehículos sin registro y sin seguro y el costo de los seguros de automóvil no es clara. El riesgo que se asocia con accidentes en que están involucrados los conductores sin registro y sin seguro representa solamente el 10% de las primas de seguro local.<sup>19</sup> Otros factores que elevan los costos de las primas en Filadelfia, igualmente importantes, son altos los costos de grúa, reparaciones al automóvil, el fraude organizado y la evidencia de que los residentes de Filadelfia están más dispuestos a radicar demandas legales por daños físicos a la persona (durante un accidente automovilístico) que los de otras ciudades.<sup>20</sup> De acuerdo con las estadísticas producidas por el Departamento de Seguros del Estado de Pennsylvania, la frecuencia de demandas por daños físicos es tres veces más alta en Filadelfia que en los otros condados o municipios del estado.<sup>21</sup> En conclusión, aunque una de las metas de la ley "Live Stop" era

reducir el alto precio de los seguros de automóvil, esta ley no ha tenido ningún papel comprobable en abatirlo.

## V. La Ley "Live Stop" Es Injusta y Costosa

La ley "Live Stop" no solamente ha dejado de cumplir con las metas que sus defensores propusieron; además ha tenido un impacto devastador en los conductores indocumentados a quienes se les prohíbe obtener licencias de manejo en Pennsylvania. Aunque muchos inmigrantes cuentan con registros válidos y seguros de automóvil,<sup>22</sup> todavía están expuestos a la ley "Live Stop" simplemente porque no tienen acceso a las licencias de manejo. Lejos de menospreciar las leyes de tráfico, los conductores y conductoras indocumentados simplemente no pueden cumplir la ley, pues hay provisiones legales que les impiden cumplirla. De esa manera, siempre se tienen que arriesgar a que les quiten sus automóviles mediante la ley "Live Stop".

Una parada "Live Stop" puede crearle un problema financiero serio a la persona que manejaba el automóvil. El costo promedio de remolque por grúa es de \$210 dólares.<sup>23</sup> Las cuotas de almacenamiento del coche empiezan con el precio fijo de \$25 dólares más 22.5% de impuestos por cada 24 horas.<sup>24</sup> Además de estas multas, los conductores tienen que pagar cualquier multa previa que tengan en el Tribunal de Tráfico.<sup>25</sup> Al final acaban pagando entre \$500 y \$1,000 dólares para sacar su automóvil del estacionamiento de la policía. Para familias de escasos recursos, esta suma es enorme, y pudiera ser equivalente a un mes de trabajo. Los vehículos que no son recogidos en quince días se ponen en venta en una subasta pública.<sup>26</sup> Los costos de "Live Stop" muchas veces rebasan el precio del coche, por lo cual muchos dueños de automóviles deciden no recogerlos del estacionamiento de incautación.



*Carlos, inmigrante ecuatoriano que trabaja en jardinería en Filadelfia y sus zonas suburbanas, necesita tener un automóvil para desplazarse al trabajo y llevar sus herramientas. Iba en su coche para ayudarle a su hermano a reparar el techo de su casa cuando la policía lo detuvo. La policía procesó el paro como "Live Stop", por lo que Carlos acabó pagando alrededor de \$800 dólares entre cuotas y multas. Esta suma representa la mitad de su sueldo, indispensable*

*para mantener a sus tres hijos nacidos en los Estados Unidos, y a su esposa, que es ama de casa. Este castigo resulta devastador para un hombre como Carlos, responsable por la manutención de otras cuatro personas.*

Filadelfia no debiera tener una política que empobrece a los habitantes de la ciudad. No poder rescatar el automóvil incautado, al no tener el dinero necesario, no debiera impedir que los residentes hagan su trabajo, lleven a sus niños a la escuela, y puedan responder a una emergencia, por ejemplo, llevando a una persona de su familia al hospital.

