

PROYECTO FINAL DE CARRERA

Diseño conceptual de un taxi eléctrico urbano

DESARROLLO DE PRODUCTO

AUTORES:

Bescós Lacambra, Ricardo
Martínez Royo, Ana María

DIRECTOR:

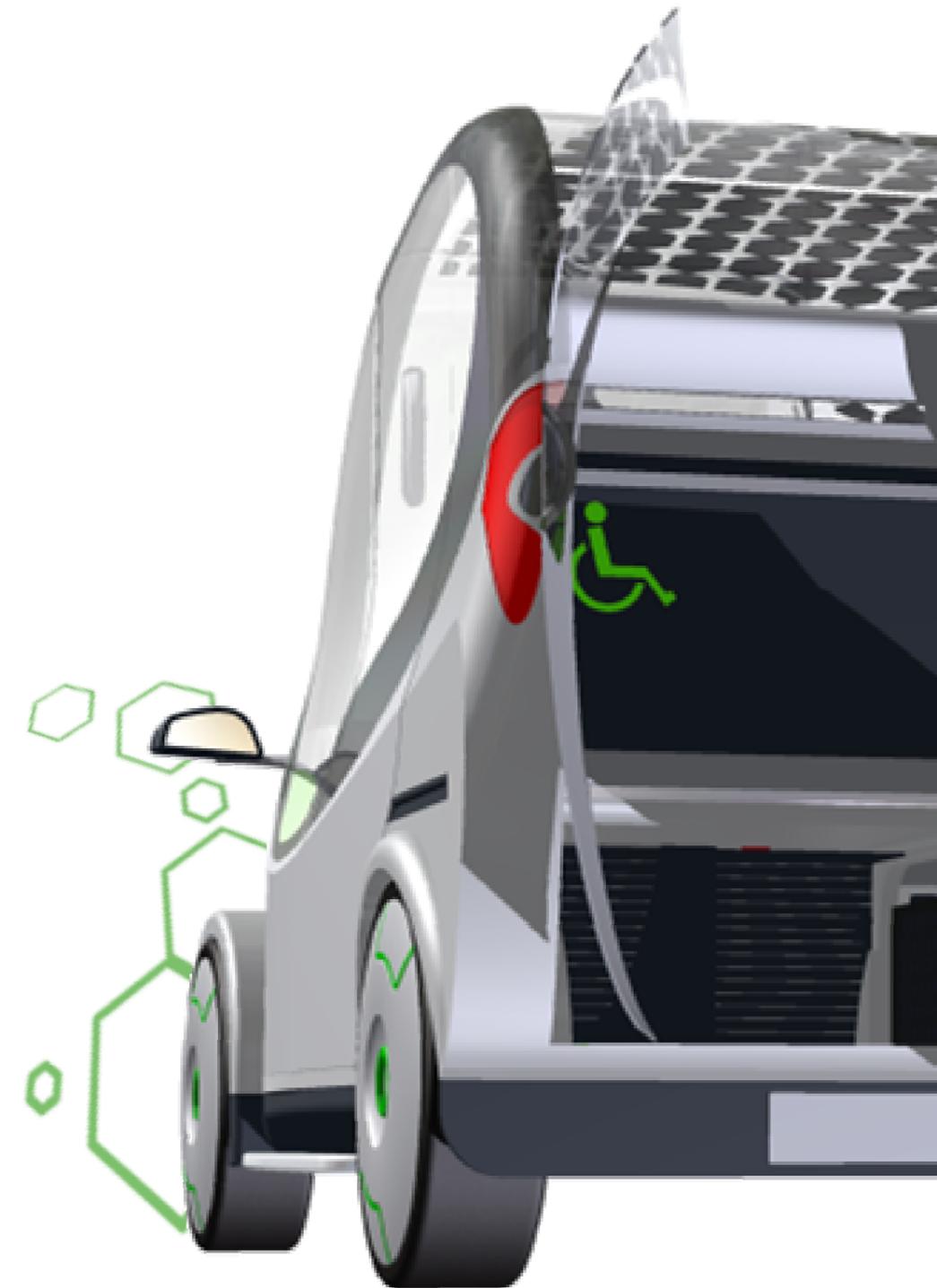
Manchado Pérez, Eduardo

ESPECIALIDAD:

Diseño Industrial

CONVOCATORIA:

Septiembre 2010



Escuela
Universitaria
Ingeniería
Técnica
Industrial
ZARAGOZA

MEMORIA

FASE 0: DESCRIPCIÓN

- 0.1 Descripción del proyecto
- 0.2 Justificación del proyecto
- 0.3 Objetivos del proyecto
- 0.4 Fases del proyecto
- 0.5 Planificación

FASE 1: ESTUDIO DE MERCADO

- 1.1 Análisis del vehículo taxi
 - Taxis en España
 - Taxis del mundo
- 1.2 Antecedentes
- 1.3 Análisis de otros puestos similares de conducción
- 1.4 Análisis de vehículos eléctricos
 - Algunos vehículos eléctricos
- 1.5 Tecnologías en vehículos eléctricos
- 1.6 Análisis de usuario
- 1.7 Encuestas
- 1.8 Análisis ergonómico
- 1.9 Análisis funcional
- 1.10 Análisis formal
- 1.11 Análisis de entorno
- 1.12 Análisis de materiales.

FASE 2: DESARROLLO DE ALTERNATIVAS DE DISEÑO

- 2.1 EDP's
- 2.2 Requisitos taxi urbano
- 2.3 Concepto 1
- 2.4 Concepto 2
- 2.5 Concepto 3
- 2.6 Concepto 4
- 2.7 Evaluación de conceptos
- 2.8 Concepto final

- Bocetos*

DESARROLLO DE PRODUCTO

FASE 3: DESARROLLO

- 3.1. Descripción general
- 3.2. Análisis de exteriores
 - 3.2.1. Apariencia y estética
 - 3.2.2. Estructura exterior
- 3.3. Análisis de interiores
 - 3.3.1. Mampara de seguridad
 - 3.3.2. Zona de pasajeros
 - 3.3.3. Puesto de conducción
- 3.4. Imagen y servicios
- 3.5. Dimensiones generales
- Renders

* Al final de la copia física de la memoria se incluyen los bocetos originales.

3. 1. Descripción general

FASE 3

DESCRIPCION GENERAL

Tras un profundo y exhaustivo análisis de mercado, concluimos en unas especificaciones de diseño de producto necesarias para renovar el actual servicio taxi, generamos ideas que agrupamos en conceptos y por último hemos diseñado un producto que contiene todas las soluciones a nuestros objetivos iniciales y a todas las especificaciones de diseño planteadas. Vamos a describir de forma breve las principales características:

- Dimensiones reducidas vienen dadas por una formas y volúmenes funcionales. Es de mayor altura que una berlina para facilitar el acceso y de menor largura. Medidas: 3,150 metros de longitud x 2 m de alto x 1,9 m de ancho.



-Tiene capacidad para que viajen 4 pasajeros cómodamente y el taxista.

- En el habitáculo del taxista podemos diferenciar dos zonas, el puesto de conducción del taxista y la zona de pasajeros, con objeto de hacer del taxi un puesto de trabajo más seguro frente a las posibles agresiones.

-Acceso a personas en silla de ruedas, además junto a ella podrán viajar 3 acompañantes.

- Los niños con una altura inferior a 1,35 m pueden viajar de forma más segura en una silla de coche para niños integrada en una de las plazas.

-Máquina de cobro automática con posibilidad de pagar en efectivo, con tarjeta de crédito o con una tarjeta prepago.

-Los pasajeros disponen de una pantalla táctil que les permite en todo momento ver el gasto acumulado, el tipo de tarifa aplicada, fecha y hora y los datos del taxi. Además pueden observar la ruta, hacer consultas de ocio y recibir indicaciones a la hora de pagar .

- El vehículo dispone de maletero y espacio suficiente para poder viajar con el equipaje de forma cómoda, carritos de bebé, sillecitas ...

- El taxista dispone de sus propios hueco o maleteros para poder transportar sus efectos personales y herramientas u otros elementos necesarios. El maletero principal que dispone para ello es accesible tanto desde en interior del vehículo como desde el exterior.

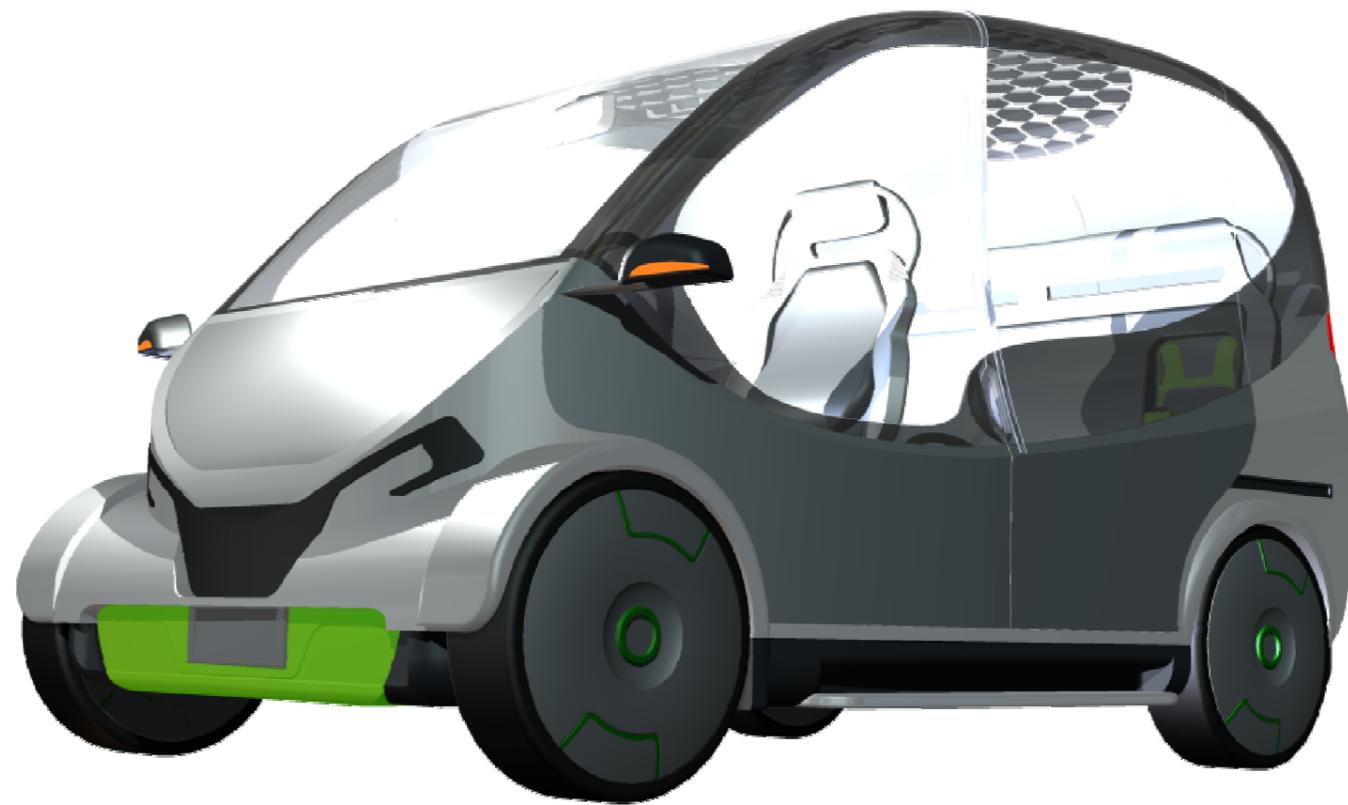
-El puesto de conducción se trata de un espacio ergonómico, cómodo, seguro, limpio y de líneas simples. Posee una perfecta visibilidad.

3. 1. Descripción general

FASE 3

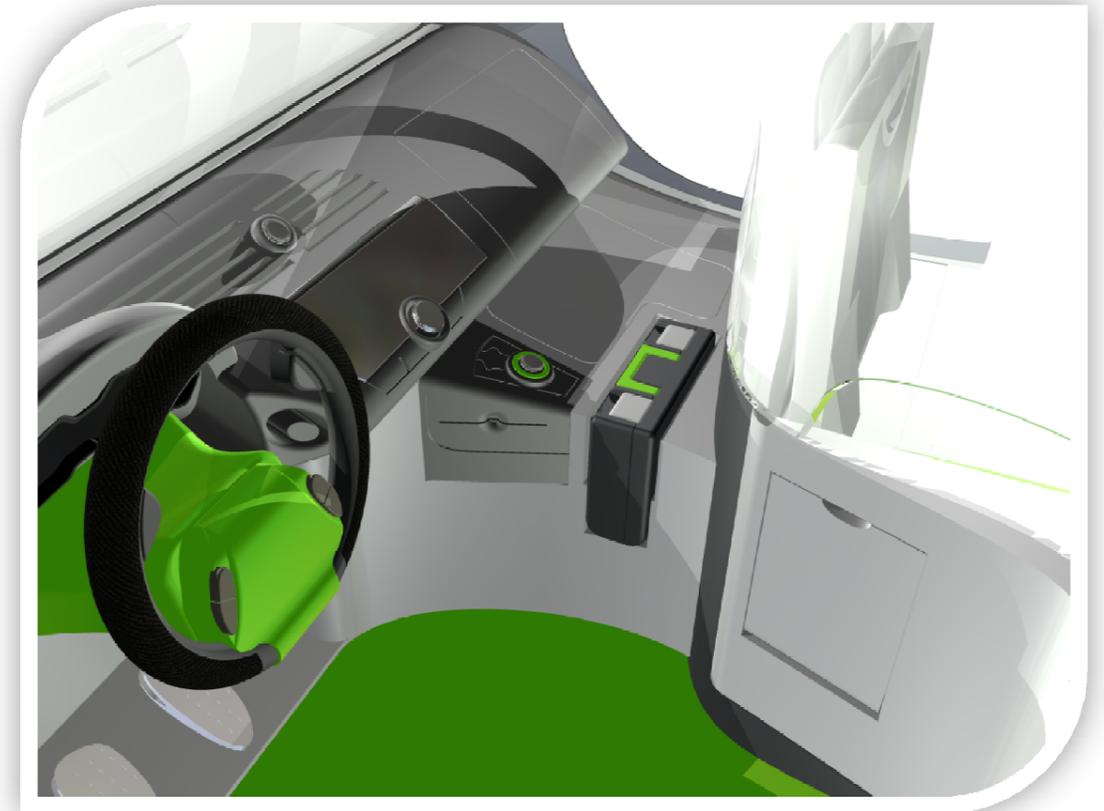
-En el techo integra un sistema de células solares que incrementan la eficiencia y autonomía del vehículo.

-Cero emisiones contaminantes.



-Respetuosos con el medio ambiente y con el entorno urbano.

-Nueva imagen de servicio taxi más cercana al ciudadano.



FASE 3

En el siguiente apartado, vamos a realizar un análisis completo de todos los componentes de nuestro vehículo eléctrico, comentando todos los aspectos relativos al uso, forma, función y ergonomía.

EXTERIOR

Para comenzar vamos a analizar la apariencia exterior y todos los elementos que lo conforman.

APARIENCIA EXTERIOR Y ESTETICA

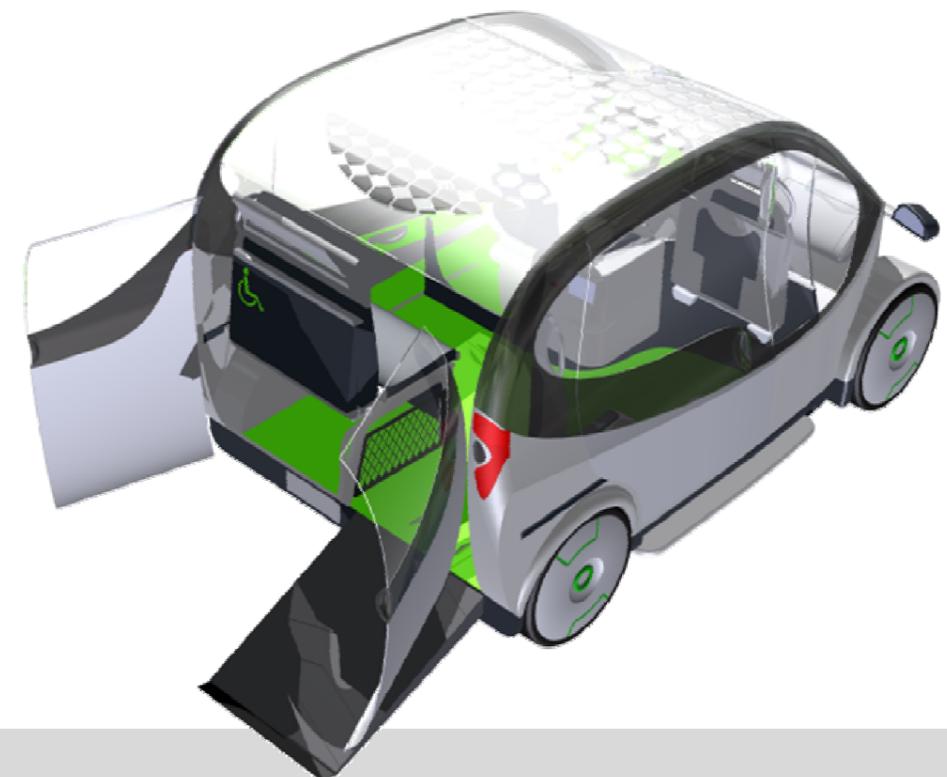
Se trata de un vehículo compacto de 3,15 x 2 x 1,9 metros, con dimensiones y aspecto diferentes a los vehículos que estamos acostumbrados a observar en las calles. Su forma y su estética nos hablan de una nueva tecnología para la movilidad urbana, la eléctrica.

Su apariencia exterior es de formas suaves y redondeadas que encierran en si un habitáculo interior amplio, gracias a la tecnología y características del vehículo.

Utiliza colores suaves, blanco, beige con algunos toques metálicos para dar cierto aire tecnológico y algunos toques en tonalidades verdes que quieren expresar un respecto por el entorno y el medio ambiente. A través de sus forma y estética quiere comunicar a los ciudadanos que es posible una nueva forma de movilidad urbana, eficiente y libre de emisiones.

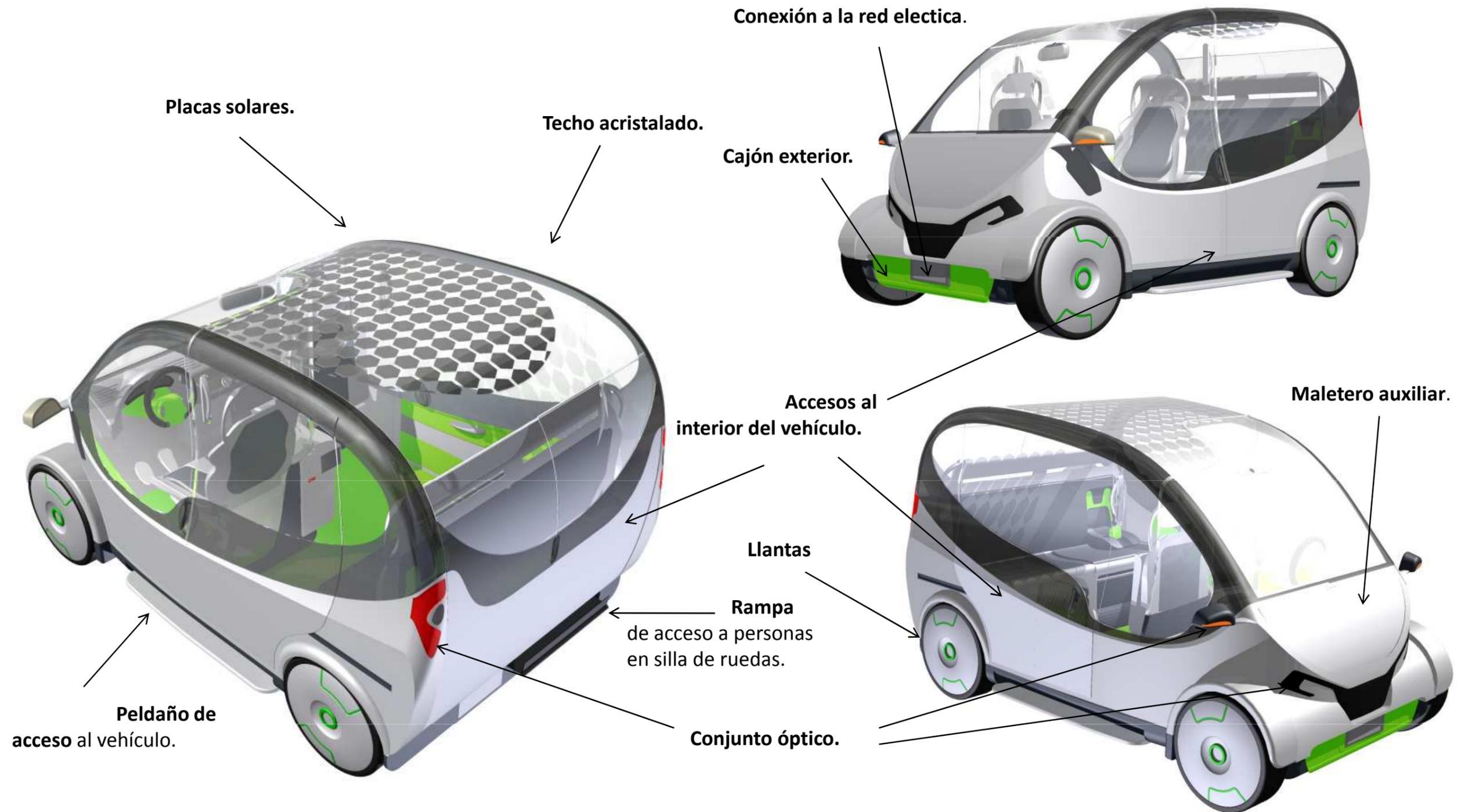
Los conjuntos ópticos del vehículo utilizan tecnología LED, en el caso de los delanteros van integrados en un panel central. Todo este conjunto dota de cierta personalidad y carácter al vehículo confiriéndole un aspecto tecnológico y de futuro.

Para que este mensaje llegue a calar realmente en la sociedad es necesaria la transmisión de información acerca del servicio y una nueva imagen corporativa que haga del taxi un servicio más cercano a todos los ciudadanos, este aspecto lo comentaremos en la parte final del análisis de producto.



FASE 3

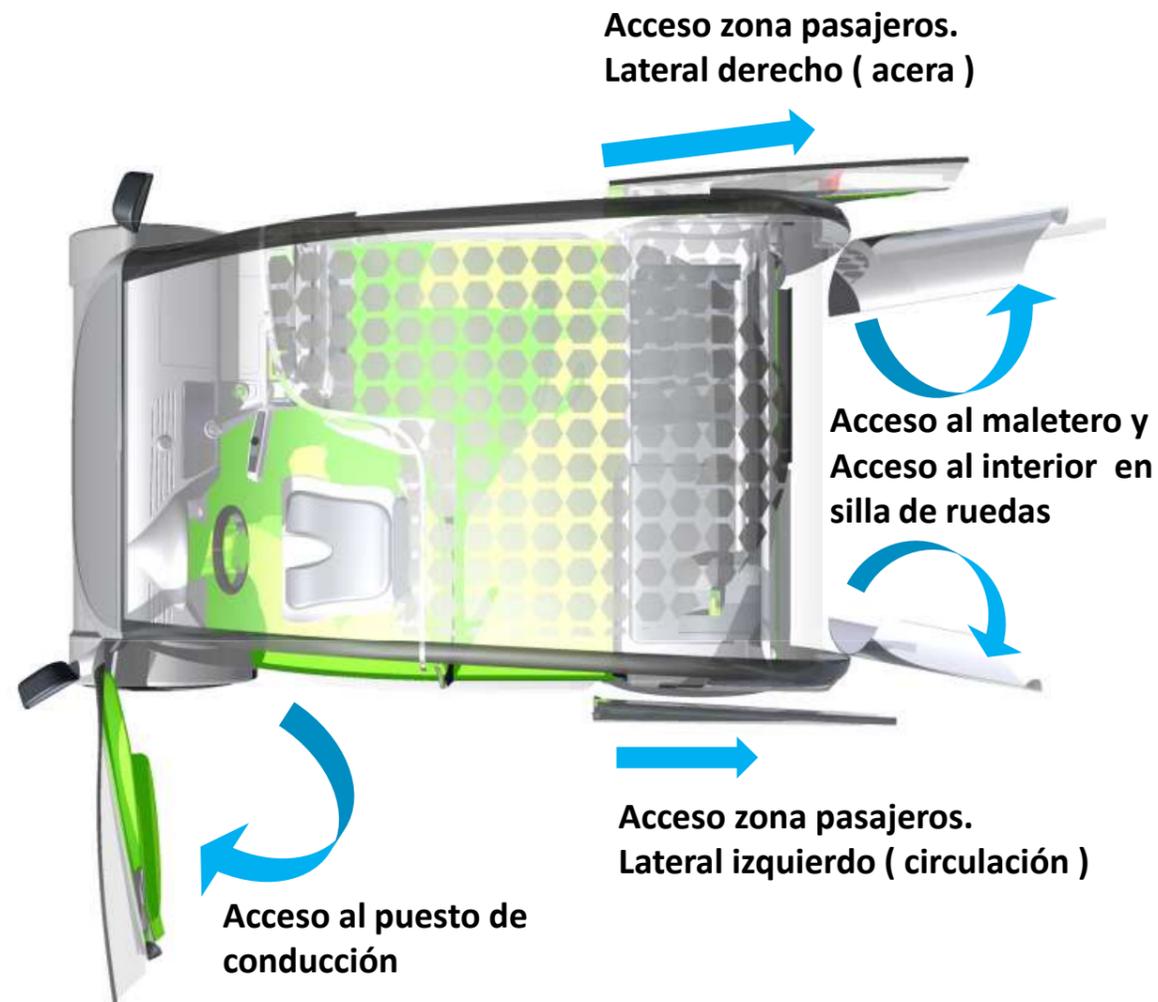
ESTRUCTURA EXTERIOR



FASE 3

1. ACCESOS AL INTERIOR DEL VEHICULO

En este primer apartado podemos observar ya el reparto asimétrico del vehículo.