## **VI. ¿Podría la Ciudad de Filadelfia Deshacerse de "Live Stop"?**

La respuesta es que sí. Sí, Filadelfia puede legalmente alterar la forma de implementar la ley estatal. A pesar de que "Live Stop" es una ley del estado, la ciudad tiene el poder de cambiar la forma en que la ley se aplica, y lo ha hecho ya dos veces,

Primero, los lineamientos del PPD sobre la implementación de esta ley dictaminan a los oficiales que si no llega la grúa dentro de 30 minutos el oficial debe escribir una cita de comparecencia al conductor o conductora, en lugar de remolcar o incautar el coche.<sup>27</sup> Segundo, un grupo de residentes de Filadelfia que habían recibido el tratamiento de la ley "Live Stop" demandó a la ciudad, a la Dirección de Estacionamientos de Filadelfia, y al Departamento de Policía de Filadelfia.<sup>28</sup> Las dos partes llegaron a un acuerdo (fuera de la Corte) que obliga a la ciudad a enmendar la práctica del PPD.<sup>29</sup> El PPD giró la siguiente instrucción a sus oficiales: si una persona conduce sin licencia un automóvil debidamente registrado, y si el dueño o dueña del vehículo tiene licencia de manejo y está presente en el automóvil, el propietario tiene permiso de llevarse el coche a su casa.<sup>30</sup> En esta forma el vehículo no será remolcado ni incautado.

Aunque estas excepciones no ayudan a una persona indocumentada, sí demuestran que existe el precedente legal de que la ciudad está autorizada a cambiar la forma en que se implementa la ley para evitar el impacto desproporcionado que ésta tiene en las personas indocumentadas.

## **VII. Otras Ciudades Ya Han Rechazado la Ley "Live Stop"**

De acuerdo con las investigaciones que hemos hecho para producir este reporte, Filadelfia es la única ciudad del país que mantiene una política tan agresiva en la aplicación de la ley.<sup>31</sup> California tuvo una política de remolque de vehículos incautados para todo el estado, similar a "Live Stop".<sup>32</sup> Bajo esa ley, los automóviles de las personas que conducían sin licencia podían ser retenidos por 30 días.<sup>33</sup> Muchos de estos automóviles se confiscaban en lugares designados para identificar a conductores alcoholizados.<sup>34</sup> En la práctica, por cada arresto de una persona que estaba al volante de un automóvil en estado de ebriedad, había hasta sesenta coches de personas sin licencia.<sup>35</sup> Según algunos reportes basados en entrevistas de conductores y policías, es sabido que muchas de las personas que perdieron sus vehículos eran indocumentadas.<sup>36</sup> Los conductores sin licencias se veían obligados a pagar miles de dólares para recuperar sus automóviles.<sup>37</sup>

El cambio de la política tipo "Live Stop" de California recibió mucho apoyo de los líderes del estado, que argumentaron que "Las ciudades están explotando un sistema nacional de inmigración disfuncional, abusando de leyes estatales inoperantes, y oprimiendo y sacando ventaja de las personas más vulnerables de nuestra sociedad".<sup>38</sup> Charlie Beck, jefe del Departamento de la Policía de Los Angeles, declaró que "existe una gran diferencia entre una persona que no tiene licencia porque no se le permite sacarla legalmente, y alguien que maneja después de que su licencia ha sido revocada".<sup>39</sup>

Con el apoyo de los líderes del estado y los grupos defensores de derechos de la comunidad, la policía de San Francisco empezó a permitirles a las personas que no traían licencia al manejar su coche que tomaran veinte minutos y fueran a buscar a alguien que sí tuviera licencia para que se llevara el auto a su casa.<sup>40</sup> Las ciudades de Baldwin Park y Santa Anna también extendieron este permiso.<sup>41</sup> El primero de enero de 2012 California enmendó la ley para que los oficiales de policía no pudieran incautar un coche en los lugares de chequeo de sobriedad cuando la única ofensa del conductor era manejar sin licencia.<sup>42</sup> Ahora la persona que no tiene licencia y ha sido parada por un oficial de policía puede pedirle a alguien con licencia que lleve su coche a casa.<sup>43</sup>

## **VIII. Conclusión**

"Live Stop" no sólo es una ley inefectiva en su objetivo explícito de reducir las tarifas de los seguros, sino además es activamente dañina. Es injusta y gravosa



para los residentes indocumentados de Filadelfia, quienes pueden quedar incapacitados de ir al trabajo, a las escuelas de sus hijos, o al doctor porque su automóvil ha sido llevado. Otros lugares con leyes similares han ajustado sus políticas para servir mejor a sus comunidades. Filadelfia debiera hacer lo mismo.

## Notas

---

<sup>1</sup> Philadelphia Parking Authority, o PPA (Dirección de Estacionamiento de Vehículos de Filadelfia), Respuesta a la Petición de Derecho al la Información, mayo 2 de 2016 (Se encontró que el número total de autos remolcados por "Live Stop" entre los años de 2002 y 2016 fue de 444,547); Allison Steele, "Después de que su coche fue confiscado por la policía de Filadelfia, su padre hizo una demanda legal", PHILLY.COM, abril 1, 2011, [http://articles.philly.com/2011-04-01/news/29370682\\_1\\_police-officers-live-stop-illegal-drivers](http://articles.philly.com/2011-04-01/news/29370682_1_police-officers-live-stop-illegal-drivers) (Según este artículo, cerca de 23,000 automóviles fueron confiscados bajo la ley "Live Stop" sólo en 2010).

<sup>2</sup> Apéndice A, Directiva 12.8, PPD, septiembre 4, 2015.

<http://www.phillypolice.com/assets/directives/D12.8-VehicleOrPedestrianInvestigations.pdf>.

El Tribunal de Tráfico de Filadelfia ahora se llama "División de Tráfico de la Corte Municipal".

Para simplificar, este reporte se refiere simplemente al Tribunal de Tráfico.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Boletín de Información Ciudadana # 2. Programa "Live Stop" PPD, contenido en:

[http://www.phila.gov/pac/PDF/CB2\\_Live\\_Stop\\_Program.pdf](http://www.phila.gov/pac/PDF/CB2_Live_Stop_Program.pdf).

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> § 6309.2(d)(1)(i).

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> PPA, Respuesta a la Petición de Derecho al la Información. Ver nota 3.

<sup>9</sup> Anexo al Estatuto de la Constitución de Pennsylvania número 75 § 6309.2(a)(1) (West 2016).

<sup>10</sup> Anexo al Estatuto de la Constitución de Pennsylvania número 75 § 6309.2(a)(1) (West 2016).

Com. v. Lagenella, 83 A.3d 94, 101-02 (Pennsylvania, 2014).

<sup>11</sup> Lagenella, 83 A.3d, 101.

<sup>12</sup> PPA, Respuesta a la petición de derecho al la información, abril 26, 2016.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> PPA, "Discusión general del programa "Live Stop", remolque y confiscación". SOP, marzo de 2015, 5; Maria Panaritis, "¡Choferes ilegales: fuera de nuestros caminos! La ley "Live Stop" va a ampliarse en junio en Filadelfia. Los residentes sin licencia de manejo y sin registro de automóviles tienen 90 días para regularizarse". *Philly.com*, marzo 2, 2002.

[http://articles.philly.com/2002-03-02/news/25340200\\_1\\_uninsured-drivers-illegal-drivers-insurance-rates](http://articles.philly.com/2002-03-02/news/25340200_1_uninsured-drivers-illegal-drivers-insurance-rates)

<sup>15</sup> Véase el artículo de Matt Schmitz, "Las 25 ciudades más costosas en cuanto seguros de automóviles". *USA Today*, septiembre 14, 2014.

<http://www.usatoday.com/story/money/cars/2014/09/14/auto-insurance-costs-detroit/15622121/>

(Filadelfia está en octavo lugar en el país en cuanto a costos altos de seguros); John Kuo, "Las ciudades más caras en cuanto a los seguros de automóvil". *Nerdwallet*, febrero 3, 2014,

<https://www.nerdwallet.com/blog/cities/expensive-cities-car-insurance/> (Filadelfia aparece en décimo lugar).

<sup>16</sup> John Doubman, secretario y asesor de la Federación de Aseguradores de Pennsylvania, declaró: "No creemos que la ley [Live Stop] es una respuesta seria al alto costo de los seguros [de automóvil] en la ciudad de Filadelfia. Nuestra experiencia nos dice que esta ley no va a ser la solución mágica". Ver Panaritis, nota 16.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Ibid.