Acceso al puesto de conducción

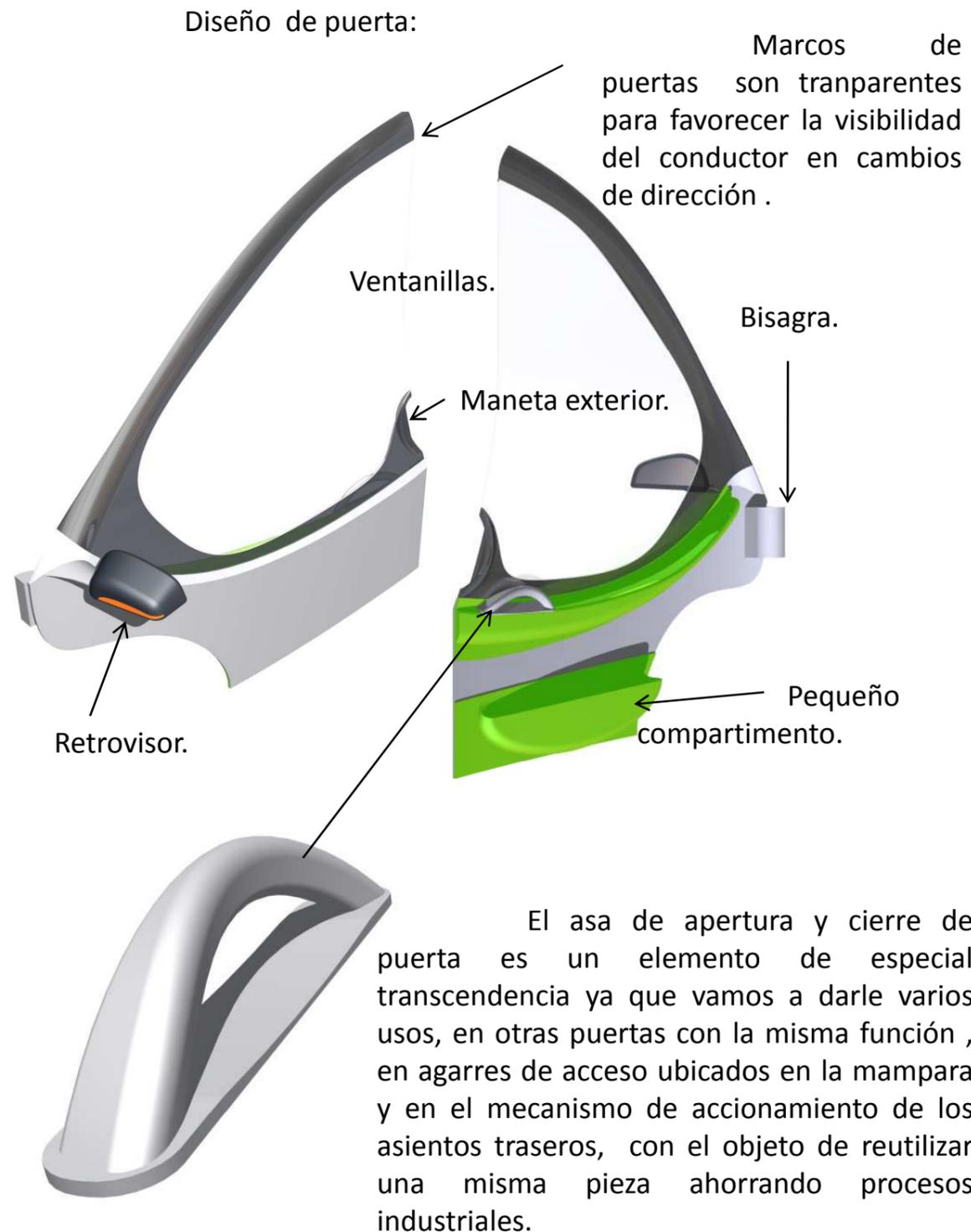
El acceso al puesto de conducción se realizará mediante una puerta de apertura convencional, gira horizontalmente con un ángulo de apertura de 90 grados, lo que permite un mejor acceso al interior del vehículo.

El acceso del taxista se ve favorecido por tres aspectos:

- La altura del vehículo, 1,9 m.
- Peldaño de acceso.
- Angulo de apertura de 90 grados.



FASE 3



Acceso zona de pasajeros. Lateral izquierdo (circulación)

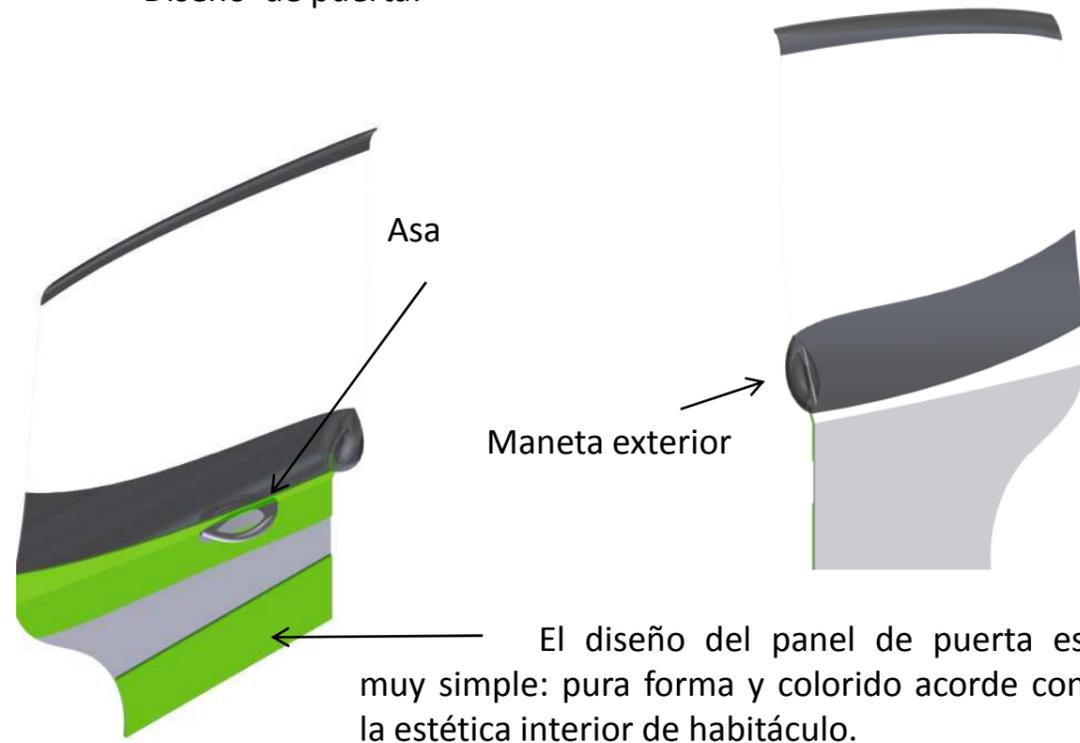
Se realiza mediante puerta corredera, facilitando el acceso y siendo así mas segura la apertura de puerta. Podrá encontrarse bloqueada si el conductor así lo desea.

En este lado la puerta es de menor tamaño que en el lateral derecho, para poder albergar el puesto de conducción y el acceso del conductor.



FASE 3

Diseño de puerta:



No se ha integrado ningún tipo de compartimento debido a que si algún pasajero dejará algo allí, sería muy fácil que lo olvidara.

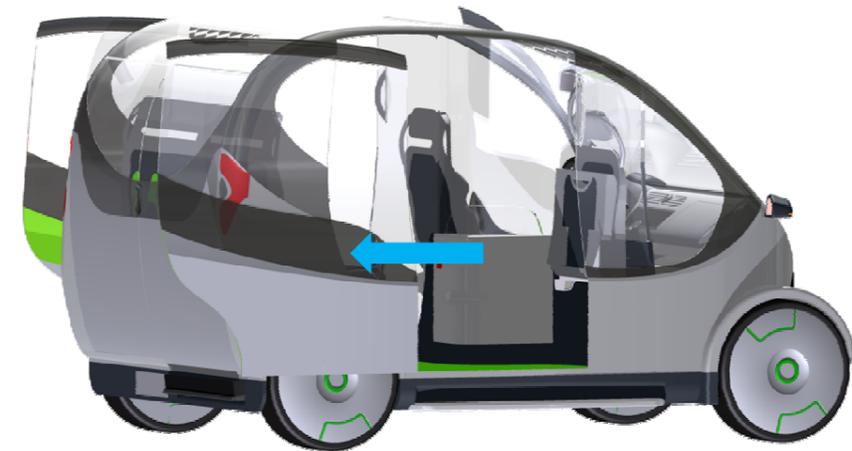
Además vamos a evitar cualquier hueco innecesario en la zona de pasajeros ya que así evitamos que se acumule suciedad y facilitamos la limpieza.



Guía por la cual se desplaza la bisagra de la puerta corredera.

Acceso zona de pasajeros. Lateral derecho (acera)

Se realiza de forma análoga a la puerta de acceso izquierdo, explicada en el caso anterior. La única diferencia viene dada por el tamaño de la puerta que es de mayores dimensiones lo que permite todavía un acceso más amplio y más cómodo. Por norma general los pasajeros entraran en el mayor número de ocasiones por este lateral.



El diseño de puertas y paneles, es similar al acceso del lado opuesto, pero de mayores dimensiones.

Esta posibilidad de hacer un acceso longitudinalmente más amplio viene dado por la distribución asimétrica de espacios en el vehículo.

Es el único acceso que encontramos en perfil derecho del vehículo.

En general podemos decir que los pasajeros optan a un acceso más fácil y cómodo y seguro debido a:

- Altura del vehículo, 1,9 m.
- Peldaño de acceso.
- Sistema de puertas correderas.
- Piso plano.
- Asas de acceso.

FASE 3

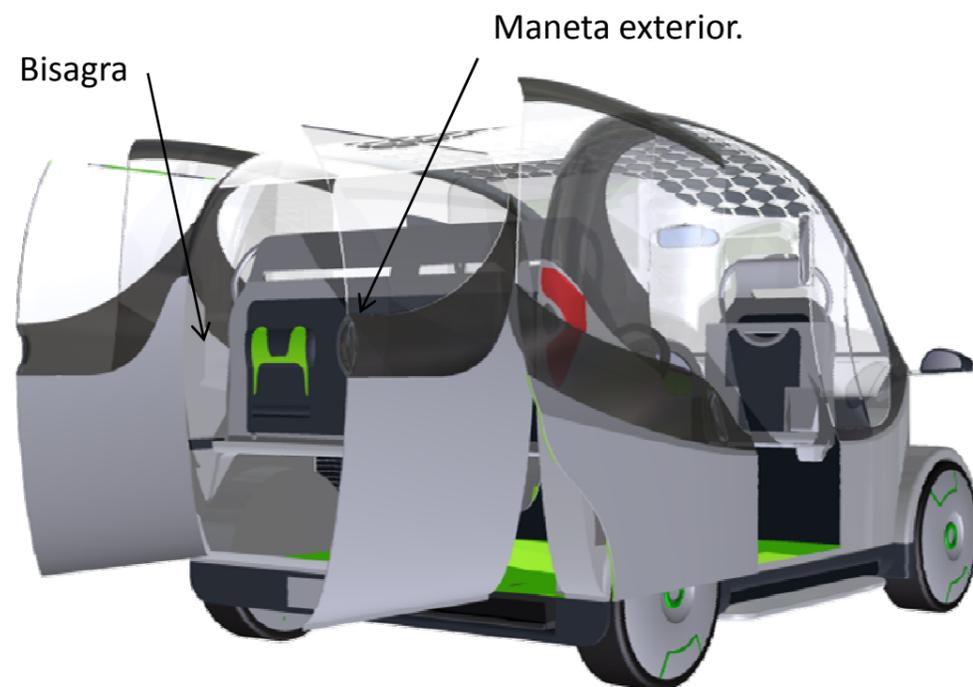
Acceso al maletero y acceso al interior en silla de ruedas



En la parte trasera del vehículo nos encontramos las puertas de acceso al maletero se trata de dos puertas verticales que funcionan similar a cualquier furgoneta, de apertura convencional, mediante giro horizontal a través de una bisagra en cada puerta.

La apertura es de aproximadamente de 110 grados.

La puerta derecha es de mayores dimensiones debido a que bajo esta se encuentra la rampa de acceso al vehículo en silla de ruedas y para su salida con abrir sólo esta puerta bastaría.

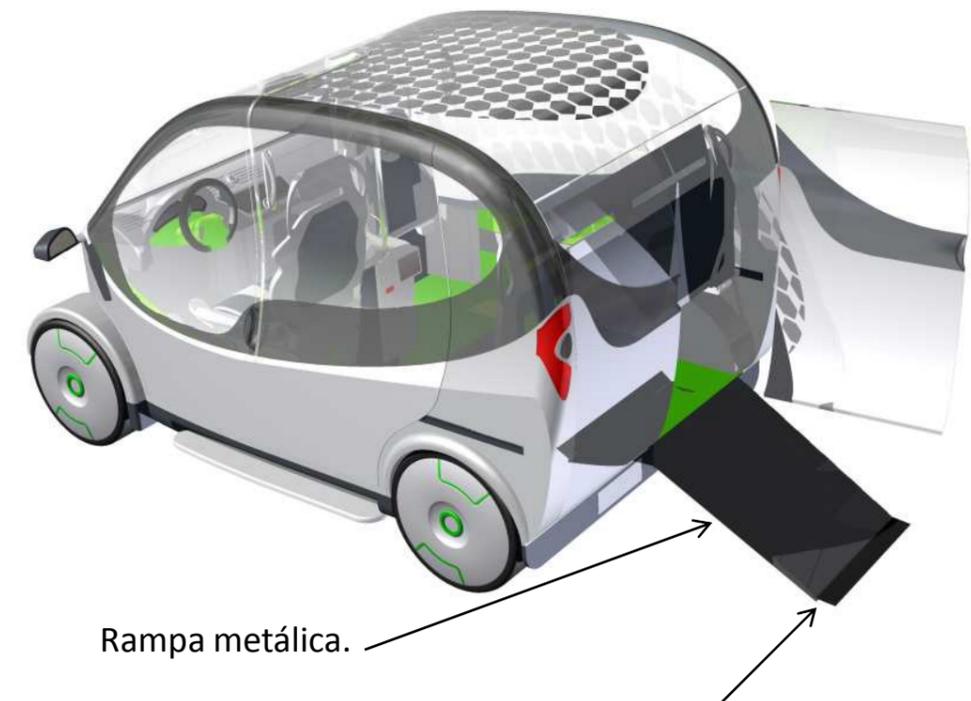


El uso de este acceso será poco frecuente, debido a que es minoritario el acceso en silla de ruedas y además vamos a poder acceder al maletero desde el habitáculo interior.

El acceso en silla de ruedas se estableció que sería por la parte trasera del vehículo puesto que de esta manera queda introducido ya en la posición de viaje, en sentido de la marcha. En cambio si el acceso hubiese sido lateral como se planteó en algunos conceptos se hubiese tenido que realizar incómodos giros en el interior del habitáculo.

2. RAMPA

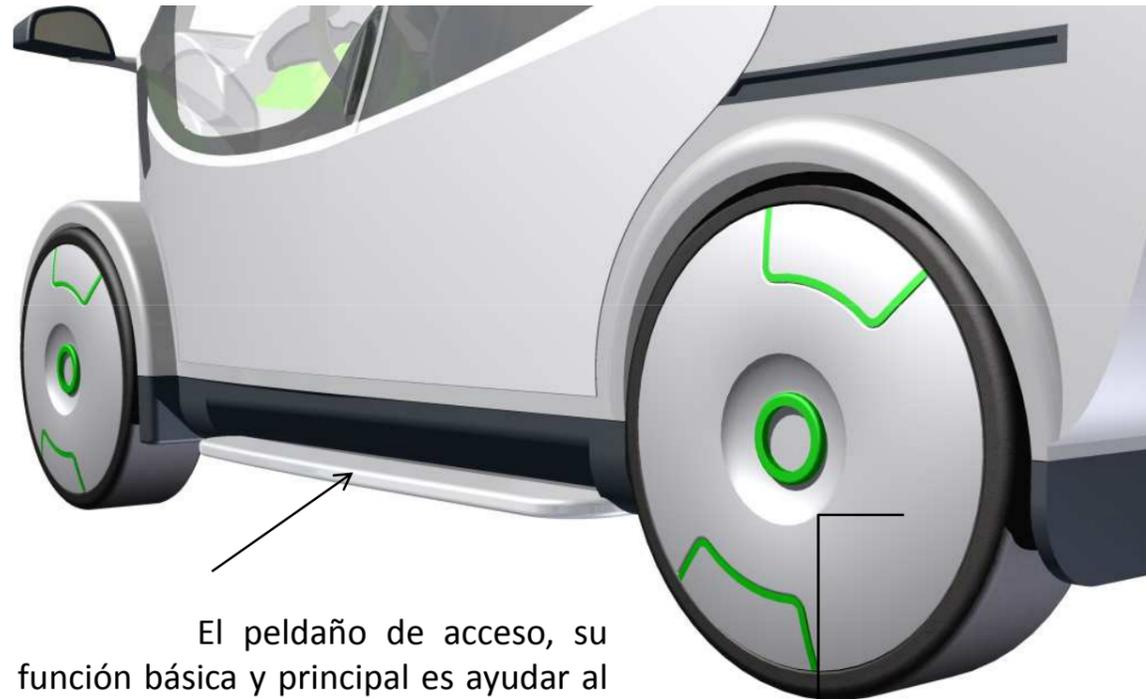
Se Encuentra oculta bajo la puerta trasera derecha de acceso al maletero, es accionada por el taxista y solo puede accionarse con la puerta abierta.



Remate rampa de goma, se adapta en forma de cuña como una transición entre la rampa y el suelo.

FASE 3

3. PELDAÑO DE ACCESO AL VEHÍCULO.



El peldaño de acceso, su función básica y principal es ayudar al ocupante a acceder al taxi. Es un elemento que encontramos de forma simétrica en ambos perfiles.

4. LLANTAS.

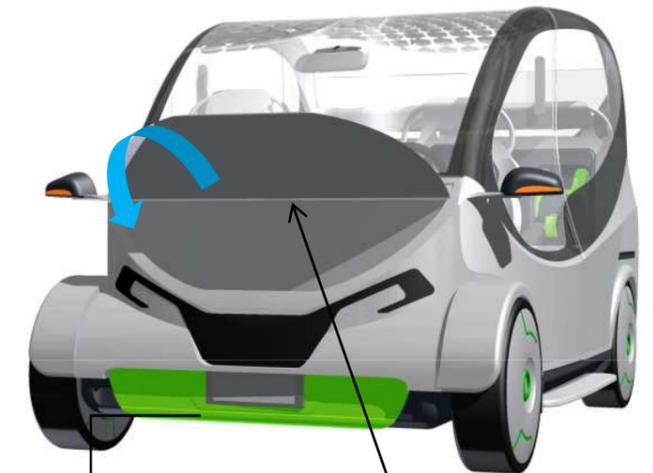
Las llantas albergan en su interior los elementos del “motor rueda” (un motor eléctrico, un freno de disco y la suspensión electrónica).

Su forma es resultado de una búsqueda formal acorde con la estética general del vehículo, con unos detalles en verde que al girar, dan cierto colorido al vehículo.

5. MALETERO AUXILIAR.

En la zona delantera, podemos acceder a un segundo maletero auxiliar, para ello abriremos el capo mediante giro vertical de unos 80 grados.

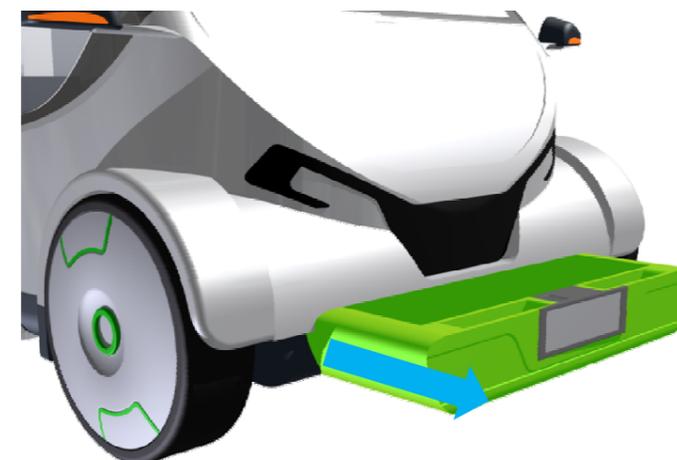
Esta pensado para uso exclusivo del conductor, como observaremos más adelante también es accesible desde el interior del vehículo.



Bisagra

6. CAJON EXTERIOR.

En la parte baja de la zona delantera, diferenciado en color verde hemos creado un cajón para guardar diferentes objetos y herramientas.



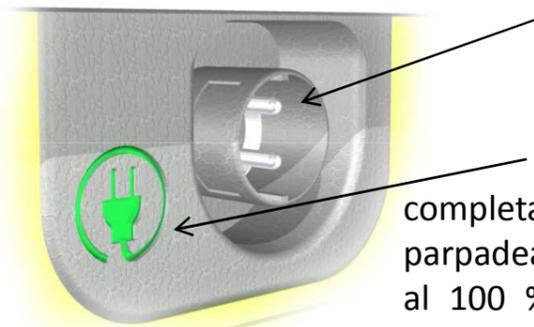
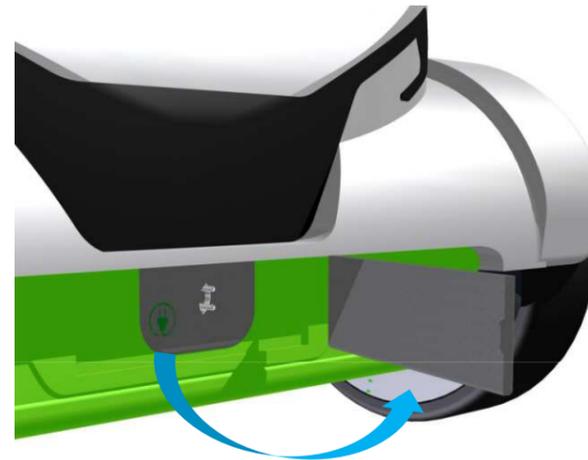
Incluye un kit de reparación de pinchazos, por ser complicado desmontar el motor rueda y además ahorramos el espacio que ocuparía una rueda de repuesto.

Este cajón integra, en su frontal la matrícula del vehículo.

FASE 3

7. CONEXIÓN A LA RED ELECTRICA.

La matrícula del vehículo tiene una doble función, ejerce también como tapa de acceso a los enchufes de conexión a la red eléctrica, que permanecen ocultos y protegidos por esta.



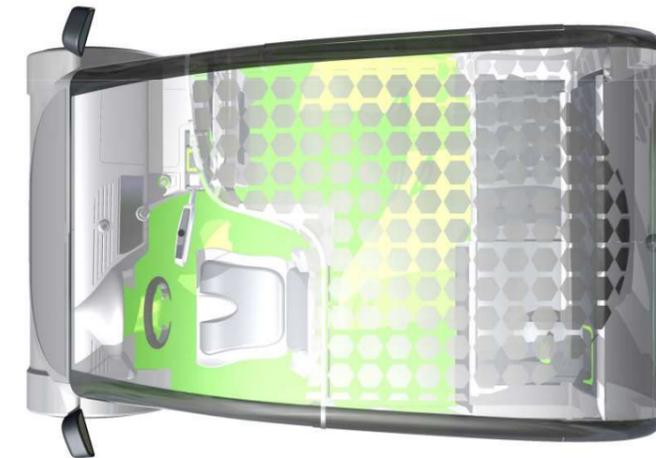
Toma de corriente eléctrica.

Piloto verde. Cuando la carga esta completa al 80 % el piloto se encuentra parpadeando y cuando la carga esta completa al 100 % se mantiene encendido de forma constante en verde.

8. TECHO ACRISTALADO Y PLACAS SOLARES.

El techo acristalado se ha creado con objeto de dotar de cierta ligereza al vehículo, dar una apariencia novedosa y hacer un interior luminoso durante el día.

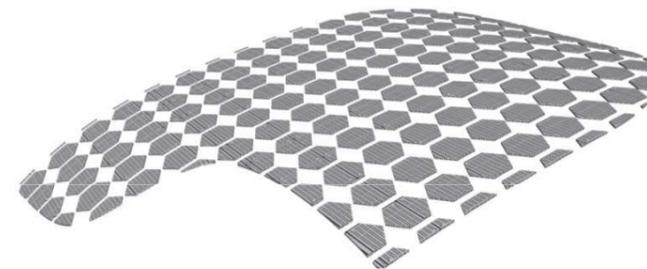
El material utilizado para todos elementos acristalados es el policarbonato aunque en este proyecto no se ha abordado el cálculo estructural por lo que podría investigarse la utilización de otros materiales.



Hemos jugado con la forma de distribuir las placas solares. Siguen la misma curva de la mampara al acabar en el techo y se extienden hacia la parte trasera del vehículo quedando sobre la zona de pasajeros rematando finalmente con otra forma redondeada.

Las placas solares acumulan energía solar principalmente para poder prolongar la autonomía del vehículo o suministrar energía a los grupos ópticos.

Las células fotovoltaicas empleadas son fotosensibles pudiendo oscurecerse según la intensidad lumínica.



FASE 3

9. CONJUNTO ÓPTICO.

Todos Los grupos ópticos del coche incluyen tecnología LED, por su alto rendimiento , capacidad luminosa y bajo consumo, confiriéndole al vehículo un aspecto más futurista.

En los arcos laterales, que son una estructura en policarbonato tintado, van integradas unas filas LED naranjas y verdes que se iluminan según el estado del vehículo. Verde para indicar que esta libre, naranja ocupado y apagados fuera de servicio.

Intermitentes quedan integrados en los retrovisores.



Los grupos ópticos delanteros, van integrados en los laterales del panel frontal, el cual dota de personalidad el diseño de nuestro vehículo.

En la parte central de este panel, se encuentra una pantalla que cuando el taxi se encuentra en servicio, indica en el numero de taxi y la tarifa aplicada.

Los grupos ópticos traseros, también con tecnología LED quedan integrados en la carrocería del vehículo , a través de formas suaves y curvas.



FASE 3

ANALISIS INTERIOR

Para proceder al análisis de todo los elementos del habitáculo interior vamos a dividirlos en 3 apartados:

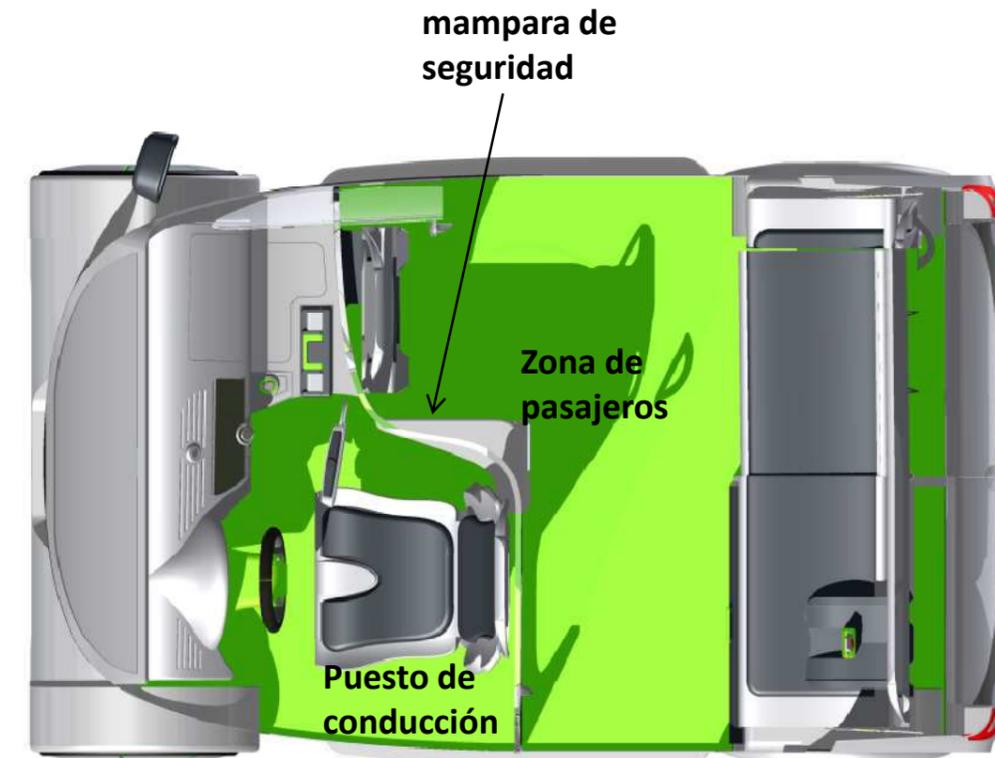
- **La mampara de seguridad** es el elemento clave que nos permite dividir y diferenciar las dos zonas del vehículo taxi.
- **Puesto de conducción** y transporte de herramientas y efectos personales del taxista.
- **Zona de pasajeros** y de transporte de equipajes.