---

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Clínica de Abogacía y Justicia Social del "Centro Stephen y Sandra Sheller de Justicia Social" de la Facultad de Leyes "Beasley" de la Universidad de Temple. "Licencias para todos: clave de la seguridad en Pennsylvania" (2015). Este estudio, basado en encuestas, muestra que el 71% de los conductores de autos indocumentados tenían seguro de automóvil a pesar de no tener licencia de manejo.

<sup>23</sup> "Las leyes y su aplicación". PPA, <http://www.philapark.org/laws-enforcement/#>.

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Ibid. PPA, "Esquema de procedimientos durante "Live Stop" para la Ciudad de Filadelfia" ("Disposición de un vehículo: éste será vendido en subasta después de no menos de quince días a partir de la incautación".)

<sup>27</sup> Apéndice A, Directiva 12.8, PPD, septiembre 4, 2015.

<http://www.phillypolice.com/assets/directives/D12.8-VehicleOrPedestrianInvestigations.pdf>.

<sup>28</sup> Sheller v. City of Philadelphia, No. 11-cv-2371, 2012 WL 4754820 (E.D. Pennsylvania, octubre 5, 2012). Stephen Sheller, que ayudó a crear el Centro Sheller para la Justicia Social, actuó como uno de los abogados del caso.

<sup>29</sup> Acuerdo Sheller v. City of Philadelphia, No. 11-2371 (E.D. Pennsylvania).

<sup>30</sup> Ibid., parte II.

<sup>31</sup> Paul Frisman, "Incautación de vehículos como castigo por manejar con licencia suspendida". Reporte de investigación OLR, diciembre 7, 2000.

<https://www.cga.ct.gov/2009/rpt/2009-R-0431.htm>.

<sup>32</sup> News Desk, "California va a dejar de remolcar e incautar los vehículos de conductores que carezcan de licencias de manejo". Noticiero de PBS, diciembre 29, 2011.

<http://www.pbs.org/newshour/rundown/california-impounding-practices-change-for-unlicensed-drivers/>

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> Ryan Gabrielson, "La confiscación de automóviles en zonas de chequeo del manejo en estado de ebriedad produce ganancias para las ciudades a la vez que ocasiona cuestionamientos legales". *California Watch*, febrero 13 de 2010.

<http://californiawatch.org/public-safety/car-seizures-dui-checkpoints-prove-profitable-cities-raise-legal-questions>

<sup>37</sup> Fox News, "California está por prohibirle a la policía que remolque los automóviles de los conductores sin licencia", diciembre 25, 2011.

<http://www.foxnews.com/politics/2011/12/25/california-to-ban-police-from-towing-cars-unlicensed-drivers.html>

<sup>38</sup> Ver nota 34.

<sup>39</sup> Ibid.

<sup>40</sup> Paloma Esquivel, "Crece la presión para revisar las políticas de remolque de coches de personas sin licencia". *Los Angeles Times*, marzo 13 de 2011.

<http://articles.latimes.com/2011/mar/13/local/la-me-towing-20110314>

---

<sup>41</sup> Ryan Gabrielson, "Dos ciudades se declaran en contra de las incautaciones de automóviles por treinta días". *California Watch*, diciembre 13 de 2010.

<http://californiawatch.org/dailyreport/cities-turning-against-30-day-impounds-7414>

"Santa Ana cambia las reglas sobre incautación de autos para conductores sin licencia". *Los Angeles Now*, septiembre 28, 2011.

<http://latimesblogs.latimes.com/lanow/2011/09/santa-ana-changes-vehicle-impound-policy.html>

<sup>42</sup> Chris Woodyard, "California prohíbe la práctica de incautación de automóviles que afecta a inmigrantes ilegales". *USA Today*, diciembre 27 de 2011.

<http://content.usatoday.com/communities/driveon/post/2011/12/california-police-illegal-immigrant-alien-towing-immigration/1#.VzMm5xUrKCQ>

<sup>43</sup> Ver nota 34.