Al observar la planta del vehículo observamos una distribución de espacios y de elementos asimétrica, lo cual esta justificado funcionalmente.

Desde un principio hemos tenido claro la idea aislar el puesto de conducción del resto del vehículo, lo cual hace desaparecer la configuración convencional con plaza de copiloto y hace necesario un elemento aislador, que va a ser la mampara.

La particular forma de la mampara hace que no perdamos el hueco del copiloto, aportándole una doble función:

- Un compartimento interno para uso del taxista comunicado con el maletero exterior.
- Un asiento supletorio plegable, el cual queda fuera de la zona de conducción, enfrente al resto de plazas de pasajeros y en sentido contrario al de la marcha.

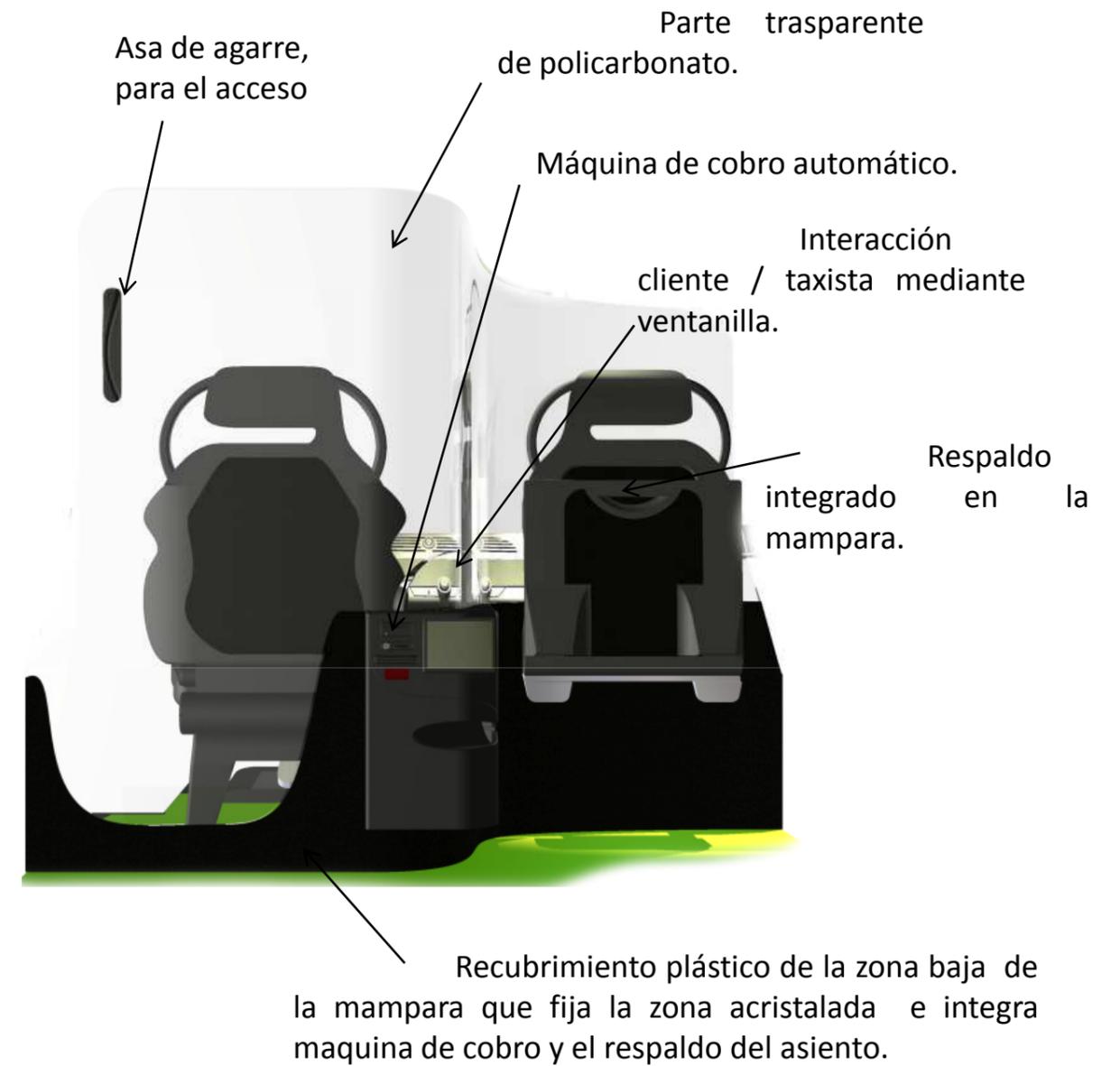
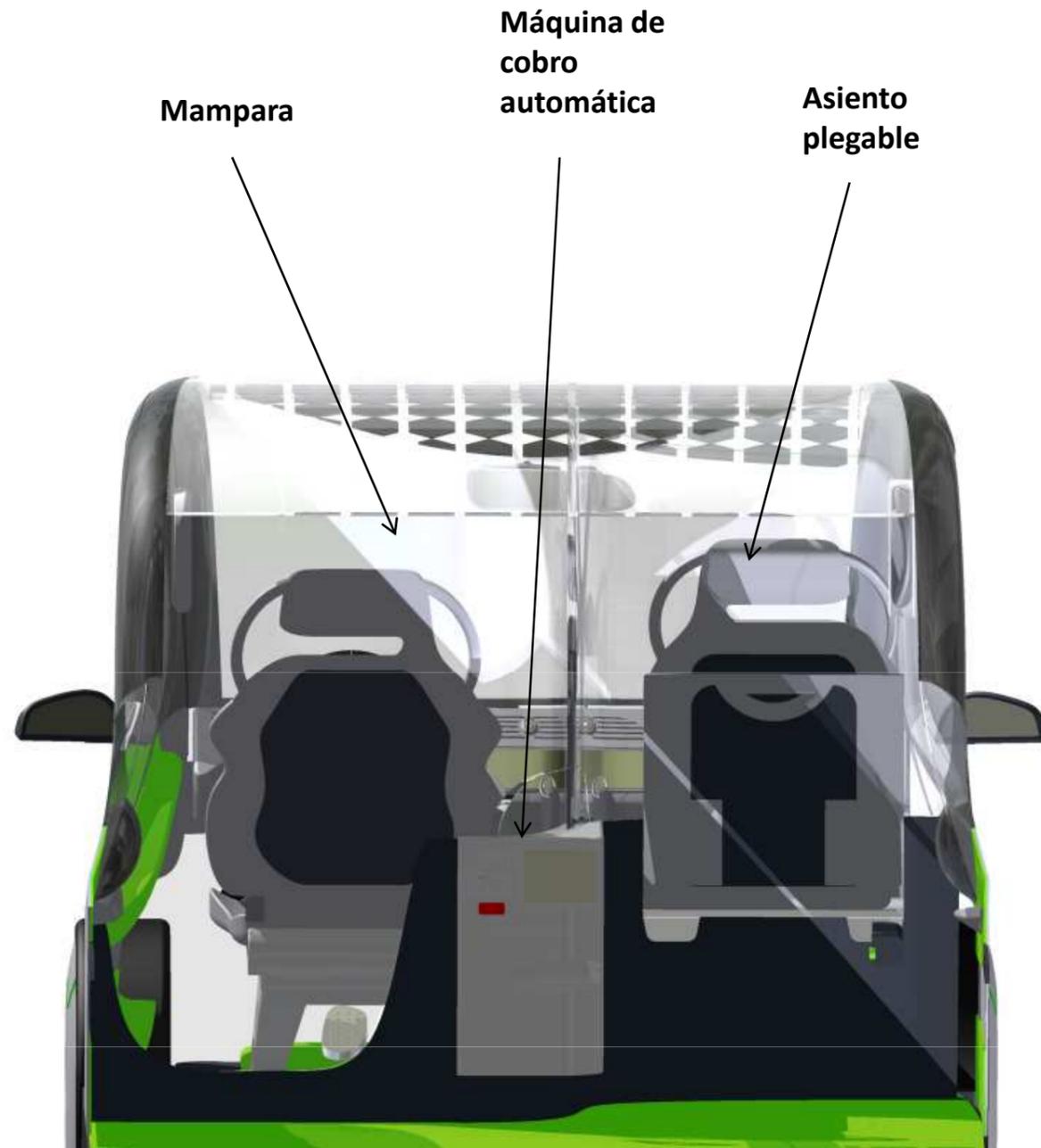


3.3.1. Mampara de seguridad

FASE 3

MAMPARA DE SEGURIDAD

Elementos que la integran:

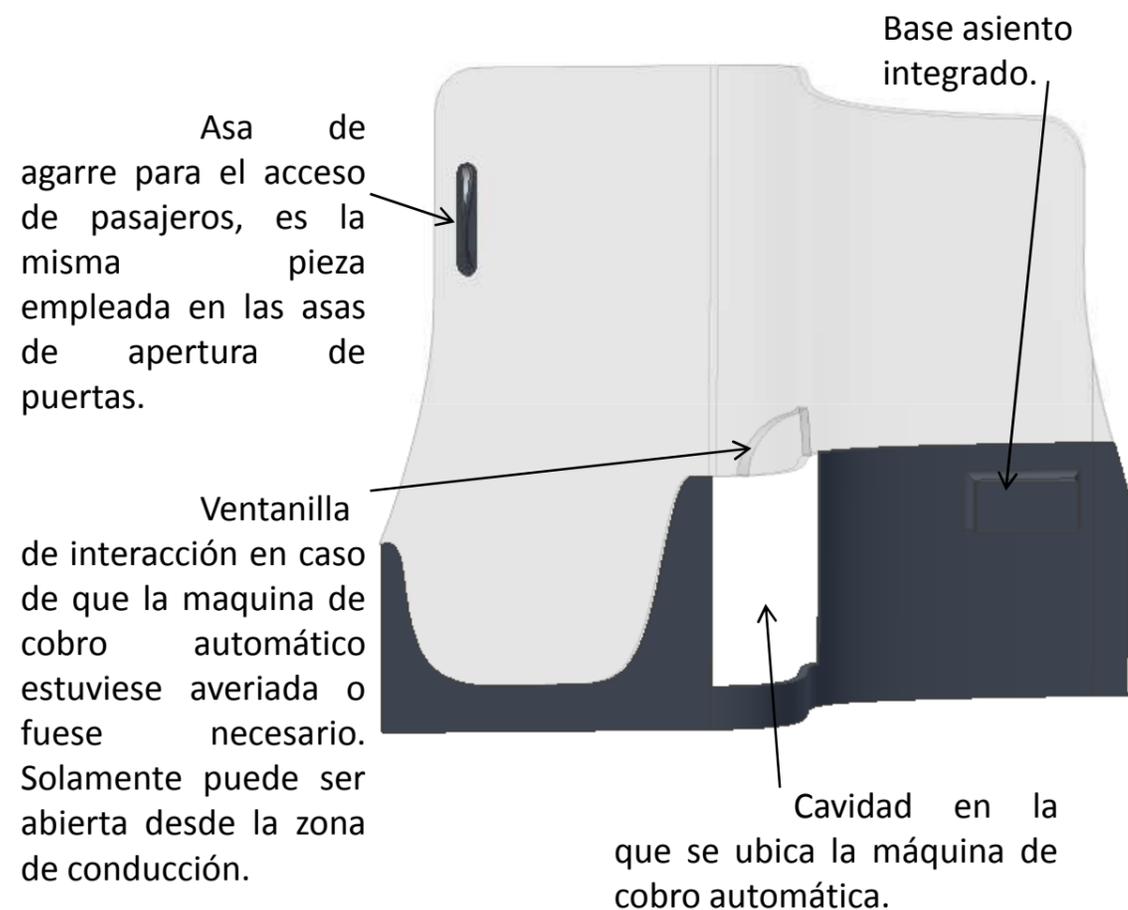


FASE 3

Mampara

La mampara a través de su forma curvada se adapta a las funciones comentadas anteriormente, el material empleado en la zona transparente es el policarbonato, por su resistencia a golpes e impactos, rigidez, transparencia y buena estabilidad dimensional.

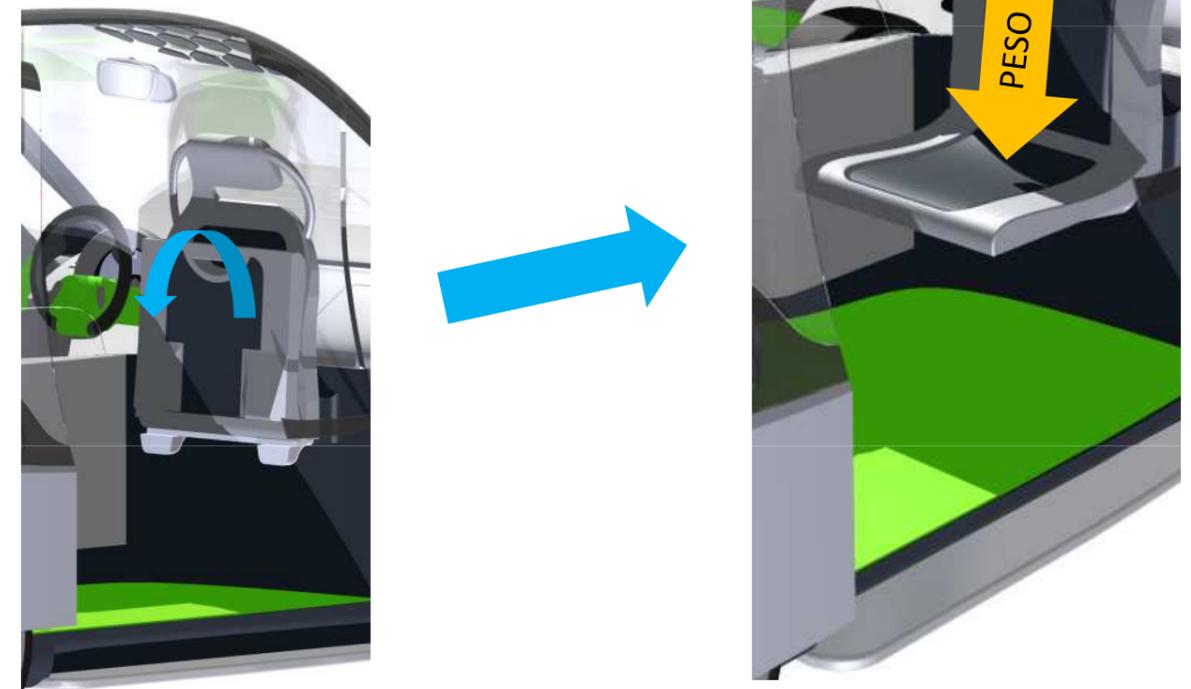
En la parte baja de ésta usamos una pieza plástica de ABS, de color gris oscuro, que posee un saliente como podemos visualizar en la parte derecha del dibujo, que tiene por objeto ser la base que asiente el respaldo de la plaza o asiento plegable.



Asiento integrado

Esta va a ser la plaza de pasajeros a la que menor uso se le va a dar, es plegable y se viaja en sentido contrario a la marcha pero se trata simplemente de una plaza más para cuando quieran viajar 4 personas juntas.

Incorpora un cinturón de seguridad convencional



El asiento se mantendrá siempre plegado, únicamente se mantendrá desplegado cuando tenga peso encima. El propio pasajero será quien despliegue el asiento para ponerlo en posición

FASE 3

Máquina de cobro automática

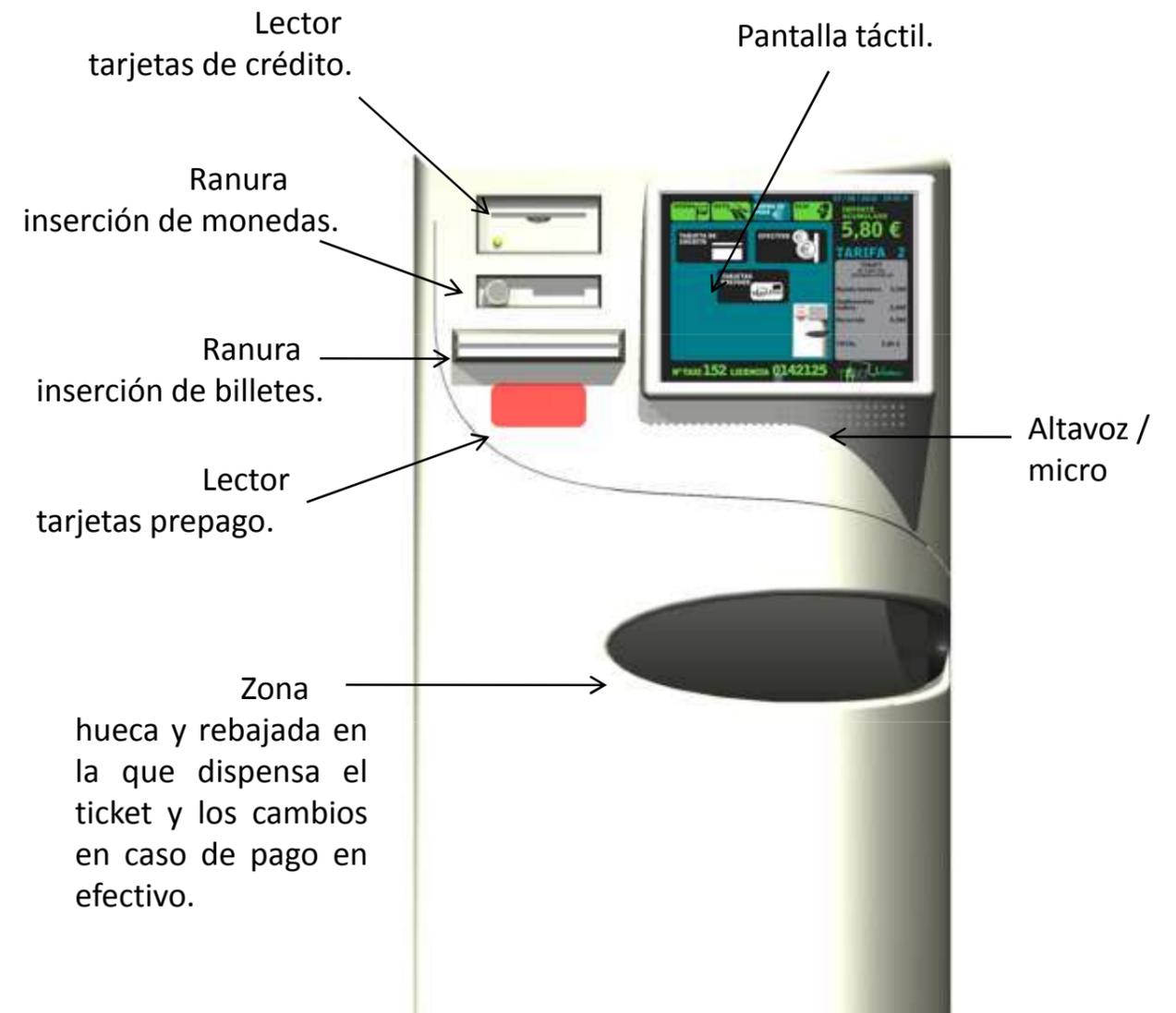
La máquina de cobro tiene tres funciones principalmente:

- Hacer un servicio más cómodo y rápido para el usuario de taxi .
- Dar seguridad al taxista frente a atracos.
- Evitar posturas molestas al taxista, al tener que voltearse a recoger dinero, extender cambios...y además evitar posibles confusiones.

Además a partir de este elemento también queremos dotar al usuario de cierta seguridad durante el trayecto:

- Tener en todo momento información de la ruta a seguir.
- Estar informado durante todo el trayecto del importe consumido.
- Saber los datos del vehículo en el que viajamos: nº de taxi, nº de licencia, hora y fecha.
- Pagar de forma sencilla recibiendo las instrucciones apropiadas para los usuarios que no están acostumbrados al uso de estas máquinas lo puedan realizar sin problemas.
- Tener acceso a información de entretenimiento y ocio.

Estos últimos puntos los vamos a conseguir a través de la pantalla táctil a disposición del usuario integrada en la maquina de cobro,



FASE 3

En la cara de la máquina de cobro automática que queda hacia la zona de conducción hay una tapa a través de la cual el taxista puede acceder a la recogida de dinero o a posibles reparaciones el servicio técnico.



La pantalla táctil se encuentra ligeramente inclinada, dirigida al usuario para que pueda verla mejor y será antirreflejante.



Pantalla táctil / Interacción usuario.

Formalmente la pantalla se compone de unos elementos que siempre van a permanecer visibles y que nos encontremos en cualquier menú que son los siguientes:

Día y hora. → 07 / 08 / 2010 19:52 H
 Importe acumulado(taxímetro). → IMPORTE ACUMULADO 5,80 €
 Tarifa aplicada → TARIFA 2
 Ticket especificando todo el importe acumulado. Luego este mismo saldrá impreso, junto con a fecha y hora del servicio prestado. → TIKET N° TAXI 152 LICENCIA 0142125
 Bajada bandera 3,50€
 Suplementos maleta 2,00€
 Recorrido 0,30€
 TOTAL 5,80 €
 Nº de licencia y de taxi. → N° TAXI 152 LICENCIA 0142125
 Imagotipo. → TAXI Urbano

A través de la pantalla táctil el usuario va a poder acceder a diferentes menús.

Cuando el pasajero accede al taxi siempre va a encontrar por defecto la pantalla de bienvenida / idiomas, en castellano. Cuando el taxista establezca una ruta aparecerá esta en la pantalla en el menú de ruta pero el usuario podrá moverse indistintamente por otros menús y cuando finaliza la ruta , la pantalla marcará el menú de formas de pago .

La pantalla diseñada tiene 4 menús diferentes:

- 1) Idioma
- 2) Ruta
- 3) Forma de pago
- 4) Ocio



-1) Idioma

En este menú encontramos el mensaje de bienvenida y un selector de idioma, bien pulsando sobre la correspondiente bandera o desplegando el selector.



- 3) Ruta

A través de este menú el usuario tiene conocimiento en todo momento de la ruta que esta siguiendo el vehículo, el nombre de las calles que recorre, los metros, el lugar de origen, de destino una visualización completa de la ruta , otra con un zoom mayor...

07/08/2010 19:52 H

IDIOMA RUTA FORMA DE PAGO OCIO

IMPORTE ACUMULADO **5,80 €**

TARIFA 2

TIKET
Nº TAXI 152
LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€
Suplementos maleta 2,00€
Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

Nº TAXI 152 LICENCIA 0142125 TAXI Urbano

07/08/2010 19:52 H

IDIOMA RUTA FORMA DE PAGO OCIO

IMPORTE ACUMULADO **5,80 €**

TARIFA 2

TIKET
Nº TAXI 152
LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€
Suplementos maleta 2,00€
Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

Nº TAXI 152 LICENCIA 0142125 TAXI Urbano

RESUMEN RUTA
Paseo Maria Agustín, 110
40 M

ORIGEN:
Paseo Maria Agustín, 95

DESTINO:
Estación Delicias

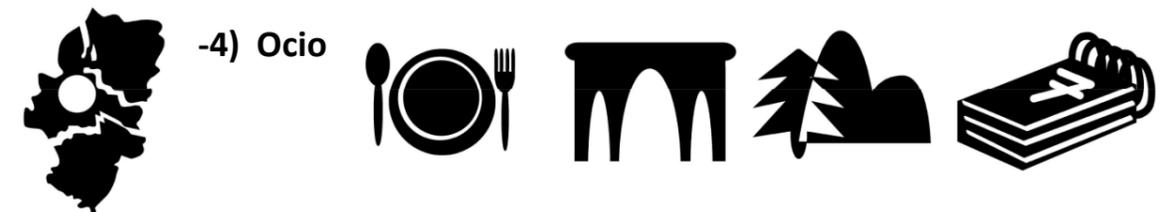
3.3.1. Mampara de seguridad

FASE 3



Cuando el vehículo llega su destino, esta pantalla nos guiará como proceder al pago del servicio.

Podemos elegir el método de pago pulsando en el correspondiente botón, pago mediante tarjeta de crédito, en efectivo mediante una tarjeta de prepago. Una vez seleccionamos el método de pago deseado el navegador nos indicará como proceder de forma correcta mediante las correspondientes órdenes gráficas y sonoras.



Este último menú es de carácter más ocioso creado para hacer un servicio más ameno, pudiendo acceder a la agenda cultural de la ciudad, recomendando restaurantes, informando de los principales puntos de interés turístico, naturaleza etc.



FASE 3

ZONA DE PASAJEROS

Descripción general:

La zona de pasajeros ocupa la mayor zona del habitáculo interior, tienen capacidad para que puedan viajar 4 personas adultas de forma cómoda. La longitud total del vehículo es de 3,20 metros, lo que permite una anchura máxima de este espacio de casi 2,20 metros en la parte del acceso lateral derecho y una anchura mínima de 1,5 metros en la parte que queda tras el asiento de conducción.

Anteriormente ya hemos explicado el acceso a esta zona. Presenta grandes ventajas respecto a los taxis que podemos encontrar hoy en día en las ciudades, algunas de ellas son:

-Capacidad para que viajen 4 personas en una zona totalmente independiente.



- Silla de coche para que los niños cuya estatura sea inferior a 1,35 m viajen de forma segura. Esta integrada en respaldo de los asientos por lo que no necesita ningún otro anclaje especial y tiene su arnés de sujeción.

- Los usuarios de sillas de ruedas pueden acceder al servicio taxi que recurrir a vehículos especiales como los "eurotaxi".

- Gran capacidad para transportar equipaje, sillas de bebé, bicicletas...

- Se puede ubicar el equipaje desde el interior del vehículo sin necesidad de tener que acceder a través de las puertas traseras.

- Los pasajeros durante el trayecto disponen de toda la información necesaria del trayecto, vehículo e importe y además un extra de ocio a través de la pantalla táctil integrada en la máquina de cobro automático anteriormente ya explicada. Además, ésta proporciona a su vez un sistema de cobro más eficiente y cómodo tanto para taxista como para cliente.

En líneas generales se trata de un espacio cómodo, amplio con una estética novedosa, futurista y ecológica expresión de una nueva tecnología respetuosa con el medio ambiente.

El piso es totalmente plano, y el techo completamente acristalado lo cual le dota de una gran visibilidad.

Sobre la zona de pasajeros se ubican las células solares que al ser fotosensibles pueden adaptar su tonalidad a la intensidad lumínica.

FASE 3

COMPONENTES ZONA DE PASAJEROS

Algunos componentes que forman parte de la zona de pasajeros como la máquina de cobro automática y el asiento integrado en la mampara ya los hemos analizado anteriormente.

A continuación vamos a realizar un análisis de todos los elementos que lo integran y todavía no han sido descritos así como de sus posibilidades de uso: diferentes formas de transporte de equipaje, uso de la silla adaptada para niños, acceso en silla de ruedas...



FASE 3

Piso

El piso de todo el vehículo, en ambas zonas es totalmente plano debido a la eliminación de elementos mecánicos como la transmisión.

Esta característica es una gran ventaja que junto a la altura del vehículo (1,9 m) que hace un habitáculo más cómodo y accesible en el que la facilidad de movimiento es mucho mayor.

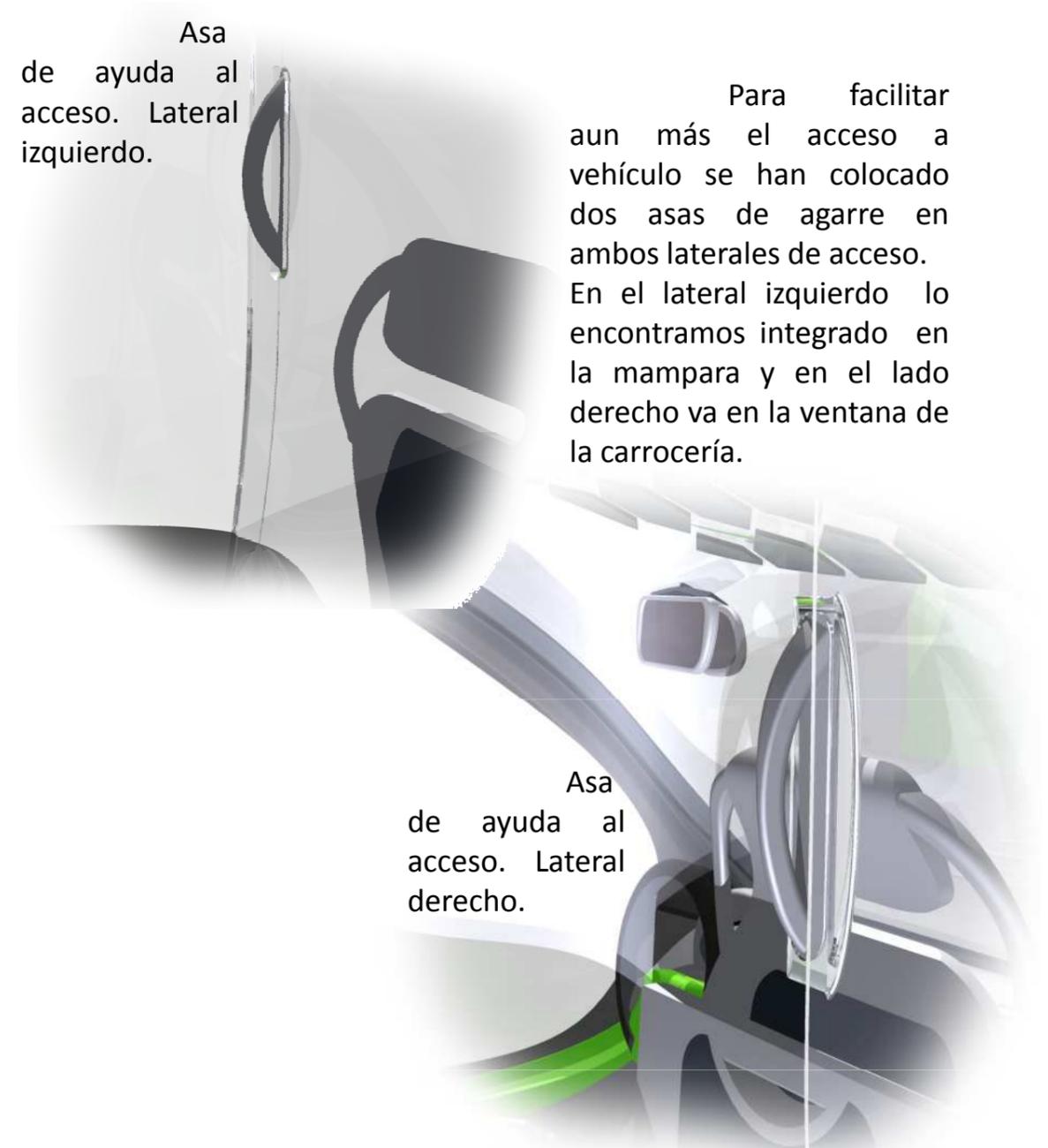
El material empleado va a ser la goma, lo que hace una superficie antideslizante y fácil de limpiar, puesto que es un elemento sometido a un gran desgaste diario.

Se ha destacado en color verde, lo que le aporta aun más luminosidad al habitáculo.



Asas de agarre para el acceso.

Asa de ayuda al acceso. Lateral izquierdo.



Para facilitar aun más el acceso a vehículo se han colocado dos asas de agarre en ambos laterales de acceso. En el lateral izquierdo lo encontramos integrado en la mampara y en el lado derecho va en la ventana de la carrocería.

Asa de ayuda al acceso. Lateral derecho.

FASE 3

Silla de viajes para niños

En el asiento trasero se ha integrado una silla de viaje para niños de hasta 1,35m. La silla puede ser utilizada como silla con respaldo o únicamente como alzador. Los niños de menos de 9 Kg normalmente viajarán en su cochecito colocado en la zona del minusválido o con sus padres.



La silla es plegable y está colocada sobre el respaldo en la parte derecha de la banqueta trasera. De esta forma cuando está cerrada es posible usar todos los asientos y cuando la abrimos permite ocupar las dos plazas restantes. Para abrirla tiene un tirador superior el cual permite abatir la pieza que servirá de base para el niño. Esta pieza tiene a su vez un elemento central que se regula en inclinación y que alberga el anclaje central. De este modo permite regular la silla para las diferentes alturas de niño, y a la vez facilita la integración de la silla en el respaldo.

En el respaldo de la silla encontramos los arneses de seguridad para el niño.

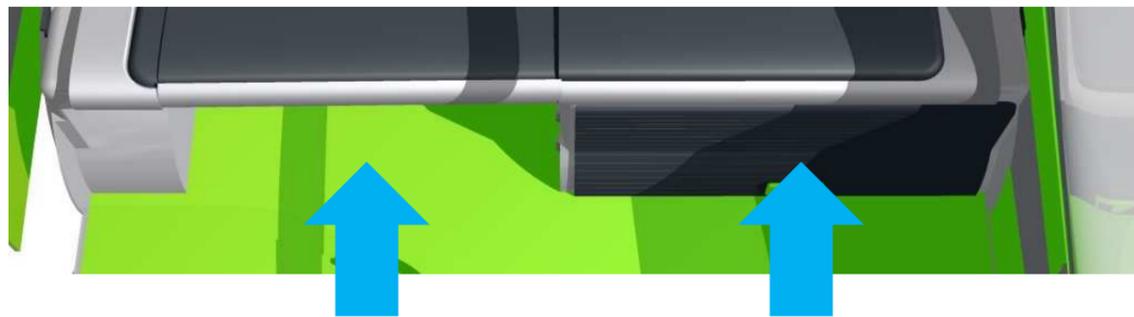


FASE 3

Maletero.

Como se ha comentado en apartados anteriores el vehículo cuenta con bastante espacio para el transporte de equipaje. Uno de los espacios aprovechados es la parte baja de la banqueta trasera.

Bajo los asientos fijos traseros hay un maletero que se comunica con el espacio trasero y que permite la introducción de bultos desde el interior. Cuenta con una puerta corredera con lamas que evita que la carga se mueva o invada el habitáculo en algunas maniobras.



**Hueco para equipaje .
Para frenar la carga se
puede colocar una malla
de retención.**

**Puerta corredera con
sistema de lamas**

En caso de transporte de minusválidos el hueco de maletero bajo la parte izquierda de los asientos queda ocupado por la silla, por lo que se ha colocado una malla elástica resistente que permite separar el maletero del hueco de minusválido.

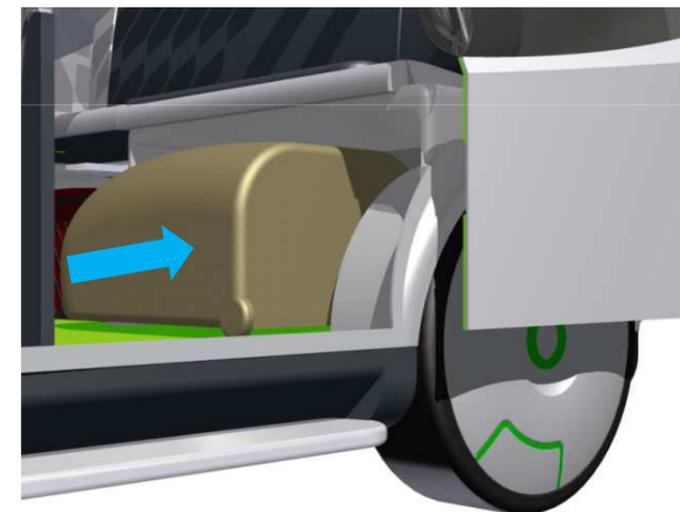
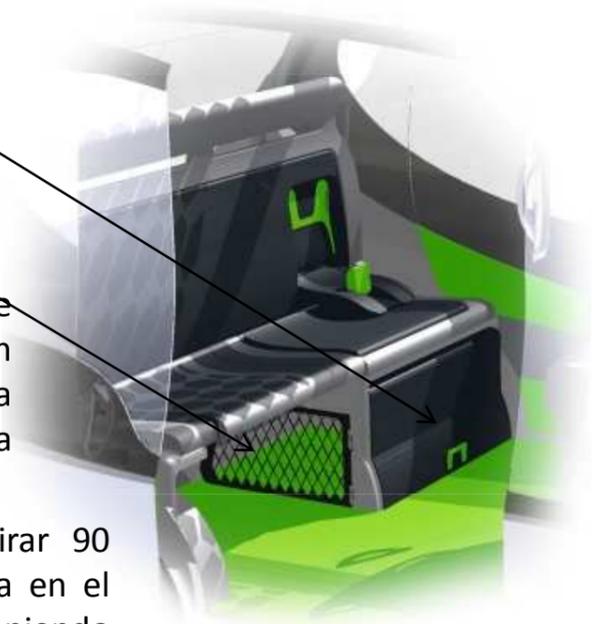
En caso de no utilizar el hueco de minusválidos la malla puede colocarse paralela al respaldo de los asientos de forma que actúa como la puerta de las lamas y permite ocupar todo el espacio trasero para transporte de equipaje.

Puerta corredera con sistema de lamas con asa de agarre destacada en color verde.

Malla elástica.

Esta malla sirve para retener el equipaje en caso de viaje un usuario en silla de ruedas evitando que la carga se cruce entre las ruedas.

También puede girar 90 grados y estirarse hasta fijarla en el extremo lateral derecho, reteniendo la carga si no viaja nadie en silla de ruedas.



El equipaje puede cargarse cómodamente desde el interior del habitáculo o antes de acceder a este .

También se pueden utilizar las puertas traseras. Después de colocar el equipaje habría que deslizar nuevamente el sistema de lamas para retener la carga.

FASE 3

Diferentes formas de cargar el equipaje.



En la imagen podemos observar como queda cargada toda la parte bajo los asientos con maletas. Bajo las plazas de la derecha la carga queda retenida por el sistema de lamas mientras que en la zona derecha queda retenida por la malla extensible.



También es posible transportar maletas en la parte derecha del habitáculo.

Para ello plegaremos el asiento sobre el respaldo y podemos sujetarla mediante la malla extensible como podemos apreciar en las imágenes.



FASE 3



Otra forma posible de transportar el equipaje sería situándolo en el espacio del asiento plegable en sentido contrario a la marcha.

En esta ocasión, el equipaje podría retenerse con el mismo cinturón de seguridad que posee el asiento para el transporte de personas.

FASE 3

Asientos traseros en el sentido de la marcha.

La parte trasera del habitáculo está ocupada por la banqueta trasera de asientos. Algunos de los elementos que la integran ya los hemos explicado, como la silla de viaje de niños o el maletero de la parte inferior.

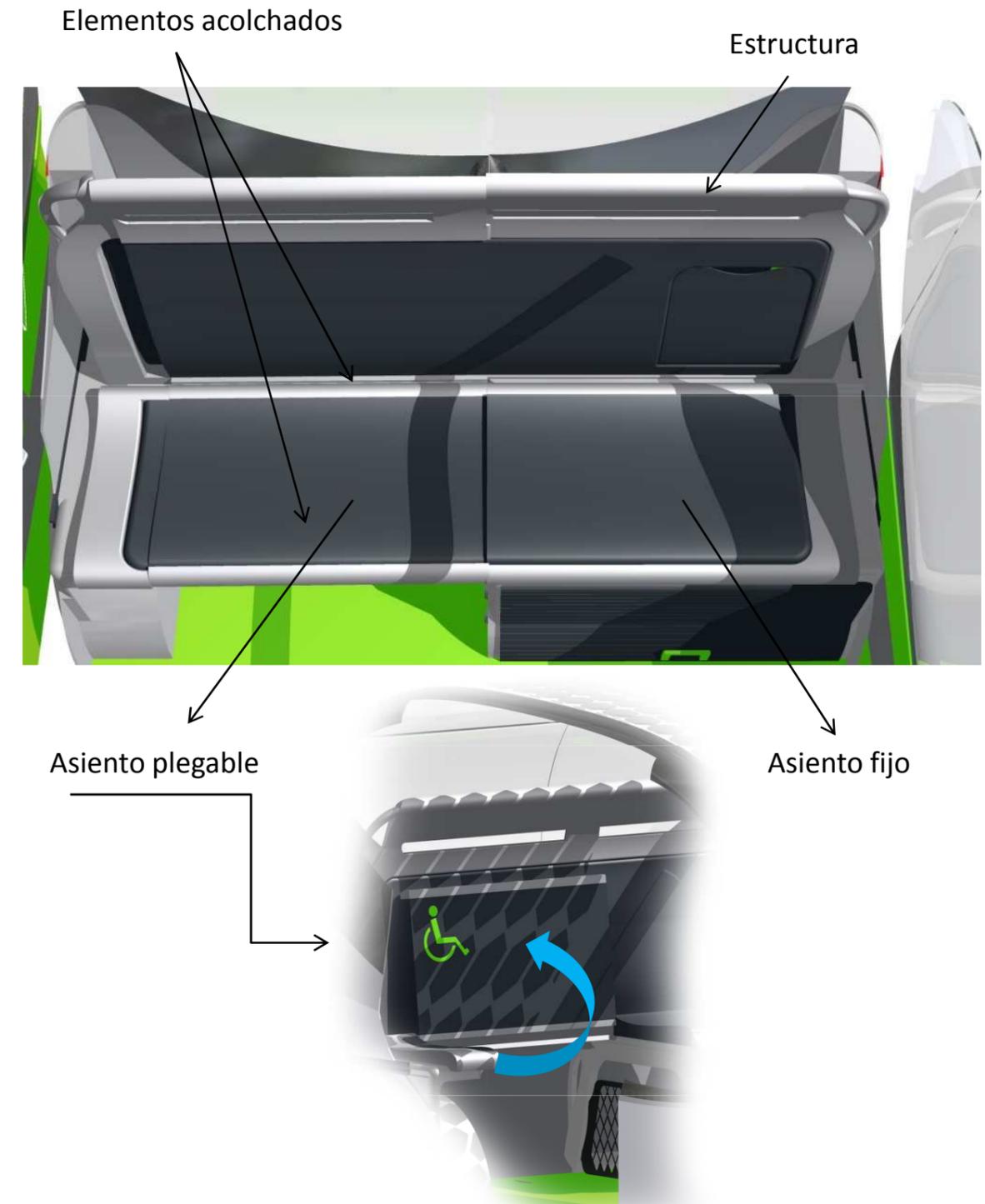
No obstante es una de las piezas más polivalentes debido a sus múltiples configuraciones posibles.

En posición normal permite el transporte de 3 personas con gran amplitud con sus 1,37m de ancho. Podemos diferenciar dos partes en los asientos, la estructura y los elementos acolchados. Se ha creado un diseño sencillo que permita dotar de versatilidad a los asientos, pero con estética innovadora, buscando en todo momento la comodidad del pasajero y teniendo en cuenta los percentiles de población 5 y 65.

Los asientos traseros incorporan cada plaza su respectivo cinturón de seguridad convencional.

Más adelante veremos las diversas posiciones de los asientos y la forma de accionarlos para obtener las diferentes configuraciones.

Los materiales utilizados son plásticos para facilitar la limpieza e higiene, sin embargo tendrán el tacto y textura adecuadas para evitar calor o efectos molestos.



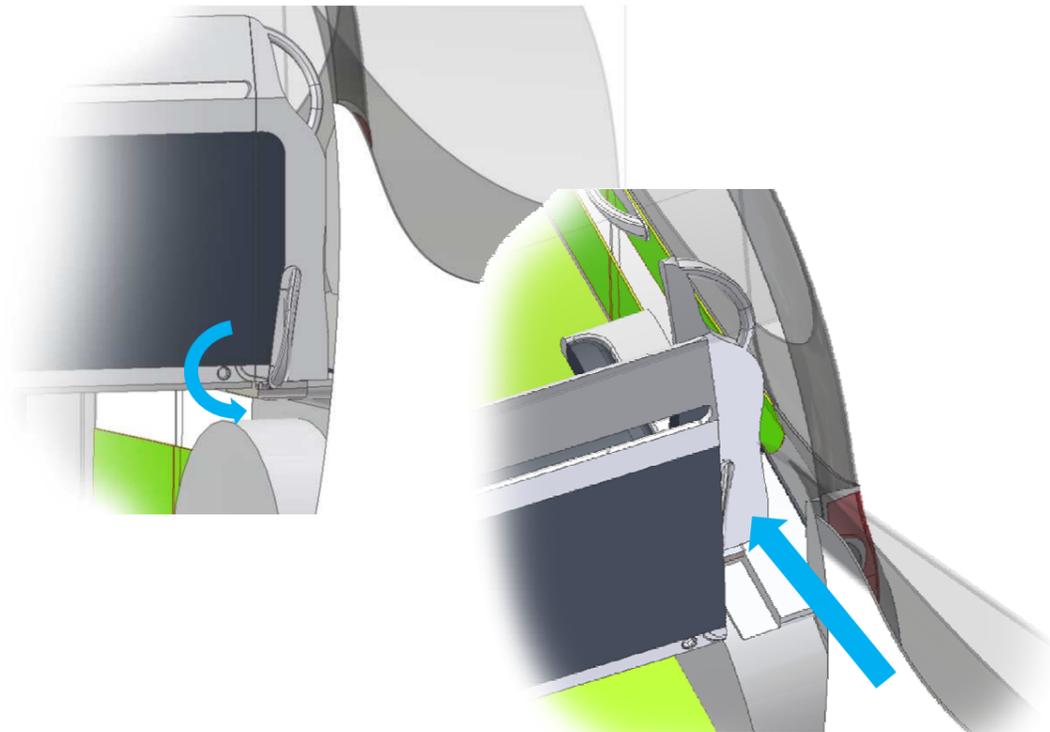
FASE 3

Acceso silla de ruedas

A continuación vamos a detallar el procedimiento a seguir para la entrada de un usuario de silla de ruedas al taxi urbano.

El primer paso es abrir las puertas traseras.

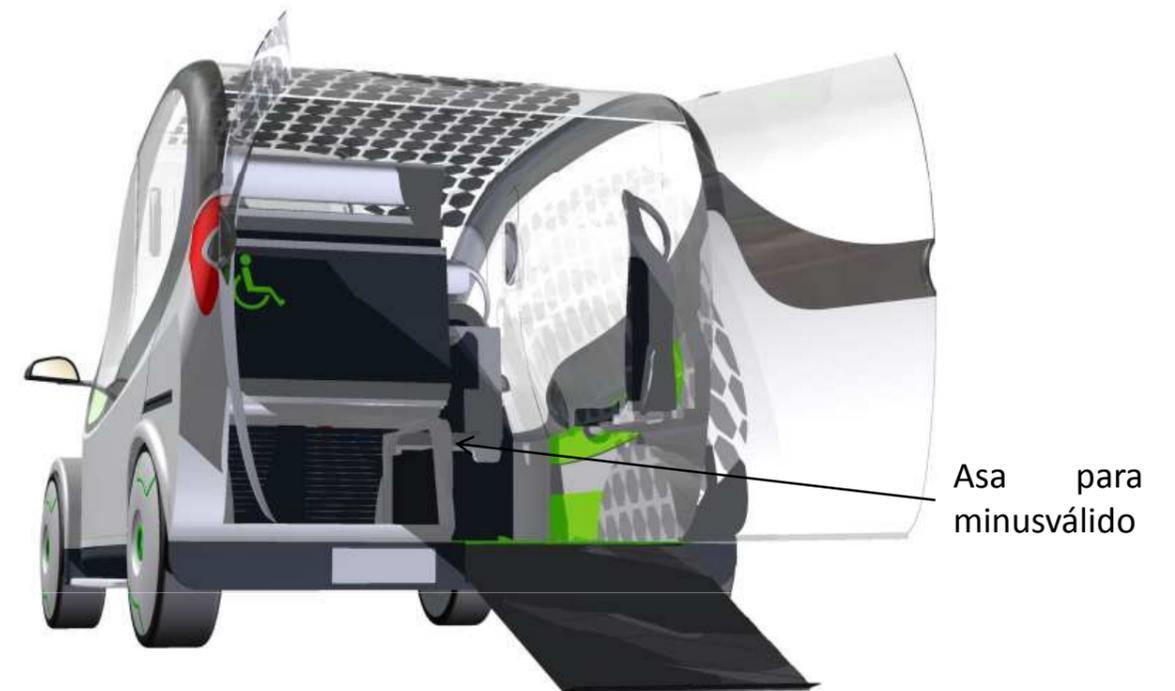
Después hay que desbloquear la unión entre el asiento móvil y la parte derecha accionando la maneta. Al realizar esta acción la parte derecha se desplaza por un riel hacia delante permitiendo el giro del asiento.



A continuación una vez abatida la base del asiento móvil sobre su respaldo giramos todo el conjunto 180 grados quedando enganchado sobre el respaldo del asiento fijo.



Una vez libre la entrada se saca la rampa de la parte inferior y el minusválido puede acceder, ayudándose también del asa inferior.



FASE 3

Algunas configuraciones posibles.



4 personas + Conductor



2 personas adultas+ niño + Conductor



1 personas adultas+ silla de ruedas +
Conductor



2 personas adultas+ silla de ruedas +
Conductor

FASE 3

PUESTO DE CONDUCCIÓN

Descripción general:

El puesto de conducción ocupa la parte delantera de la mampara lo que le confiere una distribución con forma de L en planta.

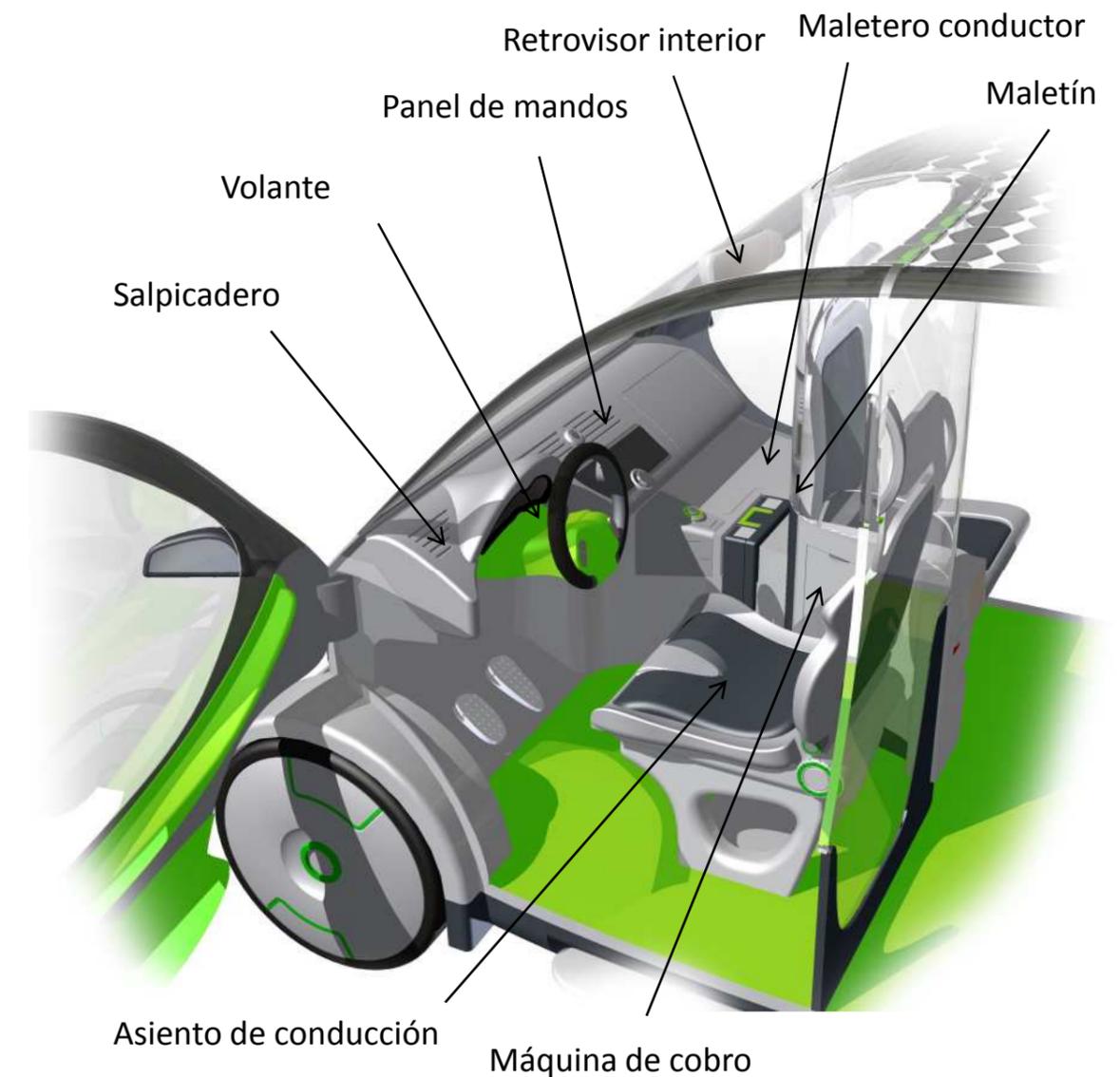


Los elementos principales del puesto de conducción son el asiento del conductor, el salpicadero con panel de mandos y retrovisores, el maletero del conductor, la máquina de cobro y maletín.

Se ha buscado una estética moderna y sencilla, con apariencia tecnológica aprovechando las ventajas de la tecnología eléctrica. Con formas suaves y redondeadas y colores que transmitan los valores del vehículo.

Los diferentes elementos definen el hueco del conductor y están pensados para la correcta interacción del taxista y su comodidad.

La posición de conducción es similar a los vehículos existentes favoreciendo así la maniobrabilidad y circulación del vehículo.



FASE 3

Asiento conductor

Sigue la estética del resto de asientos y tiene un diseño acorde al aspecto general del vehículo transmitiendo el sentido ecológico y tecnológico del mismo. Sin embargo observándolo en detalle el asiento de conductor tiene bastantes diferencias al resto y se ha dado prioridad a la funcionalidad y comodidad del conductor, debido a todo el tiempo que va a pasar en su lugar de trabajo.

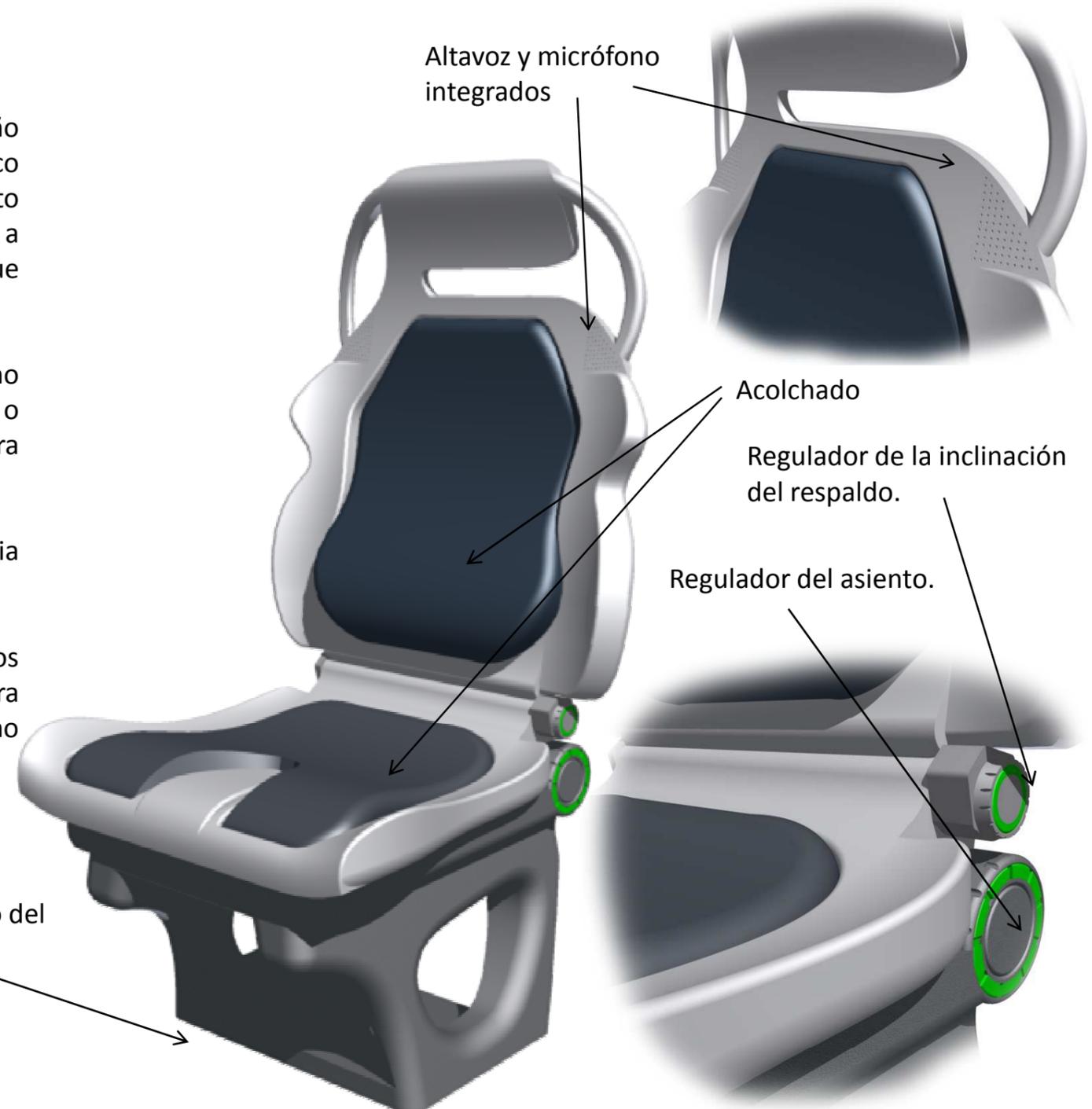
La estructura es de diseño envolvente y pese al entorno urbano del vehículo favorece el agarre del conductor en maniobras o curvas más rápidas. Además incorpora los altavoces y el micrófono para diversos comandos.

Presenta regulaciones y configuraciones varias como distancia al volante, altura e inclinación.

El acolchado también es más ergonómico y cómodo que los otros asientos, sin embargo también es de material plástico para favorecer la limpieza, pero con textura y acabado que aíslen del calor y no produzcan molestias.



La base del asiento permite colocar las piernas debajo del mismo cuando el vehículo este parado o a la hora del cobro para mejorar la postura y descansar.



FASE 3

Salpicadero

Podemos diferenciar dos partes en el salpicadero, la superior y la inferior.

La parte superior se extiende de lado a lado de la parte delantera y es la que alberga la mayoría de los controles. Ocupa solo la parte superior quedando la zona de los pies libre, en parte gracias a la tecnología eléctrica que permite prescindir de los elementos de transmisión convencionales.

La estética buscada pretende buscar la sencillez e integración de los elementos, para favorecer la atención del conductor a la carretera.

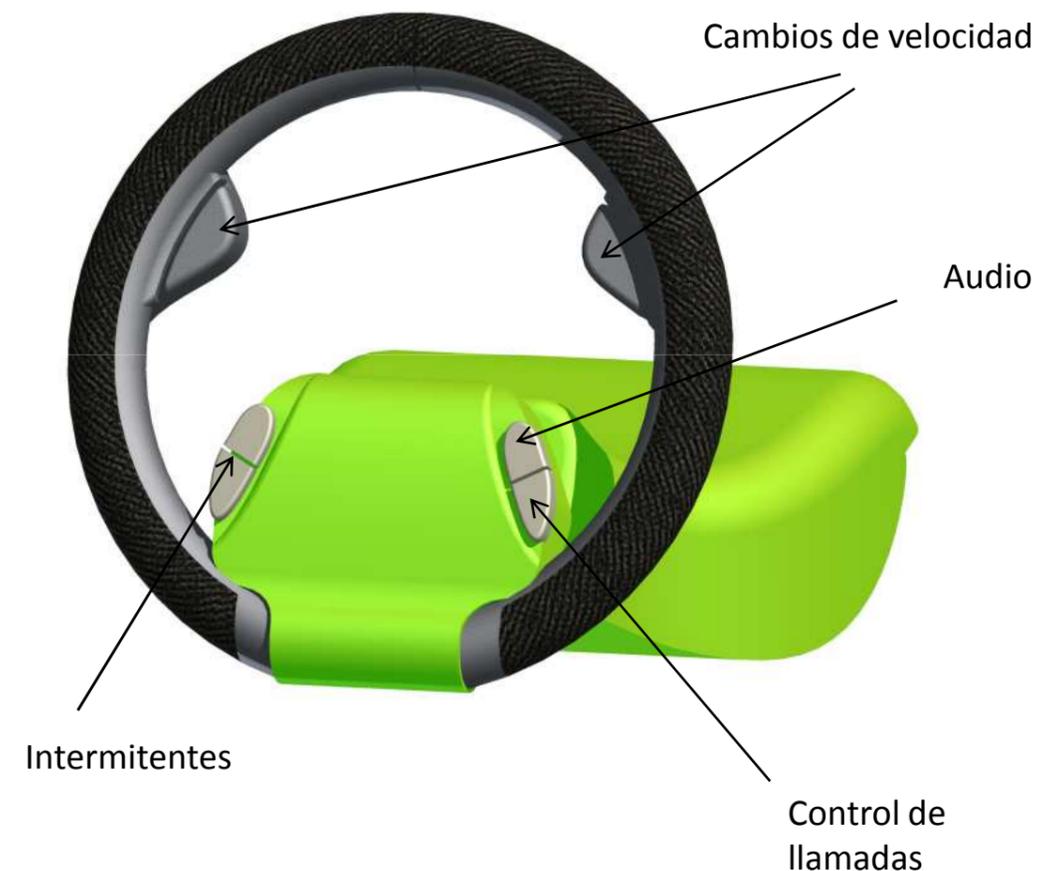
A continuación analizaremos los diferentes elementos del salpicadero y los diferentes controles.



Volante

El volante regula la dirección del coche, utiliza una dirección electrónica y alberga algunos de los controles como el teléfono manos libres, intermitencia, audio y levas del selector de velocidad.

El volante tiene un único radio inferior para favorecer la visibilidad de panel de mandos, y la forma es ergonómica. Permite regulación en altura y profundidad gracias a la columna independiente que sale del salpicadero.



FASE 3

Panel de mandos

Destaca la gran pantalla central que compone el eje de los diferentes controles además de la cúpula de delante del volante que alberga otra pantalla con información. En el extremo opuesto encontramos una guantera para el conductor.

A continuación veremos los diferentes elementos

Regulación del aire acondicionado

Guantera



Pantalla táctil, a través de la cual el taxista, visualiza y puede gestionar el GPS, audio, fecha hora, ajustes, teléfono ..

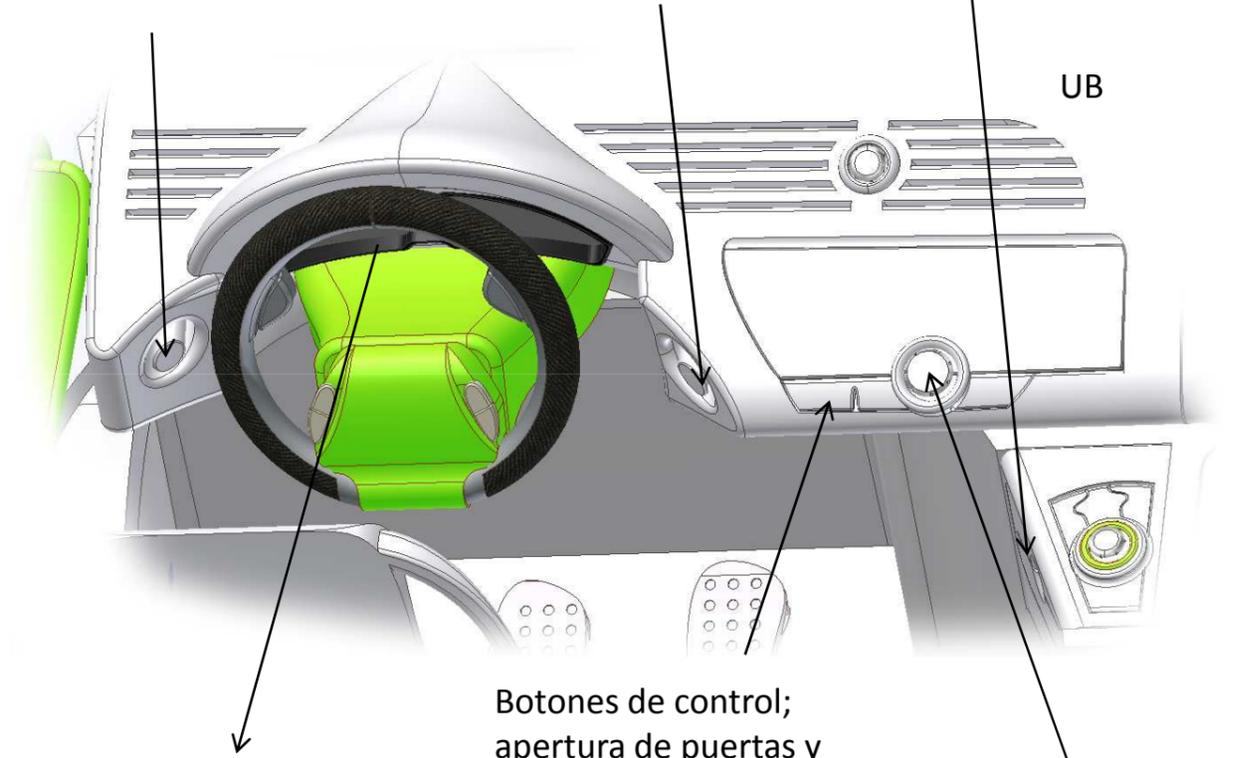


Control de luces

Start / Stop

Ranura CD

UB



Pantalla visualización de parámetros; velocidad, estado de la batería, luces, averías, intermitentes etc.

Botones de control; apertura de puertas y emergencias

Joystick

El volante ha sido diseñado para facilitar la visión de esta pantalla.



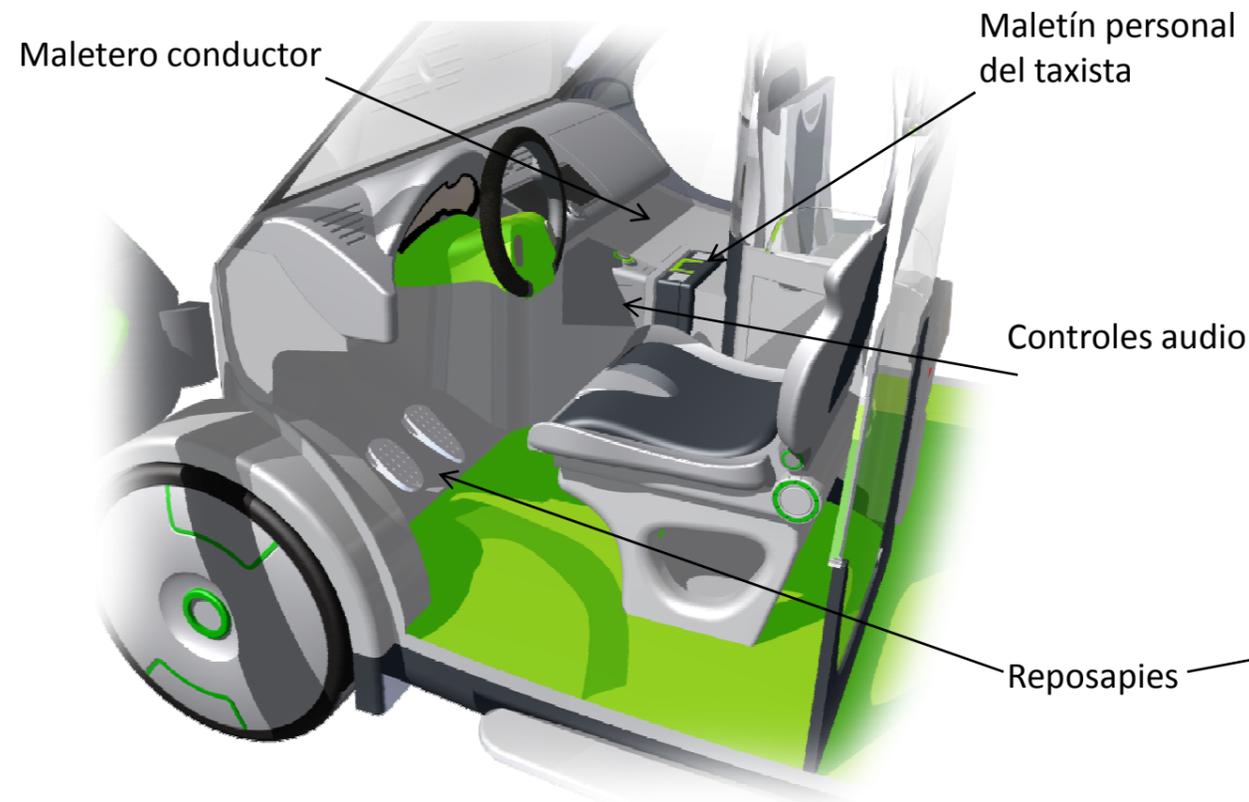
FASE 3

Retrovisor



El espejo retrovisor interior tiene un pequeño añadido con otro espejo que permite al conductor controlar el habitáculo y los pasajeros para favorecer su seguridad.

En cuanto a la parte inferior encontramos una estructura que sirve de maletero para el conductor, el maletín personal del taxista, los pedales y estructura reposapiés y una consola con algunos controles.



Maletero conductor

Ocupa la parte derecha del puesto de conducción y se extiende hasta la mampara, la estructura en la que se integra soporta algunos otros elementos pero la principal función es cubrir el maletero del conductor al que se accede por una tapa superior y que comunica con el maletero delantero explicado anteriormente.

También hay un espacio inferior aislado para colocar algunos elementos del sistema eléctrico del coche.



FASE 3

Control de audio



Maletín del taxista

Se trata de un sistema innovador desarrollado para este proyecto. Apparentemente es un maletín convencional con capacidad para la documentación y algunos efectos personales del taxista, pero además contiene un chip con los parámetros del taxista. La finalidad de este maletín es permitir el intercambio de vehículos entre taxistas, con vistas a no perder tiempo durante la recarga o para una mejor gestión de las flotas.



El maletín encaja en un hueco de la parte baja del salpicadero, de forma que mediante un lector aparece la configuración del taxista en el momento que se coloca en su base.

Pedales: Gracias a la tecnología utilizada sólo es necesario un acelerador y un freno. La posición de ambos permite regulaciones para una mejor postura de conducción.

Reposapiés

Se ha creado una estructura con la inclinación adecuada para una correcta posición de los pies en reposo, pudiendo colocarlos también en plano.

Controles de audio: Integrados en la consola inferior, sobre la estructura del maletero interior encontramos los controles de audio del vehículo, pudiendo controlarse determinados parámetros desde la pantalla principal y desde el volante.

FASE 3

Imagen y servicios

Por último, solo faltaría crear una imagen con objeto de poder dar a conocer nuestro producto.

Para ello hemos creado un imagotipo acerca del servicio del taxi urbano. Se trata de resumir en una imagen el servicio de taxi eléctrico para un entorno urbano. Esta imagen ha de transmitir una sensación de tecnología respetuosa con el medio ambiente y eficiencia energética.

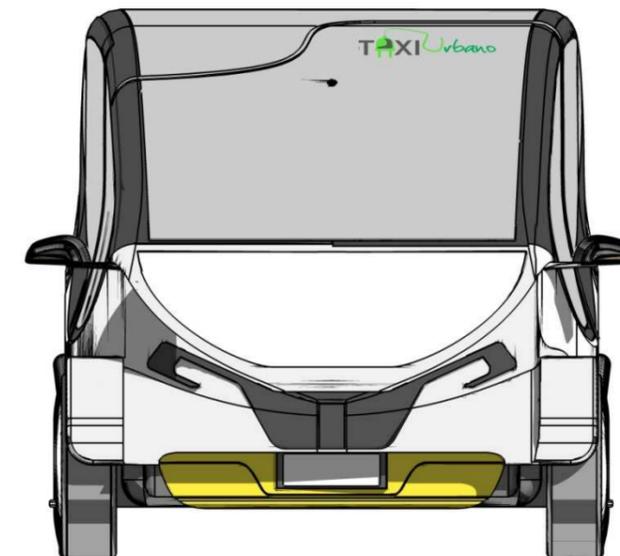


● Pantone 425 C
Cuatricromía 0C 0M 0A 77N
RGB 8P R 8P G 8P B

● Pantone 802 C
Cuatricromía 35C 0M 60A 0N
RGB P4 R 224 G 6P B

● Pantone Hexacrome Green C
Cuatricromía P3C 0M 100A 0N
RGB 0 R 171 G 8P B

Aplicaciones:



Una de las aplicaciones del imagotipo sería rotularlo en el lateral derecho en la puerta de acceso a los pasajeros y en la parte frontal del vehículo .

Para que nuevo servicio taxi tenga una buena aceptación podrían crearse servicios como una tarjeta de prepago similar a la utilizada en los autobuses , metro , tranvía...

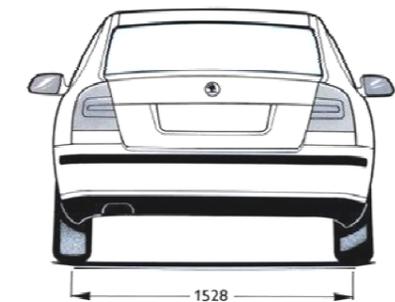
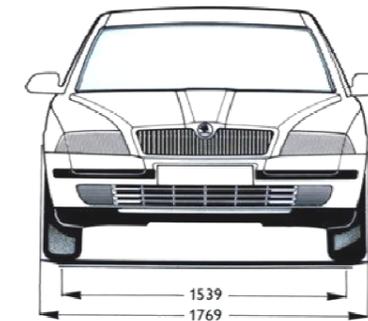
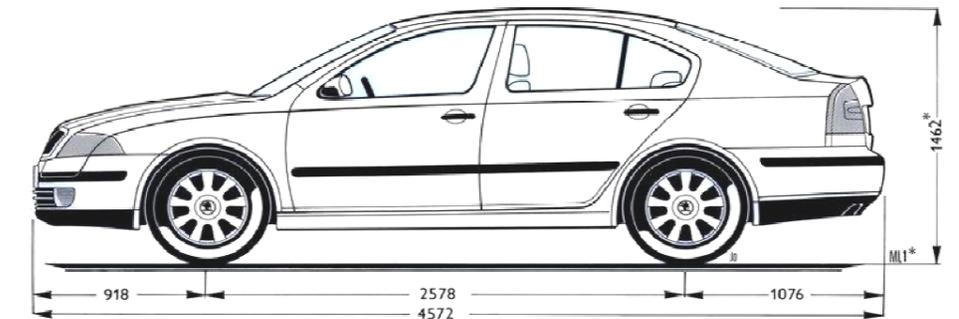
3.5 . Dimensiones generales

FASE 3

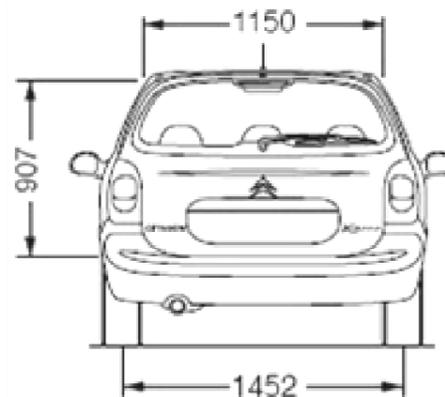
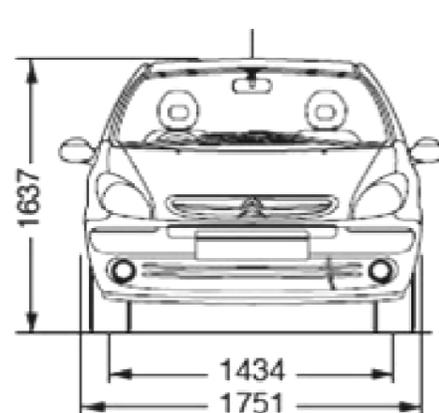
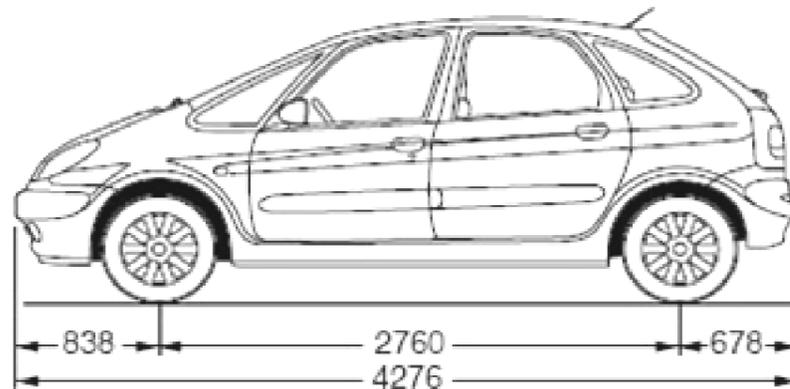
Comparativa dimensional



Skoda Octavia

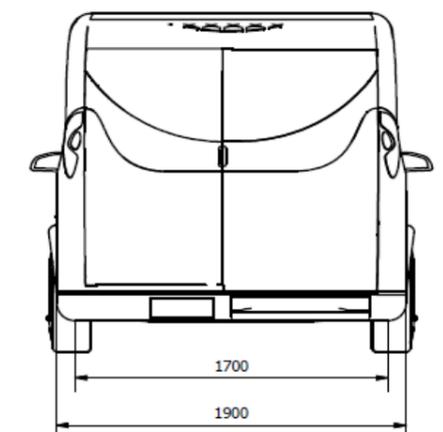
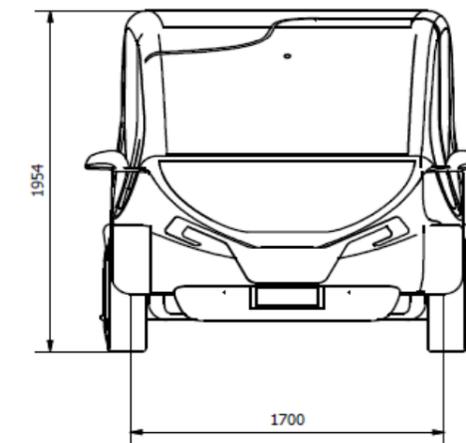
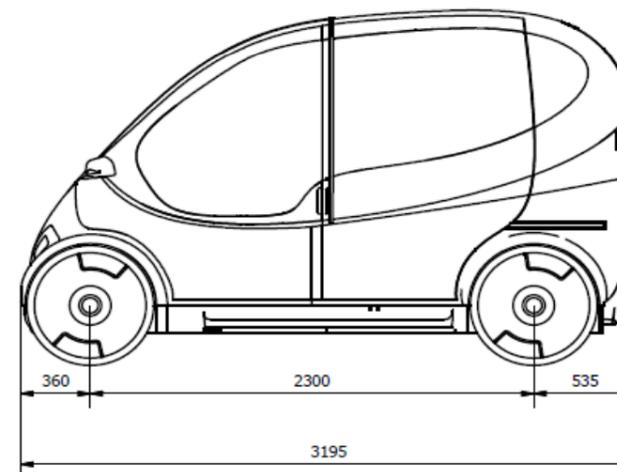


Citroen Xsara Picasso



En los siguientes esquemas podemos ver las dimensiones generales del taxi urbano comparadas con las de dos vehículos de diferente segmento utilizados actualmente para el servicio de taxi.

Taxi urbano



FASE 3



REGLAMENTO NACIONAL DEL TAXI

16 / 3 / 1979

REGLAMENTO NACIONAL DE LOS SERVICIOS URBANOS E INTERURBANOS DE TRANSPORTES EN AUTOMOVILES LIGEROS

Real decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros. Artículo 1º.-se aprueba el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, cuyo texto se inserta a continuación.

artículo 2º.-el presente reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "boletín oficial del estado".

Disposiciones derogatorias

1ª.-queda derogado el reglamento nacional de los servicios urbanos de transportes en automóviles ligeros, aprobado por orden de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y cuatro, así como cuantas disposiciones modificativas y complementarias del mismo se opongan a lo establecido en el reglamento que se aprueba por el presente real decreto.

2ª.-queda exceptuada de la derogación que se establece en la disposición anterior la regulación contenida en el reglamento aprobado por orden de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y cuatro, referente a servicios, clase D (vehículos de alquiler sin conductor), que continuara vigente hasta que sea objeto de nueva reglamentación por el ministerio de transportes y comunicaciones, previo informe del ministerio del interior.

Reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros

Capítulo I

Objeto de este reglamento y clasificación de los servicios en el regulados

artículo 1º. es objeto de este reglamento la regulación, con carácter general, del servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor.

Sin contradecir las normas de este reglamento, las entidades locales podrán aprobar la ordenanza reguladora de este servicio al público, teniendo en cuenta las circunstancias y peculiaridades de los núcleos urbanizados de su territorio jurisdiccional.

En los aeropuertos, puertos y estaciones ferroviarias se señalarán las peculiaridades del régimen de prestación del servicio regulado en este reglamento, referentes a paradas y horarios, por el ministerio de transportes y comunicaciones, oídos los dictámenes de las entidades locales cuyas poblaciones estén afectadas.

Los municipios con área de influencia recíproca y, consecuentemente, interacción de tráfico, deberán coordinarse en fórmula jurídica adecuada (mancomunidad, agrupación, concierto u otra) para la prestación de los servicios de este reglamento, en forma unitaria, sujetándose el órgano gestor, en cuanto a creación y adjudicación de licencias, a las normas subsiguientes y a las de la ordenanza que pueda dictar con arreglo al párrafo segundo de este artículo. se presumirá que existe influencia recíproca e interacción de tráfico cuando entre el suelo urbano o urbanizable de uno y otro municipio o ente local no exista distancia superior a 25 kilómetros. para el establecimiento de la coordinación señalada, que será obligatoria en los municipios comprendidos en territorios insulares, será preceptivo el previo informe del ministerio de transportes y comunicaciones.

En la prestación de los servicios regulados en este reglamento se deberán respetar las normas previstas en la ley y reglamento de ordenación de los transportes mecánicos por carretera cuando los vehículos autorizados realicen servicios de transporte interurbano.

Art. 2º. los servicios a que se refiere este reglamento podrán establecerse bajo las siguientes modalidades:

clase A) "auto-taxis".-vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definido en la ley de régimen del suelo y ordenación urbana o, en su caso, en el área

unificada de servicio, si fuere mas amplia que el suelo referido, previa delimitacion con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres.

clase B) "auto-turismos".-vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los nucleos urbanos antes dichos, sin contador taxímetro.

clase C) "especiales o de abono".-vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los nucleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicacion, finalidad, etc., ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesion y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turistica, representativa, etc.).

A partir de la publicación del presente reglamento no se podrán crear ni conceder licencias de la clase B) -auto-turismos-cuando existieran en la misma poblacion licencias de la clase A).

Capítulo II

De los vehículos, de su propiedad y de las condiciones de prestación del servicio

Sección 1. normas generales

Art. 3º. el vehículo adscrito a la licencia local que faculta para la prestación de cualquiera de los servicios al publico que se regulan en este reglamento figurara como propiedad del titular de la misma en el registro de la direccion general de tráfico. los propietarios de los vehículos deberán concertar obligatoriamente la correspondiente poliza de seguros, que cubrira los riesgos determinados por la legislación en vigor.

Art. 4º. los titulares de la licencia local citada podran sustituir el vehículo adscrito a la misma por otro que, si fuere de la marca y modelo determinado por la entidad local, bastara con la comunicacion formal del cambio, y, en otro caso, quedara sujeto a la autorización de dicha entidad, que se concederá una vez comprobadas las condiciones tecnicas necesarias de seguridad y conservacion para el servicio.

Art. 5º. las transmisiones por actos intervivos de los vehículos automóviles de alquiler, con independencia de la licencia de la entidad local a que esten afectos, llevan implicita la anulacion de esta, salvo que, en el plazo de tres meses de efectuada la transmision, el transmitente aplique a aquella otro vehículo de su propiedad, contando, para todo ello, con la previa autorización a que se refiere el artículo anterior, cuando fuere necesaria.

Art. 6º. los automóviles a que se refiere este reglamento deberán estar provistos de:

Carroceria cerrada con puertas de facil acceso y funcionamiento que facilite la maniobra con suavidad.

Las dimensiones minimas y las características del interior del vehículo y de los asientos seran las precisas para proporcionar al usuario la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio.

Las puertas deberán hallarse dotadas del mecanismo conveniente para acci3nar sus vidrios a voluntad del usuario.

Tanto en las puertas como en la parte posterior del vehículo llevara el numero suficiente de ventanillas para conseguir la mayor visibilidad, luminosidad y ventilacion posibles, provistas de vidrios transparentes e inastillables.

En el interior habra instalado el necesario alumbrado eléctrico.

Asimismo deberán ir provistos de un extintor de incendios.

Las autoridades gubernativas y los ayuntamientos podran establecer, en aquellas localidades o zonas que se determinen por los mismos, la instalacion de dispositivo de seguridad.

Las mismas autoridades podran disponer el establecimiento de sistemas de comunicacion con la policia en aquellos municipios en que existan cooperativas de radio-taxis.

Art. 7º. dentro del conjunto de marcas y modelos de vehículos que homologuen los ministerios de industria y energia y de transportes y comunicaciones, las entidades locales podran determinar el o los que estimen mas adaptados a las necesidades de la población usuaria y a las condiciones económicas de los titulares de licencias.

En todo caso, su capacidad no excedera de siete plazas, para las clases a) y b), incluída la del conductor; excepcionalmente podran autorizarse hasta nueve plazas para servicios en alta montaña, etc.

Art. 8º. no se autorizará la puesta en servicio de vehículos que no hayan previamente sido revisados acerca de las condiciones de seguridad, conservación y documentación por las delegaciones de industria y energía y la entidad local respectiva, salvo cuando se trate de vehículos nuevos determinados.

Las revisiones anuales de los vehículos para comprobar su buen estado de seguridad, conservación y documentación se realizarán por las delegaciones de industria y energía y las entidades locales en el mismo día y hora, a no ser que razones fundadas lo impidieren.

Las revisiones extraordinarias de vehículos ordenadas por las autoridades antes reseñadas se podrán realizar en cualquier momento, sin que produzcan liquidación ni cobro de tasa alguna, aunque si pueden motivar, en caso de infracción, la sanción procedente.

Todo automóvil que no reúna las condiciones técnicas de comodidad o de seguridad exigidas por este reglamento y por las ordenanzas locales no podrá prestar servicio de nuevo sin un reconocimiento previo por parte del organismo o autoridad competente, en el que se acredite la subsanación de la deficiencia observada, conceptuándose como falta grave la contención de ello.

Art. 9º. con autorización de la respectiva entidad local otorgante de la licencia y cumplimiento de los demás requisitos legales a que hubiere lugar, los titulares de licencias podrán contratar y colocar anuncios publicitarios en el interior del vehículo, siempre que se conserve la estética de este y no impida la visibilidad. la publicidad en el exterior del vehículo quedará sujeta a lo dispuesto en el código de circulación y demás normativa aplicable.

Sección 2ª. de las licencias

Art. 10º. para la prestación de los servicios al público que se regulan en el presente reglamento será condición precisa estar en posesión de la correspondiente licencia de la entidad local.

La solicitud de licencia se formulará por el interesado acreditando las condiciones personales y profesionales del solicitante, la marca y modelo del vehículo y, en su caso, su homologación y grupo por el que se solicita.

Terminado el plazo de presentación de solicitudes referentes al número de licencias creadas, el órgano adjudicador publicará la lista en el "boletín oficial" de la provincia, al objeto de que los interesados y las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores puedan alegar lo que estimen procedente en defensa de sus derechos, en el plazo de quince días.

La entidad local resolverá sobre la concesión de las licencias a favor de los solicitantes con mayor derecho acreditado.

En el supuesto de que la adjudicación de licencias se realizara mediante concurso, el procedimiento se someterá a las normas de contratación local.

Dado el carácter principal interurbano que realizan los vehículos con licencia de la clase B) (auto-turismo)-, el ministerio de transportes y comunicaciones coordinará a través de la comisión delegada de tráfico y de transportes y comunicaciones de la comisión provincial de gobierno la expedición de licencias de esta naturaleza con la autorización de las tarjetas v.t. de su competencia.

Art. 11º. el otorgamiento de licencias por las entidades locales vendrá determinado por la necesidad y conveniencia del servicio a prestar al público.

Para acreditar dicha necesidad y conveniencia se analizará:

- a) La situación del servicio en calidad y extensión antes del otorgamiento de nuevas licencias.
- b) El tipo, extensión y crecimiento de los núcleos de población (residencial, turística, industrial, etc.).
- c) Las necesidades reales de un mejor y más extenso servicio.
- d) La repercusión de las nuevas licencias a otorgar en el conjunto del transporte y la circulación.

En el expediente que a dicho efecto se tramite se solicitará informe de la comisión delegada de tráfico y transportes y comunicaciones de la provincial de gobierno y se dará audiencia a las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores representativas del sector y a las de los consumidores y usuarios, por plazo de quince días.

Art. 12º. podrán solicitar licencias de auto-taxis:

a) Los conductores asalariados de los titulares de licencias de las clases A) y B) que presten el servicio con plena y exclusiva dedicación en la profesión, acreditada mediante la posesión y vigencia del permiso de conductor expedido por el ente local creador de las licencias y la inscripción y cotización en tal concepto a la seguridad social.

b) Los titulares de la clase B) de la corporación local adjudicadora de las licencias A) y B), siempre que sean poseedores de una sola de las de auto-turismo y se anule esta cuando obtengan la de auto-taxis.

c) Las personas naturales o jurídicas que las obtengan mediante concurso libre.

Podrán solicitar licencias de auto-turismos los conductores asalariados en la clase B) del apartado a) y las personas naturales o jurídicas a que hace referencia el apartado c), ambos del párrafo anterior.

Las personas físicas y jurídicas podrán solicitar libremente licencias de la clase C), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de este reglamento.

Art. 13º. en la adjudicación de las licencias de la clase A) -auto-taxis-, las entidades locales se someterán a la prelación siguientes:

1º. En favor de los solicitantes del apartado a) del artículo anterior, reservándose el diez por ciento de las licencias a adjudicar para los del apartado b) de dicho precepto cuando en la entidad local coexistan licencias de las clases A) y B), por rigurosa y continuada antigüedad en ambos casos acreditada en el término jurisdiccional del ente concedente. dicha continuidad quedará interrumpida cuando voluntariamente se abandone la profesión de conductor asalariado por plazo igual o superior a seis meses.

2º. En favor de las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado c) del artículo anterior, mediante concurso libre, aquellas licencias que no se adjudicaren con arreglo al apartado anterior.

La prelación para la adjudicación de las licencias de la clase B) -auto-turismos- será en favor de los conductores asalariados de los titulares de las licencias de la clase B), a que se hace referencia en el apartado A) del artículo anterior, por rigurosa y continuada antigüedad y, a falta de ello, por el concurso libre antes regulado.

Art. 14º. las licencias serán intransmisibles, salvo en los supuestos siguientes:

a) En el fallecimiento del titular, a favor de su cónyuge viudo o herederos legítimos.

b) Cuando el cónyuge viudo o los herederos legitimarios y el jubilado no puedan explotar las licencias como actividad única y exclusiva, y previa autorización de la entidad local, en favor de los solicitantes reseñados en el artículo 12º, teniendo en todo caso derecho de tanteo cualquier otro heredero forzoso en posesión del "permiso local de conductor".

c) Cuando se imposibilite para el ejercicio profesional el titular de la licencia por motivo de enfermedad, accidente u otros que puedan calificarse de fuerza mayor (entre ellos la retirada definitiva del permiso de conducir necesario), a apreciar en su expediente, en favor de los solicitantes del apartado anterior.

d) Cuando la licencia tenga una antigüedad superior a cinco años, el titular podrá transmitirla, previa autorización de la entidad local, al conductor asalariado con permiso de conducir y ejercicio en la profesión durante un año, no pudiendo el primero obtener nueva licencia del mismo ente local en el plazo de diez años por ninguna de las formas establecidas en este reglamento, ni el adquirente transmitirla de nuevo sino en los supuestos reseñados en el presente artículo.

Las licencias cuya titularidad corresponda a personas jurídicas solamente serán transmisibles cuando, teniendo una antigüedad de cinco años, se enajene la totalidad de los títulos.

Las licencias de la clase C) solamente podrán transmitirse cuando teniendo una antigüedad superior a cinco años se respeten los límites mínimos de titularidad del artículo 18º de este reglamento.

Las transmisiones que se realicen contraviniendo los apartados anteriores producirán la revocación de la licencia por el ente local, previa tramitación de expediente iniciado de oficio, a instancia de las centrales sindicales, asociaciones profesionales o cualquier otro interesado.

Art. 15º. los solicitantes de licencias para servicios de la clase C) deberán acreditar ante las entidades locales respectivas, dentro de los treinta días siguientes al de la concesión de la correspondiente licencia, que figuran dados de alta como contribuyentes en la licencia fiscal del impuesto industrial, transformado en tributo local por la ley 44/1978, de 8 de septiembre, y que tienen abierta en la localidad una oficina o establecimiento con nombre o título registrado para la administración de los indicados servicios.

Art. 16º. las licencias locales se consideraran otorgadas específicamente para cada una de las clases de servicio expresadas en el artículo 2., distinguiendose con arreglo a las siguientes características:

1º. Las de la clase A) irán cruzadas por una franja de color rojo de derecha a izquierda en diagonal.

2º. Las de la clase B) la franja será azul y

3º. Las de la clase C) llevarán la franja verde.

Todas las licencias estarán condicionadas en cuanto a su eficacia a que los vehículos que a aquellas afectan reúnan las condiciones exigidas por este reglamento y subsidiariamente por la ordenanza local respectiva.

En ningún caso se autorizará la transformación de las licencias de una clase en otra diferente, salvo lo dispuesto en el apartado b) del artículo 12 y el supuesto de que los titulares de las clases a) y b) de una localidad acordasen convertir la clase B) en a), condicionando su realización a la autorización del ayuntamiento respectivo y a que en dicha localidad desaparezca, dentro del plazo que se determine, la modalidad de la clase B) con carácter definitivo.

Art. 17º. toda persona titular de licencia de las clases A) o B) tendrá la obligación de explotarla personal o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados en posesión del permiso local de conductor y afiliación a la seguridad social en régimen de plena y exclusiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión.

Cuando no pueda cumplirse con dicha obligación procederá la transmisibilidad de las licencias en los supuestos admitidos en el artículo 14 o su renuncia.

No será exigible la exclusiva y plena dedicación y la incompatibilidad profesional cuando la licencia se haya adjudicado para la prestación del servicio en municipios de menos de 5.000 habitantes y su titular no tenga personal a su servicio.

Art. 18º. los titulares de licencias para servicios de la clase C) no podrán prestar estos sin estar en posesión de tres vehículos automóviles, como mínimo, con las licencias correspondientes que habrán de solicitar conjuntamente y con arreglo al procedimiento señalado en el artículo 10 de este reglamento.

Y en las entidades locales superiores a un millón de habitantes el número mínimo de vehículos será de diez.

Art. 19º. en el plazo de sesenta días naturales, contados desde la fecha de la concesión de las distintas licencias municipales, sus titulares vienen obligados a prestar servicios de manera inmediata y con vehículos afectos a cada una de aquellas.

Art. 20º. las entidades locales llevarán un registro o fichero de las licencias concedidas, en donde se irán anotando las diferentes incidencias relativas a los titulares o sus vehículos y conductores, tales como sustituciones, accidentes, etc.

Art. 21º. en las ordenanzas locales o bandos de la alcaldía se fijarán el "situado" o "parada" para los vehículos de las clases a) y b), el número máximo de los que pueden concurrir a cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar los viajeros.

Sección 3. de las tarifas.

Art. 22º. el régimen tarifario aplicable a los servicios urbanos e interurbanos regulados en este reglamento, se fijará según proceda, por el ente local, en cada caso competente, o por el ministerio de transportes y comunicaciones. en el correspondiente expediente serán oídos, por un plazo de quince días hábiles, las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores, representativas del sector y las de los consumidores y usuarios.

Las tarifas de aplicación serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo. En las mismas se contendrán los suplementos y las tarifas especiales que proceda a aplicar a determinados servicios con ocasión de traslados a campos de deportes, sanatorios, aeropuertos, puertos, estaciones, cementerios y otros, o de la celebración de ferias y fiestas, en especial las de navidad y año nuevo.

Las tarifas referidas serán de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y para los usuarios.

Art. 23º. la revisión de las tarifas se realizará con arreglo al procedimiento establecido en el artículo anterior para su autorización.

Sección 4. de los "auto-taxis"

Art. 24º. los "auto-taxis" deberán ir provistos de un aparato taxímetro debidamente comprobado y precintado, situado en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa o precio, debiendo estar iluminado desde el anochecer hasta el amanecer.

Art. 25º. el aparato taxímetro entrará en funcionamiento al bajar la bandera o lemento mecánico que la sustituya. la posición de punto muerto interrumpirá la continuidad del contador definitivamente al finalizar el servicio o provisionalmente durante el tiempo de accidente, avería, reposición de carburante u otros motivos no imputables al usuario, debiendo poder dicho aparato, después de resuelto el incidente, volver a funcionar sin necesidad de proceder a bajar de nuevo la bandera.

Art. 26º. la pintura y los distintivos de los "auto-taxis" serán de color y características que se establezcan por las respectivas entidades locales. se hará constar, de manera visible, al exterior e interior el número de licencia municipal correspondiente empleando para ello cifras de cinco centímetros de altura y ancho proporcionado y en colorido que contraste o resalte.

Art. 27º. los vehículos afectos a las distintas clases de licencias previstas en el artículo 2º. de este reglamento, podrán realizar servicios de carácter interurbano siempre que cuenten para ello con la preceptiva autorización del ministerio de transportes y comunicaciones.

Los entes locales, en cada caso competentes, podrán condicionar la realización de servicios interurbanos a la plena satisfacción prioritaria del servicio urbano, con este fin podrán establecer los sistemas de control y rotación que estimen oportunos.

Cuando la misma entidad local haya adjudicado licencias clase A) y B) y, mientras estas últimas subsistan, se determinará y regulará en la ordenanza del servicio, las que hayan de prestar cada clase para evitar cualquier interferencia entre ambas.

Art. 28º. el vehículo "auto-taxi", provisto de la licencia local correspondiente, esta obligado a concurrir diariamente a las paradas para la prestación de los servicios de su clase, combinando el horario de manera que aquellas se encuentren en todo caso debidamente atendidas. Las entidades locales otorgantes de las licencias podrán establecer la obligación de prestación de servicios en áreas, zonas o paradas del territorio jurisdiccional y en horas determinadas del día o de la noche.

Art. 29º. durante la prestación del servicio los conductores deberán ir provistos de los siguientes documentos:

a) Referentes al vehículo:

Licencia.

Placa con el número de licencia municipal del vehículo y la indicación del número de plazas del mismo.

Permiso de circulación del vehículo.

Polizas de seguro en vigor.

b) Referencias al conductor:

Carnet de conducir de la clase exigida por el código de la circulación para este tipo de vehículos.

Permiso municipal de conducir.

c) Referentes al servicio:

Libro de reclamaciones, según el modelo oficial que se apruebe.

Un ejemplar de este reglamento, y, en su caso, de la ordenanza de la entidad local del servicio.

Direcciones y emplazamientos de casas de socorro, sanatorios, comisarías de policía, bomberos y demás servicios de urgencia.

Plano y callejero de la ciudad.

Talonarios recibo autorizados por la entidad local referente a la cuantía total percibida, de las horas de espera, de las salidas del territorio de la jurisdicción del ente local, los cuales podran ser exigidos por los usuarios y comprobados en las revisiones periodicas.

Ejemplar oficial de la tarifa vigente.

Art. 30º. dentro del territorio jurisdiccional del ente local otorgante de la licencia, los "auto-taxis" indicaran su situacion de "libre" a traves del parabrisas con el cartel en el que conste esta palabra.

Por la noche llevarán encendida la luz verde conectada con la bandera o elemento mecánico que la sustituya del aparato taxímetro para el apagado o encendido de la misma, segun la situacion del vehículo.

Seccion 5. de los "auto-turismos"

Art. 31º. los vehículos destinados a la prestación de servicios de la clase B) del artículo 2. de este reglamento, seran de las marcas o modelos que se establezcan con criterio uniforme, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.

Art. 32º. los vehículos automóviles denominados "auto-turismos" tendrán el cuentakilometros debidamente precintado por las delegaciones de industria y estaran sujetos al cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.

Art. 33º. cuando dichos vehículos se encuentren desocupados llevarán en el parabrisas un cartel de 30 por 20 centímetros en el que en letra proporcionada a tales dimensiones diga "auto-turismo. libre", sin mas distintivo exterior que las placas reglamentarias con las iniciales s.p. en los municipios donde por no haber "auto-taxis" realicen un servicio similar al de estos, llevarán algun signo externo, como, por ejemplo, el escudo de la ciudad estampado en las puertas y el numero de la licencia correspondiente.

Art. 34º. los vehículos de la clase B) del artículo 2. provistos de la correspondiente licencia, estaran obligados a concurrir a las paradas señaladas para la prestación de los servicios de transporte urbano, sujetandose a lo previsto en el artículo 27 de este reglamento.

Art. 35º. el "auto-turismo" ira provisto de los mismos documentos que especifican los artículos 27 y 29 para los "auto-taxis".

Art. 36º. sin perjuicio de lo establecido en el parrafo ultimo del artículo 27, los vehículos de "auto-turismo", en las poblaciones donde existan "auto-taxis", no podran circular con la indicacion de "libre" para conseguir viajeros.

Seccion 6. de los vehículos para servicios especiales y de abono

Art. 37º. los vehículos automóviles dedicados a servicio especiales y de abono llevarán precintado el cuentakilometros y seran revisados periodicamente segun dispone el artículo 8.

Art. 38º. la contratacion de los vehículos del servicio de abono debiera tener lugar en las oficinas donde radique la direccion, administracion, representacion o sucursal de las empresas a que pertenece, estando prohibido que se estacionen en la via publica o circular por ella en espera de clientes. los precios o tarifas de estos servicios seran de libre determinacion por las empresas, tendrán una vigencia de seis meses y seran expuestos para conocimiento del publico usuario.

< III >

Del personal afecto al servicio

Seccion 1ª. Requisitos generales

Art. 39º. todos los vehículos automóviles adscritos a cualesquiera de las modalidades A), B) y C), del servicio publico regulado, deberán ser conducidos exclusivamente por quienes se hallen en posesion de la correspondiente habilitacion legal especifica. cuando se trata de vehículos que realicen exclusivamente servicios de transporte urbano, el permiso local de conducir deberá expedirse por los entes locales en favor de aquellos que al solicitarlo reunan los requisitos y superen las pruebas de aptitud establecidas en las ordenanzas de las citadas entidades. tales requisitos seran, por lo menos:

1º. Hallarse en posesion del permiso de conduccion de clase C) o superior a esta, expedido por la jefatura de tráfico.

2º. No padecer enfermedad infecto-contagiosa o impedimento físico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión.

3º. Aquellos otros que disponga el código de la circulación o expresamente señale, con carácter general, la dirección general de tráfico.

Art. 40º. las entidades locales adjudicadoras de las licencias serán competentes para establecer las medidas de organización y ordenar el servicio en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, oídas las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores.

Sección 2ª. de la forma de prestar el servicio

Art. 41º. independientemente de las condiciones laborales reguladas por la legislación pertinente, los conductores de vehículos comprendidos en este reglamento, vienen obligados a cumplir escrupulosamente las disposiciones del mismo.

Art. 42º. el conductor solicitado, personalmente o por vía telefónica para realizar un servicio, en la forma establecida, no podrá negarse a ello sin causa justa.

Tendrá la consideración de justa causa:

1º. Ser requerido por individuos perseguidos por la policía.

2º. Ser solicitado para transportar un número de personas superior al de las plazas autorizadas para el vehículo.

3º. Cuando cualquiera de los viajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave o inminente para su vida o integridad física.

4º. Cuando el atuendo de los viajeros, o la naturaleza y carácter de los bultos equipajes o animales de que sean portadores, puedan deteriorar o causar daños en el interior del vehículo.

5º. Cuando sea requerido para prestar el servicio por vías intransitables que ofrezcan peligro para la seguridad e integridad tanto de los ocupantes y del conductor como del vehículo.

6º. Cualesquiera otras fijadas en las ordenanzas locales.

En todo caso, los conductores observarán con el público un comportamiento correcto y a requerimiento del usuario deberán justificar la negativa ante un agente de la autoridad.

Art. 43º. los conductores no podrán impedir que los clientes lleven en el coche maletas u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello reglamentos o disposiciones en vigor.

Los conductores podrán llevar en el interior del vehículo un cartel que prohíba fumar a los usuarios, siempre que se trate de servicios exclusivamente urbanos. del mismo modo deberán abstenerse de fumar los conductores si a tal efecto fueran requeridos por los usuarios.

Art. 44º. cuando los viajeros abandonen transitoriamente el vehículo por ellos alquilado y los conductores deban esperar el regreso de aquellos, podrán recabar de los mismos, a título de garantía, el importe del recorrido efectuado más media hora de espera en zona urbana y una en descampado, agotada la cual podrán considerarse desvinculados del servicio.

Art. 45º. cuando el conductor haya de esperar a los viajeros en lugares en los que el estacionamiento sea de duración limitada, podrán reclamar de estos el importe del servicio efectuado, sin obligación por su parte de continuar la prestación del mismo.

Art. 46º. los conductores de los vehículos regulados en este reglamento pertenecientes a las clases a) y b) vendrán obligados a proporcionar al cliente cambio de moneda metálica, o billetes hasta la cantidad de quinientas pesetas, y si tuvieran que abandonar el coche para buscar cambio, pondrán la bandera en punto muerto.

Art. 47º. en caso de accidente o avería que hagan imposible la continuación del servicio, el viajero -que podrá pedir la intervención de un agente de la autoridad que lo compruebe-, deberá abonar el importe de tal servicio hasta el momento de la avería o accidente, descontando la bajada de bandera.

Sección 3. caducidad y revocación de las licencias y responsabilidad de sus titulares y conductores

Art. 48º. la licencia caducara por renuncia expresa del titular y seran causas por las cuales las entidades locales declararan revocadas y retiraran las licencias a sus titulares las siguientes:

- a) Usar el vehículo de una clase determinada a otra diferente de aquella para la que esta autorizado.
- b) Dejar de prestar servicio al publico durante treinta dias consecutivos o sesenta alternos durante el periodo de un año, salvo que se acrediten razones justificadas y por escrito ante la corporacion local. el descanso anual regulado en la ordenanza local estara comprendido en las antedichas razones, no pudiendo encontrarse al mismo tiempo de vacaciones mas del 10 por 100 de los titulares de licencias.
- c) No tener el titular de la licencia concertada la poliza de seguro en vigor.
- d) Reiterado incumplimiento de las disposiciones sobre revision periodica a que hace referencia el artículo 8.
- e) El arrendamiento, alquiler o apoderamiento de las licencias, que suponga una explotacion no autorizada por este reglamento y las transferencias de licencias no autorizadas por el mismo.
- f) El incumplimiento de las obligaciones inherentes a la licencia y demas disposiciones que hagan referencia a la propiedad del vehículo.
- g) La contratacion de personal asalariado sin el necesario "permiso local de conducir" del artículo 39 o sin el alta y cotización a la seguridad social.

La caducidad y retirada de la licencia se acordara por el organo decisor que la hubiera adjudicado, previa la tramitación del expediente precedente, el cual podra incoarse de oficio o a instancia de las centrales sindicales, agrupaciones profesionales y asociaciones de consumidores y usuarios.

Art.49º. tendra la consideracion de falta leve:

- a) Descuido en el aseo personal.
- b) Descuido en el aseo interior y exterior del vehículo.
- c) Discusiones entre compañeros de trabajo.

Art. 50º. se consideraran faltas graves:

- a) No cumplir las órdenes concretas del itinerario marcado por el viajero,recorriendo mayores distancias innecesariamente para rendir servicios.
- b) Poner en servicio el vehículo no estando en buenas condiciones de funcionamiento.
- c) El empleo de palabras o gestos groseros y de amenaza en su trato con los usuarios o dirigidas a los viandantes o conductores de otros vehículos.
- d) Cometer cuatro faltas leves en un periodo de dos meses, o diez en el de un año.
- e) La inasistencia a las paradas en las localidades donde existan, durante una semana consecutiva sin causa justificada.
- f) Recoger viajeros en distinto termino o territorio, jurisdiccional de la entidad que le adjudico la licencia, salvo que se trate de vehículos de la clase C).

Art. 51º. se consideraran faltas muy graves:

- a) Abandonar al viajero sin rendir el servicio para el que fuera requerido, sin causa justificada.
- b) Cometer cuatro faltas graves en el periodo de un año.
- c) Conducir el vehículo en estado de embriaguez.

d) Retener cualquier objeto abandonado en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente dentro de las setenta y dos horas siguientes.

e) Las infracciones determinadas en el artículo 289 del código de la circulación y la manifiesta desobediencia a las órdenes de la alcaldía en esta materia.

f) La comisión de delitos, calificados por el código penal como dolosos, con ocasión o con motivo del ejercicio de la profesión a que hace referencia este reglamento.

g) El cobro abusivo a los usuarios, o cobrar tarifas inferiores a las autorizadas.

Art. 52º. la enunciación de las faltas contenidas en los artículos anteriores, se entenderá sin perjuicio de las que puedan definir las ordenanzas o reglamentos municipales por infracción de sus normas peculiares.

Art. 53º. las sanciones con que pueden castigarse las faltas tipificadas en los artículos anteriores serán las siguientes:

a) Para las faltas leves:

- Amonestación.

- Suspensión de la licencia o del permiso local de conductor hasta quince días.

b) Para las faltas graves:

- Suspensión de la licencia o del permiso local de conductor de tres a seis meses.

c) Para las muy graves:

- Suspensión de la licencia o del permiso local de conductor hasta un año.

- Retirada definitiva de la licencia o del permiso local del conductor.

En todo caso se sancionaran con la retirada definitiva del permiso local de conducir, y si el conductor fuese el titular de la licencia con su revocación, las infracciones definidas en los apartados c),e) y f) del artículo 51º.

ion, art. 54º. si la ordenanza local no estableciere procedimiento sancionador, se estará a lo dispuesto en los artículos 133 a 137 de la ley de procedimiento administrativo.

Disposiciones adicionales

1ª.- cuando por causa de ferias, fiestas, mercados u otras razones de concurrencia excepcional de usuarios fuese necesario incrementar circunstancialmente los servicios urbanos prestados por automóviles comprendidos en las clases A) y B) del artículo 2º., la entidad local competente podrá autorizar a los vehículos residenciados en otras poblaciones la prestación de dichos servicios, previo acuerdo con la entidad competente por razón de lugar de origen. para una mejor coordinación, podrá solicitarse informe del ministerio de transporte y comunicaciones.

2ª.- los automóviles que no tengan la consideración de turismo conforme al código de la circulación, no podrán prestar servicio alguno de las clases señaladas en el artículo 2. de este reglamento. la prestación de los servicios regulados en los artículos 35, 43 y 44 del reglamento de ordenación de los transportes mecánicos por carretera, en el suelo urbano o urbanizable, requiera la expedición de una licencia especial por la entidad local competente por razón de lugar. para la expedición de esta licencia será preciso el previo informe de la comisión delegada de tráfico y transporte y comunicaciones de la provincial de gobierno.

3ª.- las entidades locales podrán estimar la procedencia de solicitar las iniciativas o pareceres de los representantes de las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores y de las de consumidores y usuarios sobre la propuesta inicial de los expedientes a tramitar como consecuencia del presente reglamento y contratables en reuniones paritarias, que no tendrán en caso alguno carácter vinculante, sin perjuicio de los supuestos en que se contemple el trámite de audiencia.

4ª.- los vehículos de particulares destinados al transporte de personas enfermas, accidentadas, etc., y servicios funerarios deberán obtener la licencia de la clase C), de la artículo 2. de este reglamento, la cual no se expedirá hasta tanto se le haya concedido la correspondiente autorización técnico-sanitaria por el ministerio de sanidad y

seguridad social, y se coordinara, de modo adecuado, con la que corresponda expedir al ministerio de transportes y comunicaciones para la realización de los servicios de caracter interurbano.

es para la realización de los servicios quinta.- siempre que en el presente reglamento se haga alusion a ayuntamientos, corporaciones locales, etc., se entendera referida, indistintamente, a la entidad creadora, otorgante o revocadora de la licencia.

Disposiciones transitorias

1ª.- las actuales ordenanzas locales que regulan el servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros se adaptaran en el plazo de seis meses, a contar de la publicacion del presente reglamento, a lo previsto en el mismo.

2ª.- los ayuntamientos o las entidades locales podran revisar de oficio los acuerdos de las adjudicaciones de licencia de "auto-taxis" o "auto-turismos" otorgadas contraviniendo las disposiciones establecidas en las órdenes de 4 de noviembre de 1.964, 22 de abril de 1.970, 17 de mayo de n 1.974 y 16 de diciembre de 1.977, conforme a lo previsto en los artículos 109 y 110 de la ley de procedimiento administrativo y concordantes.

Las licencias que resulten anuladas se adjudicaran nuevamente, segun lo dispuesto en los artículos 12 y siguientes de este reglamento.

3ª.- en tanto este vigente la legislación excepcional de precios y le sea de aplicacion a las citadas tarifas, se sometera su aprobacion definitiva a las autoridades competentes en la materia.

4ª.- las licencias existentes, a la entrada en vigor de este reglamento podran ser transmitidas, por un sola vez, de conformidad a lo dispuesto en el acuerdo de su adjudicacion. para las transmisiones futuras se estara a lo dispuesto en el artículo 14 de este reglamento.

La plena y exclusiva dedicacion y de incompatibilidad con otra profesion del artículo 17 de este reglamento no seran exigibles a los actuales titulares de una o mas licencias, adjudicadas o adquiridas con arreglo a la normativa anterior a este reglamento.

Los actuales titulares de licencias de la clase C) con numero inferior al exigido por el artículo 18 de este reglamento para el ejercicio de la actividad continuaran en el ejercicio de la misma con iguales derechos, requisitos y circunstancias que tuvieron cuando se las concedieron.

5ª.- cuando por razones de ordenación del transporte estuvieren en vigor normas de contingentacion o restriccion de las autorizaciones reguladas en el artículo 34 del reglamento de ordenación de los transportes mecánico por carretera, los entes locales sujetaran el otorgamiento de las licencias de este reglamento a una programacion ajustada a las restricciones en vigor.

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

18732 *Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

PREÁMBULO

I

A través de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se establecía una nueva arquitectura jurídica de la autorización para conducir basada en la especial apreciación y valoración por su titular. La Administración del tráfico comenzaba a tasar el permiso y la licencia de conducción en un número de puntos que procede a detraer cuando el comportamiento del conductor no es conforme a lo exigido.

Así, el 1 de julio de 2006, fecha en la que entró en vigor la citada modificación, el ordenamiento jurídico vial en nuestro país iniciaba una nueva etapa bajo el sistema denominado permiso y licencia de conducción por puntos.

Los efectos no se han hecho esperar. El cambio de comportamientos de los conductores ha provocado una reducción muy significativa de la mortalidad en nuestras carreteras. Siendo así, lo cierto es que resulta imprescindible seguir avanzando en el camino recorrido y ello no es posible sin analizar los posibles fallos del sistema. En este sentido, transcurridos más de tres años desde ese 1 de julio de 2006, es ya posible dirigir el grueso de las críticas hacia el elemento que precede a toda detracción de puntos: el procedimiento sancionador. Son varias las reflexiones que éste deja en la actualidad.

En primer lugar, su excesiva dilación en el tiempo, la cual se ha hecho quizás aún más palpable con la entrada en vigor de la modificación del Código Penal operada a través de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre. Así, y a título de ejemplo, resulta especialmente significativo que cuando la ingesta de alcohol durante la conducción es especialmente elevada, y tipificada por tanto como delictiva, el reproche jurídico se produce en horas. Por el contrario, si aquella es menor, y sancionable únicamente en vía administrativa, la firmeza de la sanción y la detracción de puntos que ésta implica se prolonga innecesariamente durante meses, aunque no sea intención del infractor litigar en el procedimiento.

Otro elemento de crítica radica en la incertidumbre que en la mayoría de los conductores provoca el desconocimiento acerca de la existencia de alguno de estos procedimientos en los que pudiera estar incurso. El empleo, cada vez más frecuente, de medios de detección de infracciones donde no se produce la detención del vehículo, y las deficiencias derivadas del sistema actual de notificaciones en el procedimiento, provocan al conductor una clara vulneración del «derecho a conocer» el estado de la tramitación de los procedimientos en los que está implicado, derecho que le reconoce el artículo 35 a) de la Ley 30/1992, de 26

de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Asimismo, y como ocurre en el resto de los países de nuestro entorno, resulta necesario abordar una adecuada configuración del sistema de responsabilidad en los supuestos en que la identificación no puede producirse en el acto de la comisión del hecho infractor. Resultan especialmente llamativos los supuestos en que el conductor que diariamente utiliza un vehículo se ve llamado sistemáticamente a identificarse a sí mismo como su conductor. Por ello, resulta adecuado que pueda incorporarse al Registro de Vehículos, la persona que es usuario o conductor habitual del vehículo.

De todo lo expuesto anteriormente se deduce que es imprescindible llevar a cabo una reforma integral del procedimiento sancionador teniendo siempre presente la amplia jurisprudencia relativa al ejercicio del «ius puniendi» por parte de la Administración.

La experiencia acumulada durante los últimos años pone de manifiesto, además, la necesidad de construir un procedimiento especial para el ámbito sancionador del tráfico donde puedan ser tenidas en cuenta las especialidades que lo diferencian de los demás procedimientos administrativos.

En primer lugar, su carácter masivo. Treinta millones de vehículos y veinticinco millones de conductores arrojan en nuestras calles y carreteras más de quince millones de procedimientos sancionadores por infracciones a la normativa de circulación. Una cifra que, antojándose espectacular, dista sin embargo mucho de la existente en el resto de países europeos de nuestro entorno donde los sistemas automáticos de detección de infracciones llegan a multiplicar por diez el número existente en nuestro país.

En segundo lugar, el carácter mismo de la infracción de tráfico. La veracidad de los hechos otorgada por los medios técnicos homologados o por los Agentes de la Autoridad dejan poco margen a la duda.

La diversidad de Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico es una característica que también debe ser tenida en cuenta. La Ley unifica criterios en la idea de que el conductor tenga siempre presente que su comportamiento contrario a la norma, con independencia del lugar en que se cometa la infracción y de la Administración competente, va a recibir el mismo reproche jurídico.

Finalmente, con presencia probablemente en cada uno de los preceptos, late la voluntad de profundizar en la idea de la sanción de tráfico como un elemento de seguridad preventiva en la conducción: se trata de evitar la producción de los accidentes ocasionados por un comportamiento infractor. Diferentes experiencias adoptadas en países de nuestro entorno dejan claro que una adecuada gestión del procedimiento sancionador influye de un modo directo en la reducción de la siniestralidad.

II

La configuración del nuevo procedimiento sancionador en materia de tráfico se articula mediante la nueva redacción de los Títulos V y VI (infracciones y sanciones, y procedimiento sancionador de tráfico) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Constituyendo aquel el eje central de la reforma, se ha procedido a alterar otros títulos, unos derivados de la propia modificación del procedimiento sancionador y otros como consecuencia de otras materias del texto articulado de la Ley necesitadas de nueva redacción. En este sentido, destacar la nueva ordenación del ahora llamado Consejo Superior de Seguridad Vial y, por otra parte, la creación con rango de ley del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico (REVAT).

III

En el grupo de títulos de imprescindible cambio para la correcta articulación del nuevo procedimiento sancionador se encuentra el Título II «Normas de comportamiento en la circulación», que en su capítulo primero incluye las obligaciones generales de los diferentes actores implicados en la circulación. Además de introducir la no distracción como obligación

del conductor, el objetivo principal es singularizar y definir una serie de deberes para el titular del vehículo implicándolo de un modo activo en la responsabilidad de su circulación. De un modo más concreto se traslada a esta parte de la Ley, procedente del articulado sancionador, la obligación de todo titular o arrendatario de un vehículo, en su caso, de conocer no sólo quien hace uso del vehículo en cada momento, sino también si cuenta con la autorización administrativa necesaria para conducirlo. De esta obligación se deriva el deber de comunicar a la Administración la persona que conducía el vehículo cuando se detecta una infracción cometida con éste.

No obstante, como en la mayoría de los supuestos el conductor de un vehículo se convierte en habitual mientras no varía su titularidad, se permite ahora al titular desentenderse de las concretas obligaciones de identificación antes referidas si previamente ha indicado quien hace uso del vehículo como conductor habitual del mismo, trasladándose a éste las obligaciones que corresponden al titular.

Otro de los títulos que toma nueva redacción es el Título IV referente a las autorizaciones administrativas. También aquí se incluye una importante novedad que tendrá sin duda especiales repercusiones en el avance de los servicios electrónicos ofrecidos por la Administración. El tradicional concepto de domicilio físico se transforma ahora en domicilio virtual dejando atrás la incertidumbre que constituía el hecho de no saber de la existencia de expedientes sancionadores por no haber recibido notificación alguna. Este domicilio virtual se constituye en obligatorio para las personas jurídicas que matriculen nuevos vehículos y se mantiene voluntario para las personas físicas.

No obstante, y respecto de éstas últimas, es previsible un uso cada vez mayor del mismo, habida cuenta de que a través de este canal el ciudadano podrá recibir otra serie de comunicaciones tan diversas como los avisos de caducidad de la vigencia de su permiso de conducción, la necesaria inspección técnica a que su vehículo debe someterse en breve o información de todo tipo referente a la gestión del tráfico.

IV

Dentro ya del nuevo Título V «Régimen sancionador», pocos cambios se producen respecto al catálogo de infracciones. Tras la reordenación llevada a cabo por la Ley 17/2005, de 19 de julio, únicamente es necesario efectuar determinados ajustes en la descripción de algunas conductas. Entre ellas cabría señalar la inclusión entre las infracciones muy graves de la utilización de mecanismos destinados a eludir la vigilancia y control del tráfico.

Aspecto siempre controvertido en el derecho sancionador del tráfico es la determinación de la cuantía económica de las multas a imponer. En este sentido debe recordarse que no se ha procedido a su revisión en los dieciocho años que han transcurrido desde la aprobación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Tampoco existe ahora intención de hacerlo en profundidad. El objetivo se centra en estos momentos en ofrecer al ciudadano seguridad en el conocimiento de la sanción que corresponde a la infracción cometida. La determinación de las cuantías en la vigente Ley ofrece a las diferentes Administraciones con competencias en materia de tráfico un elevado grado de discrecionalidad, provocando grandes diferencias en el reproche jurídico por unos hechos similares. De este modo, la graduación de la sanción no atiende en la actualidad a principios como el del peligro potencial creado o a los antecedentes del infractor, sino, en gran medida, al territorio donde se ha cometido la infracción.

La situación resulta especialmente llamativa cuando la infracción cometida consiste en superar los límites de velocidad establecidos. La redacción actual de la infracción administrativa grave, ampliamente interpretable, y de la infracción muy grave (con referencia a tantos por ciento) provoca la creación de diferentes cuadros sancionadores por las diferentes Administraciones con competencias en materia de tráfico. Las diferencias llegan al límite en determinados casos especialmente flagrantes: el mismo exceso de velocidad, cometido con identidad de vehículo, conductor y circunstancias de la vía es

sancionable en un punto kilométrico y no lo es, por el contrario, en el siguiente, este último bajo diferente Administración.

Las anteriores situaciones descritas han motivado que se proceda ahora a definir la cuantía de la multa en una cantidad exacta. Sólo la existencia de circunstancias adicionales concurrentes como los antecedentes del infractor o el peligro potencial creado motivará una especial graduación de la sanción. De este modo, y especialmente en la infracción consistente en exceder el límite de velocidad, el ciudadano tendrá certeza absoluta de las consecuencias de su comportamiento infractor, independientemente de la Administración que sobre él ejerza la competencia sancionadora.

Fuera del ámbito de la multa económica, la reforma opera también en el resto del catálogo de sanciones existentes en la actualidad. Se deroga la sanción consistente en la imposibilidad de obtener el permiso por el período de dos años tras haber sido denunciado, hoy condenado, por conducir careciendo de permiso y se suprime la sanción de suspensión de la autorización administrativa para conducir. Además del específico deber del titular, así configurado en el artículo 9 bis, de conocer en todo momento quien hace uso del vehículo y de comunicarlo a la Administración cuando una infracción sea cometida, se atiende a la especial problemática de los conductores no residentes que infringen en nuestro país, configurando especiales consecuencias para situaciones que son realmente diferentes.

En un capítulo específicamente dedicado a ello, la Ley mantiene el tradicional sistema de determinación de la responsabilidad dirigido a castigar al autor del hecho infractor. No obstante, la reforma no es ajena al hecho de que nuevas realidades exigen nuevas soluciones. Siguiendo la tendencia europea nuestro país hace uso en un número cada vez mayor de los sistemas automáticos de detección de infracciones, especialmente eficaces en la reducción de la siniestralidad, pero con una problemática común: la identificación del conductor responsable de la infracción. Manteniendo el deber del titular del vehículo de conocer y comunicar quien es el conductor, la Ley articula el sistema de responsabilidad para la nueva figura antes explicada del conductor habitual.

V

De especial importancia, eje central de la reforma, es el Capítulo III del Título V, íntegramente dedicado al iter procedimental que debe producirse para que el comportamiento infractor sea sancionado. Como ya ocurre respecto de las infracciones y sanciones en el orden social, o de los procedimientos administrativos en materia tributaria, se trata de configurar ahora un procedimiento específico, alejado de la rigidez de unas reglas comunes, que contemple las especiales características del tráfico.

De este modo, la reforma incluye una modificación expresa de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, a la que se incorpora una nueva disposición adicional octava bis al objeto de alterar el orden de prelación en la aplicación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, tal como para las materias citadas anteriormente se señala en las disposiciones adicionales quinta, sexta y séptima de esa Ley.

Tres son las principales novedades que caracterizan ahora al procedimiento sancionador de tráfico: el establecimiento de un procedimiento abreviado, el diseño de un nuevo régimen en la práctica de la notificación que tenga presente los nuevos sistemas telemáticos de comunicación (correo electrónico, teléfono móvil, etc.) y la terminación de oficio del procedimiento ante la falta de actuaciones por parte del infractor.

El procedimiento abreviado ahora diseñado es similar a los coloquialmente conocidos en el ámbito penal como «juicios rápidos». Se trata ahora de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente el castigo impuesto a cambio de una rebaja sustantiva en éste. De las ventajas evidentes que para Administración e infractor se derivan del acuerdo hay que añadir el refuerzo del principio antes apuntado de la sanción como elemento de seguridad activa, toda vez que se afianza en los conductores la configuración de una justicia administrativa vial que actúa con inmediatez y se aleja de sensaciones de impunidad.

El segundo de los elementos característico del nuevo procedimiento sancionador es la creación de un sistema de notificaciones adaptado a la realidad actual. Las notificaciones

en boletines oficiales pueden efectivamente ofrecer «garantías formales» de que la notificación ha sido practicada. Sin embargo, no ofrecen «garantía material» alguna al ciudadano de que tenga siempre conocimiento de los procedimientos que contra él se dirigen. En estas circunstancias se crean la Dirección Electrónica Vial (DEV) y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, en formato digital.

Ambos parten de la realidad que el vehículo supone y que implica su traslado continuo, situándose sin solución de continuidad bajo el ámbito territorial de diferentes Administraciones con competencias sancionadoras. En este sentido, el conductor debe poder contar con un lugar cierto de notificaciones donde todas las Administraciones del tráfico puedan remitirle las diferentes comunicaciones. Asimismo, debe ser suficiente ese lugar para que cualquier conductor pueda conocer si sobre él o su vehículo se ha ejercido o se está ejerciendo la potestad sancionadora en materia de tráfico, sea cual fuere el ámbito territorial donde el hecho se hubiese cometido. Las nuevas tecnologías ayudan sin duda a esta nueva concepción.

VI

Las medidas cautelares, ahora denominadas provisionales, sufren también una importante revisión. Con objeto de asegurar la eficacia de la resolución sancionadora y de garantizar la seguridad vial en la circulación, se adoptan sobre el infractor nuevas medidas y se redefinen las existentes.

Además, se contemplan otras medidas, como las que tienen por objeto limitar al titular la disposición sobre sus autorizaciones administrativas cuando con las mismas quedasen sanciones firmes pendientes de abonar. Finalmente, se clarifican los supuestos en que la Administración puede proceder a la destrucción del vehículo por haber quedado abandonado por su titular, medida que pasa ahora a denominarse «tratamiento residual del vehículo».

También se establecen novedades respecto a la ejecución de las sanciones y la gestión de los antecedentes del infractor. Así, el plazo de prescripción de las sanciones económicas y su cómputo se adaptan a la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

Por otra parte, cabe destacar la nueva condición impuesta a los titulares de autorizaciones administrativas de encontrarse al día en el cumplimiento de las sanciones para poder efectuar cualquier trámite relativo a las mismas.

Por último, en el Título VI se regula, con rango de ley, el Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico, en donde figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico de los que han derivado víctimas y sus consecuencias. En este sentido, el tiempo ha demostrado que una correcta gestión de los datos sobre accidentalidad permite adoptar medidas especiales dirigidas a reducir la siniestralidad en ámbitos o colectivos específicos.

Artículo único. *Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.*

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se modifica en los siguientes términos:

Uno. El párrafo c) del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

«c) Conceder la autorización a los centros de formación de conductores y declarar la nulidad, así como los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actividad profesional en materia de enseñanza de la conducción y acreditar la de los centros de reconocimiento de aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.»

Dos. El Capítulo II del Título Primero queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO II

Consejo Superior de Seguridad Vial

Artículo 8. *Objeto, funciones y composición.*

1. Se constituye el Consejo Superior de Seguridad Vial como el órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial.

2. Para la mejor consecución de sus fines, el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas, sector social de la discapacidad y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial.

3. El Consejo Superior de Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial.

b) Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha.

c) Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial.

d) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

e) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial.

f) Coordinar e impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial.

g) Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.

4. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y la secretaría al Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Seguridad Vial se estructura en los siguientes órganos: el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión Autonómica, la Comisión Local de Seguridad Vial y los grupos de trabajo.

6. Su composición, régimen jurídico, orgánico y funcional se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial.

7. Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.»

Tres. El artículo 9 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 9. *Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*

1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

2. Los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.

El conductor deberá verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

3. Los titulares y, en su caso, los arrendatarios de los vehículos tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, sometiéndolos a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impidiendo que sean conducidos por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.»

Cuatro. Se incluye un artículo 9 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 9 bis. *Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.*

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehículo sea conducido por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. El titular podrá comunicar al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el conductor habitual del mismo en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior y conforme a lo dispuesto en el apartado 1.bis del anexo I. En este supuesto, el titular quedará exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladarán al conductor habitual.

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponderán al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que hubiese constancia de éste en el Registro de Vehículos.

4. Los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar al Registro de Vehículos el arrendatario, en los términos que se determinen mediante la correspondiente Orden Ministerial.»

Cuatro bis. El párrafo e) del apartado 2 del artículo 39 queda redactado del siguiente modo:

«e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones. No obstante, los Municipios, a través de Ordenanza Municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas y ciclomotores de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ella, atendiendo a las necesidades de aquéllos que puedan portar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que pudieran contar con alguna discapacidad.»

Cinco. El artículo 59 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 59. *Normas generales sobre autorizaciones administrativas.*

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, la

circulación de vehículos a motor por las vías objeto de esta Ley requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos.

2. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características, y deberá exhibirlos ante los Agentes de la Autoridad que se lo soliciten, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

3. En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular.»

Seis. Se incluye un artículo 59 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 59 bis. *Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV) de los titulares de una autorización administrativa.*

1. El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la Dirección General de Tráfico su domicilio. Este domicilio se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga. A estos efectos, los Ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria podrán comunicar a la Dirección General de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia.

2. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los diferentes tributos relacionados con el vehículo.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado primero, la Dirección General de Tráfico asignará además a todo titular de una autorización administrativa de conducción o de circulación de vehículo, y con carácter previo a su obtención, una Dirección Electrónica Vial (DEV). Esta dirección se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores.

4. La asignación de la Dirección Electrónica Vial se realizará también al arrendatario a largo plazo que conste en el Registro de Vehículos, con carácter previo a su inclusión.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física sólo se le asignará una Dirección Electrónica Vial cuando lo solicite voluntariamente. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en esa Dirección Electrónica Vial conforme se establece en el artículo 77, sin perjuicio del derecho que al interesado le reconoce el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

6. En la Dirección Electrónica Vial además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta Ley.»

Seis bis. El último párrafo del apartado 4 del artículo 60 queda redactado del siguiente modo:

«Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), b), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 65, apartado 5, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.»

Seis ter. Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado 7 del artículo 63, que queda redactado de la forma siguiente:

«7. El titular de una autorización, que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.»

Siete. El Título V queda redactado del siguiente modo:

«TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO PRIMERO

Infracciones y sanciones

Artículo 65. *Cuadro general de infracciones.*

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen.

Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 72.

2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes. En particular es falta leve no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.

b) Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

c) Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

d) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario, salvo que el vehículo sea una bicicleta en cuyo caso la infracción tendrá el carácter de leve.

f) Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción.

g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.

- i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas.
- j) No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación.
- k) No respetar la luz roja de un semáforo.
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.
- ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.
- m) La conducción negligente.
- n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.
- ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.
- o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el apartado 5.ll) siguiente, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.
- p) Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.
- q) No facilitar al Agente de la autoridad su identidad ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.
- r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.
- s) Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o prohibida su utilización por el conductor.
- t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.
- u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.
- v) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.
- w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el artículo 65.6.e).
- x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.
- y) No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.
- z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

5. Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:

- a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.
- b) Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV.
- c) La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, y en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.
- d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

- e) La conducción temeraria.
- f) La circulación en sentido contrario al establecido.
- g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.
- h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.
 - i) El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.
 - j) El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 9 bis.
 - k) Conducir un vehículo careciendo de la autorización administrativa correspondiente.
 - l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, o que ésta no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente.
 - ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.
 - m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.

6. Asimismo, son infracciones muy graves:

- a) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
- b) No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
- c) Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
- d) Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.
- e) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial.

7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica.

Las estaciones de ITV requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito.

Artículo 66. *Infracciones en materia de publicidad.*

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52 se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

Artículo 67. Sanciones.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves con multa de 200 euros; y las muy graves con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de esta Ley.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que:

a) La multa por la infracción prevista en el artículo 65.5.j) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave.

b) La infracción recogida en el artículo 65.5.h) se sancionará con multa de 6.000 euros.

c) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6 se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.

Asimismo, en el supuesto de la infracción recogida en el artículo 65.6.e) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.

La realización de actividades durante el tiempo de suspensión de la autorización llevará aparejada una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

3. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el Agente denunciante tomará nota de los datos del permiso de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores.

4. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 80 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada.

Artículo 68. Graduación de las sanciones.

La cuantía económica de las multas establecidas en el artículo 67.1 y en el Anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 65.6.

CAPÍTULO II

De la responsabilidad

Artículo 69. Personas responsables.

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:

a) El conductor de una motocicleta, de un ciclomotor, de un vehículo de tres o cuatro ruedas no carrozados o de cualquier otro vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil, con la excepción prevista en el artículo 11.4 cuando se trate de conductores profesionales.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta.

c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad por la infracción recaerá en éste, salvo en el supuesto de que acreditase que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.

d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 9 bis.

e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 9 bis. La misma responsabilidad alcanzará a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados.

f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será responsable de las infracciones por estacionamiento, salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho.

2. Lo dispuesto en el presente artículo se entenderá a los únicos efectos de la determinación de la responsabilidad en el ámbito administrativo por las infracciones tipificadas en la presente Ley.

CAPÍTULO III

Procedimiento sancionador

Artículo 70. *Garantía de procedimiento.*

1. No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta Ley sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a lo dispuesto en el presente Capítulo y en las disposiciones reglamentarias que lo desarrollen y, supletoriamente, por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología y su normativa de desarrollo.

Artículo 71. *Competencias.*

1. La competencia para sancionar las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.

2. Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular podrán delegar en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo. Asimismo los órganos de las diferentes Administraciones Públicas podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de gestión o a través de cualesquiera otros instrumentos de colaboración previstos en la legislación de procedimiento administrativo común.

3. En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica.

4. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable.

5. Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

6. Las competencias municipales no comprenden las infracciones a los preceptos del Título IV de esta Ley ni las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

7. La competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción o de circulación corresponde, en todo caso, al Jefe Provincial de Tráfico.

8. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma.

9. En las Ciudades de Ceuta y Melilla, las competencias que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.

Artículo 72. *Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.*

1. Cuando en un procedimiento administrativo de carácter sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta perseguible de oficio, la Autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculpados se archivará el procedimiento administrativo sin declaración de responsabilidad.

Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal finalizara con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento administrativo sancionador contra quien no hubiese sido condenado en vía penal.

3. La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

Artículo 73. *Incoación.*

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la Autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en esta Ley, por iniciativa propia o mediante denuncia de los Agentes encargados del servicio de vigilancia de tráfico y control de la seguridad vial o de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.

2. No obstante, la denuncia formulada por los Agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos.

Artículo 74. *Denuncias.*

1. Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la seguridad vial.

2. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:

- a) La identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción.
- b) La identidad del denunciado, si fuere conocida.
- c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.
- d) El nombre y domicilio del denunciante o, si fuera un Agente de la Autoridad, su número de identificación profesional.

3. En las denuncias que los Agentes de la Autoridad notifiquen en el acto al denunciado deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 73.2:

a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pudiera corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia.

c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 80.

d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de veinte días naturales para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 80, o para formular las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas.

e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior no se hubiesen formulado alegaciones o no se hubiese abonado la multa, se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo, conforme se establece en el artículo 81.5.

f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tuviese asignada una

Dirección Electrónica Vial, ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

4. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción.

Artículo 75. Valor probatorio de las denuncias de los Agentes de la Autoridad.

Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico darán fe, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados y de la identidad de quienes los hubieran cometido, así como, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

Artículo 76. Notificación de la denuncia.

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado.

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el Agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

c) Que la autoridad sancionadora haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Artículo 77. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial.

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico.

2. El sistema de notificación en la Dirección Electrónica Vial permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial, transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquella ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el expediente sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se anotará esta circunstancia en el expediente sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el expediente sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento.

Si el resultado de la notificación es que el interesado es desconocido en el domicilio al cual se dirigió la misma, la Administración procederá a la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Artículo 78. *Notificaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).*

1. Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio indicado, se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Transcurrido el período de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite y continuándose con el procedimiento.

2. El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será gestionado por la Dirección General de Tráfico. La práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior.

Artículo 79. *Clases de procedimientos sancionadores.*

1. Notificada la denuncia, el denunciado dispondrá de un plazo de quince días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

Si efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo anterior, se seguirá el procedimiento sancionador abreviado y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 65, apartados 5. h), j) y 6.

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, podrá sancionarse conforme a uno de los dos procedimientos sancionadores que se establecen en esta Ley.

4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en el apartado cuarto del artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, las alegaciones, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

Artículo 80. *Procedimiento sancionador abreviado.*

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de quince días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, se tendrá por concluido el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

- a) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción de multa.
- b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que fuesen formuladas se tendrán por no presentadas.
- c) La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

- d) El agotamiento de la vía administrativa siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.
- e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago.
- f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.
- g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

Artículo 81. *Procedimiento sancionador ordinario.*

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de quince días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

2. En el supuesto de que no se hubiese producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de quince días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción contra el que se iniciará el procedimiento sancionador. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese efectuado a través de la Dirección Electrónica Vial.

3. Si las alegaciones formuladas aportasen datos nuevos o distintos de los constatados por el Agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al Agente para que informe en el plazo de quince días naturales.

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas deberá ser motivada, dejando constancia en el expediente sancionador.

4. Concluida la instrucción del procedimiento, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales, si figuran en el procedimiento o se hubiesen tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

5. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de quince días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.

Lo dispuesto anteriormente será de aplicación únicamente cuando se trate de:

- a) Infracciones leves.
- b) Infracciones graves que no detraigan puntos.
- c) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días antes indicados.

Artículo 82. *Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.*

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquél en que se notifique al interesado,

produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el último apartado del artículo anterior.

2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.

4. No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario.

5. El recurso de reposición regulado en este artículo se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las Entidades Locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica.

CAPÍTULO IV

De las medidas provisionales y de otras medidas

Artículo 83. *Medidas provisionales.*

1. El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar mediante acuerdo motivado, en cualquier momento de la instrucción del procedimiento sancionador, las medidas provisionales que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer en el procedimiento sancionador.

2. Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta Ley únicamente podrán adoptar la inmovilización del vehículo en los supuestos previstos en el artículo 84.

Artículo 84. *Inmovilización del vehículo.*

1. Se podrá proceder a la inmovilización del vehículo cuando:

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación, declarada su pérdida de vigencia.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección, en los casos en que fuera obligatorio.

d) Tenga lugar la negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el artículo 12.2 y 3 o éstas arrojen un resultado positivo.

e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.

f) Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que el conductor sea sustituido por otro.

g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo.

i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control.

j) Se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes.

La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), la inmovilización sólo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

2. En el supuesto recogido en el apartado 1, párrafo e), se estará a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

3. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los Agentes de la Autoridad. A estos efectos, el Agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de defensa y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

5. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

Artículo 85. *Retirada y depósito del vehículo.*

1. La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

b) En caso de accidente que impida continuar su marcha.

c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 84, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.

f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga.

g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal.

2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior, serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.

3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella.

Artículo 86. *Tratamiento residual del vehículo.*

1. La Administración competente en materia de gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.

c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c), el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito.

Artículo 87. *Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.*

El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos cuando figurasen como impagadas en su historial de conductor cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figurasen como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

Queda exceptuado de lo dispuesto en los párrafos anteriores el trámite de baja temporal o definitiva de vehículos.

CAPÍTULO V

Ejecución de las sanciones

Artículo 88. *Ejecución de las sanciones.*

Una vez firmes en vía administrativa, se podrá proceder a la ejecución de las sanciones conforme a lo previsto en esta Ley.

Artículo 89. *Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.*

El cumplimiento de la sanción de suspensión de las autorizaciones reguladas en esta Ley se iniciará transcurrido un mes desde que la sanción haya adquirido firmeza en vía administrativa y el período de suspensión de las mismas se anotará en los correspondientes Registros.

Artículo 90. *Cobro de multas.*

1. Las multas que no hayan sido abonadas durante el procedimiento deberán hacerse efectivas dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de la firmeza de la sanción.

2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la providencia de apremio notificada al deudor, expedida por el órgano competente de la Administración gestora.

3. Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable según las Autoridades que las hayan impuesto.

Artículo 91. *Responsables subsidiarios del pago de multas.*

1. Los titulares de los vehículos con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

a) Robo, hurto o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad.

b) Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.

c) Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en éste.

d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en éste.

2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares, se regirán por lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y en el Reglamento General de Recaudación.

3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

CAPÍTULO VI

De la prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes

Artículo 92. *Prescripción y caducidad.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras Administraciones, Instituciones u Organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 76, 77 y 78.

El plazo de prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanuda el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa pecuniaria será de cuatro años y, el de las demás sanciones, será de un año, computados desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza en vía administrativa la sanción.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones consistentes en multa pecuniaria se regirán por lo dispuesto en la Ley General Tributaria.

Artículo 93. *Anotación y cancelación.*

1. Las sanciones graves y muy graves deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores por la Autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.

2. Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores, en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores que impongan por sentencias por la comisión de delitos o faltas contra la seguridad vial.

3. En el Registro de Vehículos quedarán reflejadas las sanciones firmes graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo.

4. Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.»

Ocho. El Título VI queda redactado del siguiente modo:

«TÍTULO VI

Del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico

Artículo 94. *El Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico.*

1. Se crea el Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico.
2. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Artículo 95. *Finalidad del Registro.*

1. En el Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los datos que se incorporen en el Registro no contendrán más datos identificativos de los implicados o relacionados con su salud, que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el apartado anterior.

2. El titular responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y sus normas de desarrollo.

Artículo 96. *Comunicación y acceso a los datos del Registro.*

La comunicación de la información referente a las víctimas de accidentes de tráfico se efectuará en los términos que se determinen por Orden Ministerial.»

Nueve. La disposición adicional decimotercera queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional decimotercera. *Obtención del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya sido condenado por sentencia penal con la privación del derecho a conducir.*

1. El titular de una autorización administrativa para conducir que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, una autorización administrativa de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 63.7 para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos.

2. Si la condena es inferior a dos años, para volver a conducir, únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del citado artículo 63.7.»

Diez. Se incorpora una disposición adicional decimocuarta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimocuarta. *Documentación correspondiente a otras Administraciones Públicas.*

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y las Administraciones Públicas competentes podrán articular mecanismos de cooperación, mediante los oportunos Convenios de Colaboración, para la transmisión de los documentos que las citadas Administraciones deban remitir por imposición de una normativa ajena a esta Ley, a dicho Organismo Autónomo.»

Once. Se incorpora una disposición adicional decimoquinta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimoquinta. *El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).*

El funcionamiento, la gestión y la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), se hará con pleno sometimiento a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, y conforme a los requisitos exigidos por la Ley 11/2007, de 22 de junio.»

Doce. Se incorpora una disposición adicional decimosexta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimosexta. *Cambios en la limitación de velocidad.*

El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.»

Trece. Se incorpora una disposición adicional decimoséptima con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimoséptima. *Marchas cicloturistas.*

El Gobierno, en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, llevará a cabo las modificaciones reglamentarias necesarias para dar nueva regulación a las marchas cicloturistas.»

Catorce. La disposición final única pasa a ser primera al incorporarse una disposición final segunda, con la siguiente redacción:

«Disposición final segunda. *Actualización de las cuantías de las sanciones de multa.*

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones de multa previstas en esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.»

Quince. En el Anexo I se incluye un apartado 1 bis «Conductor habitual» con la siguiente redacción:

«1.bis. *Conductor habitual.*—A los exclusivos efectos previstos en esta Ley será la persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesario, que estará inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, ha sido designada por el titular de un vehículo, previo su consentimiento, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 bis, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.»

Dieciséis. El anexo II queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida: Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	4
2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas	6
5. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a inhibir la vigilancia del tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como de inhibición de sistemas de detección de radar.	6
6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.	6
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	6
8. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación	4
10. Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida.	4
11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.	4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4
13. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.	3
14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.	4
15. No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación	4

	Puntos
16. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	4
17. Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación. Conforme a los avances de la tecnología, se podrán precisar reglamentariamente los dispositivos incluidos en este apartado.	3
18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección	3
19. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce	4

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV.

La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produce con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija autorización administrativa para conducir.

El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.»

Diecisiete. Se incluye un anexo IV con el siguiente contenido:

«ANEXO IV

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

Infracción sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

Límite		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100	-
		50	60	70	90	100	110	120	130	140	150		
		51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	300	2
		60	70	80	110	120	130	140	150	160	170		
		61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400	4
	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180			
71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6		
80	90	100	130	140	150	160	170	180	190				
	Muy grave	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.»

Disposición adicional primera. *Referencias al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.*

Todas las referencias en la normativa vigente al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, se entenderán hechas al Consejo Superior de Seguridad Vial.

Disposición adicional segunda. *Asignación de la Dirección Electrónica Vial (DEV).*

La Dirección General de Tráfico asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV) a toda persona jurídica que obtenga una autorización administrativa de circulación de vehículo, una vez haya entrado en vigor la presente ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 bis.

A las personas jurídicas no incluidas en el párrafo anterior y a las personas físicas que lo soliciten, también se les asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV).

Disposición adicional tercera. *Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.*

El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

Disposición adicional cuarta. *Medidas de seguridad para discapacitados en aparcamientos.*

1. En ejecución de la disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, el Gobierno modificará en el plazo de seis meses el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, para introducir en él la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos.

2. Reglamentariamente se fijará el plazo gradual de instalación de dichos dispositivos en los garajes y aparcamientos ya existentes atendiendo a su número de plazas.

Disposición adicional quinta. *Notificaciones y Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico en Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico.*

Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico podrán sustituir las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial por notificaciones a través de sus propias plataformas informáticas, para aquellos ciudadanos que opten por las mismas.

Las publicaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico podrán efectuarse a través de sus propios Tablones Edictales. En este caso, los Tablones deberán interoperar entre sí permitiendo al ciudadano, a través de un único acceso, el conocimiento y la comunicación de cualesquiera notificaciones de procedimientos sancionadores que sobre él existan.

Las Administraciones Locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico podrán suscribir convenios de colaboración para efectuar las notificaciones telemáticas a través de las plataformas de notificación y de los Tablones Edictales de la Comunidad Autónoma.

Disposición adicional sexta. *Revisión de la normativa sobre señalización vial vertical.*

En el plazo de un año el Gobierno revisará la normativa vigente que regula la señalización vial vertical para adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y al incremento en la edad media de los conductores.

Disposición transitoria primera. *Procedimientos sancionadores en tramitación a la entrada en vigor de la Ley.*

Los procedimientos sancionadores en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley se seguirán rigiendo, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su

iniciación, salvo que de acuerdo con lo previsto en la Disposición Final Séptima pudieran derivarse efectos más favorables referentes a la suspensión del permiso de conducción y a la pérdida de puntos.

Contra las resoluciones sancionadoras que recaigan en dichos procedimientos, se interpondrán los recursos previstos en el artículo 80 del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial vigente en el momento de su iniciación.

Disposición transitoria segunda. *Notificaciones telemáticas.*

1. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y los órganos de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, vendrán obligados a efectuar las notificaciones telemáticas a la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Las Administraciones locales con competencias en materia de tráfico vendrán obligadas a efectuar las notificaciones telemáticas a la Dirección Electrónica Vial en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Durante ese plazo de tiempo, los titulares de vehículos aunque tengan asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV) podrán seguir recibiendo en su domicilio, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 bis.1, las notificaciones practicadas por las Administraciones locales con competencias en materia de tráfico.

3. Los plazos establecidos en los apartados anteriores se aplicarán en la medida en que sean compatibles con lo dispuesto en la disposición final tercera de la Ley 11/2007, de 22 de junio.

Disposición transitoria tercera. *Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.*

Hasta que se modifique el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y se fijen los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, estos vehículos tendrán los mismos límites de velocidad que se establecen en dicho Reglamento para las motocicletas de dos ruedas.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el apartado tercero del artículo 14 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*

Se incorpora una Disposición adicional octava bis a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional octava bis. *Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.*

Los procedimientos administrativos para la imposición de sanciones por infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se regirán por lo dispuesto en su legislación específica y, supletoriamente, por lo dispuesto en esta Ley.»

Disposición final segunda. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.*

Se suprimen los párrafos tercero y cuarto de la letra b) del apartado primero del artículo 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y los apartados segundo y tercero del mismo artículo quedan redactados del siguiente modo:

«2. Para sancionar la infracción serán competentes los Jefes Provinciales de Tráfico o, en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, los órganos previstos en la normativa autonómica, en los términos establecidos en el artículo 71 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

3. La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.»

Disposición final tercera. *Modificación de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.*

El párrafo j) del apartado 1 del artículo 95 queda redactado del siguiente modo:

«j) La colaboración con órganos o entidades de derecho público encargados de la recaudación de recursos públicos no tributarios para la correcta identificación de los obligados al pago y con la Dirección General de Tráfico para la práctica de las notificaciones a los mismos, dirigidas al cobro de tales recursos.»

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Se exceptúa de lo anterior:

La disposición final primera, que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para regular el procedimiento administrativo común.

La disposición final segunda, que se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.6.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil.

La disposición final tercera, que se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.14.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de Hacienda General.

Disposición final quinta. *Adaptación de otras normas.*

El Gobierno procederá a adaptar todas aquellas normas que se vean afectadas por las modificaciones introducidas por esta Ley.

Disposición final sexta. *Desarrollo reglamentario.*

1. El Gobierno, a propuesta del Ministro del Interior, aprobará las normas necesarias para el desarrollo de esta Ley.

2. En todo caso, en el plazo de seis meses desde que entre en vigor esta Ley, se dictará un nuevo reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo los artículos 9.bis 2, 59 bis, 77 y 78, que entrarán en vigor en el plazo de 1 año, y los efectos de esta Ley que sean favorables para el infractor, que entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 23 de noviembre de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

Consejería de Transportes e Infraestructuras

2712 *ORDEN de 30 de julio de 2009, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de subvenciones para la adquisición o transformación de turismos, furgones y motocicletas alimentados con energías alternativas, y se efectúa su convocatoria para el ejercicio 2009.*

La preservación y mejora del medio ambiente es una preocupación constante para todas las Administraciones Públicas, habiéndose puesto en marcha, con esa finalidad, diferentes iniciativas. Uno de los factores que inciden negativamente en las condiciones del medio ambiente es la emisión de gases contaminantes derivada de los transportes por carretera. Es, por tanto, oportuno incidir en la reducción de dichas emisiones, lo que se puede conseguir mediante la sustitución de vehículos alimentados por energías convencionales (gasolina y gasóleo) por otros que utilicen energías alternativas menos contaminantes.

Para favorecer la consecución de este objetivo, se estima oportuno poner en marcha una línea de subvenciones, cuyas bases reguladoras y convocatoria anual se contienen en la presente norma, que fomente la introducción de turismos, pequeños vehículos de transporte de mercancías y motocicletas menos contaminantes.

Esta línea de subvenciones cumple las condiciones establecidas por el Reglamento CE 1998/2006 de la Comisión, de 15 de diciembre, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas de mínimos ("Diario Oficial de la Unión Europea" de 28 de diciembre de 2006, L379/5). Por lo que se refiere a la adquisición de vehículos de transporte de mercancías por empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena, respeta las condiciones establecidas en el Reglamento CE 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado ("Diario Oficial de la Unión Europea" de 9 de agosto de 2008, L214/3).

Esta convocatoria se efectúa en ejecución del Convenio Marco de Colaboración, firmado entre la Comunidad de Madrid y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), para la definición y puesta en práctica de las actuaciones contempladas en el Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (PAE4+).

En virtud de lo anterior, de acuerdo con la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y la Ley 2/1995, de 8 de marzo, de Subvenciones de la Comunidad de Madrid, a propuesta de la Dirección General de Transportes, y en uso de las competencias atribuidas por el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid,

DISPONGO

Capítulo I

Bases reguladoras

Artículo 1

Objeto

La Consejería de Transportes e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Transportes, podrá conceder, conforme a las disponibilidades presupuestarias, subvenciones para la adquisición y transformación de turismos, vehículos de transporte de mercancías de menos de 3.500 kg de masa máxima autorizada y motocicletas, alimentados por energías alternativas.

Artículo 2

Requisitos que deben reunir los beneficiarios

1. Requisitos generales:

- Tener el domicilio fiscal en la Comunidad de Madrid o, en otro caso, disponer en la misma de locales o instalaciones en los que desarrolle su actividad. En todos los casos el requisito señalado en este apartado se debe cumplir en la fecha de publicación de la convocatoria.
- Hallarse al corriente de sus obligaciones con la Seguridad Social, no tener deudas en período ejecutivo de pago con la Co-

munidad de Madrid, ni deudas de carácter tributario con otras Administraciones públicas.

- No hallarse incurso en ninguna de las prohibiciones contempladas en los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
- Adquirir la propiedad de un vehículo nuevo o efectuar la transformación de uno usado del que se sea propietario, reuniendo, en ambos casos, los requerimientos técnicos especificados en esta Orden. En ningún caso se subvencionarán las adquisiciones de vehículos efectuadas para su venta posterior a terceros.

Si el vehículo se destina a una operación de "renting", "leasing" u otro tipo de arrendamiento financiero, el beneficiario será el usuario, si bien la ayuda se abonará al propietario, quien deberá justificar la aplicación de un descuento en el coste del servicio financiero al menos igual al porcentaje que la subvención representa respecto del precio franco fábrica del vehículo. Este descuento se aplicará durante toda la duración del servicio financiero, que será de un mínimo de tres años, y en el valor de la opción de compra, en caso de llevarse a cabo esta por el usuario.

- Mantener la titularidad del vehículo durante, al menos, tres años, salvo que, previa autorización, se sustituya por otro de condiciones análogas.
- Titulares de licencia de autotaxi expedida por algún municipio de la Comunidad de Madrid:
 - Ser, además, titular de la correspondiente autorización de transporte interurbano.
 - Adscribir ambas autorizaciones al vehículo cuya adquisición se subvenciona.
 - Reunir los requisitos contemplados en los apartados b), c), d) y e) del apartado 1.
 - Adquisición y transformación de vehículos de transporte de mercancías por empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena:
 - No incurrir en ninguno de los supuestos de exclusión contemplados en el Reglamento CE 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado; en especial, no estar sujeta a una orden de recuperación pendiente, tras una decisión de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado común.
 - Reunir los requisitos contemplados en el apartado 1.
 - Si se trata de grandes empresas, acreditar el efecto incentivador de la subvención.

Artículo 3

Requisitos técnicos de los vehículos

- Se subvencionará la adquisición y transformación de vehículos nuevos correspondientes a alguno de los siguientes tipos:
 - Turismos y vehículos de transporte de mercancías de menos de 3.500 kg de masa máxima autorizada propulsados mediante alguno de los siguientes sistemas:
 - Eléctrico a partir de baterías sin autorrecarga interna o híbrido, siempre que tenga capacidad de tracción eléctrica al 100 por 100 mediante baterías.
 - Combustión directa de hidrógeno (admitiendo vehículos bi o multicomcombustible) o pilas de combustible.
 - Gas natural o gases licuados del petróleo (admitiendo vehículos bi o multicomcombustible).
 - Motocicletas eléctricas o híbridas con capacidad de tracción eléctrica al 100 por 100, que cuenten con una potencia mínima de 4 Kw, así como las de hidrógeno o pila de combustible. En todos los casos deberán disponer de matrícula ordinaria como turismo (placa blanca).
 - Cuatriciclos eléctricos pesados (categoría L7e, según la clasificación contenida en la Directiva 2002/247CE, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de vehículos de motor de dos o tres ruedas, "Diario Oficial de la Unión Europea" de 9 de mayo de 2002, L124/1).
- También se subvencionará la transformación de vehículos usados para ser alimentados por gases licuados del petróleo.

3. Los vehículos deberán respetar los siguientes límites de emisiones de CO₂ (g/Km), en función del año al que corresponda la convocatoria:

Vehículos híbridos:

Año	Emisiones
2009	130
2010	120
2011 y posteriores	110

Vehículos propulsados por gas natural o gases licuados del petróleo.

Año	Emisiones
2009	160
2010	150
2011	140
2012 y posteriores	130

Artículo 4

Plazo de adquisición y transformación

Con carácter general, los vehículos nuevos deben haber sido adquiridos a partir de 1 de enero del año anterior al de convocatoria; igualmente, los vehículos usados deben haber sido transformados a partir de esa misma fecha. No obstante, si se trata de vehículos de transporte de mercancías adquiridos por empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena, la adquisición o transformación debe ser posterior a la presentación de la solicitud de subvención. Para determinar la fecha de adquisición se atenderá a la que refleje el correspondiente permiso de circulación.

Artículo 5

Gastos subvencionables y cuantía de la subvención

1. En el caso de vehículos nuevos será objeto de subvención el coste de adquisición y transformación, considerándose nuevos los vehículos que hayan sido transformados hasta tres meses después de su matriculación. La subvención alcanzará los siguientes importes, sin superar, en ningún caso, el 15 por 100 del precio de mercado del mismo (incluido IVA en el caso de adquisición por particulares y excluido IVA en el caso de empresas):

- Vehículos eléctricos puros, híbridos enchufables (con recarga externa de baterías y autonomía mínima en modo eléctrico de 32 km), de combustión directa de hidrógeno o de pilas de combustible: 7.000 euros.
- Vehículos híbridos con capacidad de tracción única eléctrica a voluntad del conductor: 2.300 euros.
- Vehículos alimentados por gas natural o gases licuados del petróleo y de propulsión híbrida sin capacidad de tracción única eléctrica a voluntad del conductor: 2.000 euros.
- Motocicletas y cuatriciclos: 750 euros.

2. La transformación de un vehículo usado se subvencionará con 450 euros.

3. Si se trata de vehículos de transporte de mercancías adquiridos y transformados por empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena, la subvención no superará tampoco los siguientes porcentajes, referidos al coste adicional del vehículo respecto de otro similar alimentado con energía convencional:

- Grandes empresas: 35 por 100.
- Empresas medianas: 45 por 100.
- Pequeñas empresas y microempresas: 55 por 100.

Artículo 6

Procedimiento y criterios de concesión

1. Las subvenciones se otorgarán en régimen de concurrencia competitiva, con arreglo a los siguientes criterios:

- Solicitudes referidas a turismos y vehículos de transporte de mercancías: 1 punto.
- Baja definitiva de otro vehículo de su propiedad de la misma categoría alimentado con energía convencional, efectuada en fecha que no sea anterior ni posterior en más de tres meses a la adquisición del vehículo a subvencionar: 2 puntos.

- Antigüedad del vehículo que se ha dado de baja: 0,1 puntos por cada año completo de antigüedad.
- Titularidad de licencia de autotaxi en un municipio de la Comunidad de Madrid y de la correspondiente autorización de transporte interurbano, o de autorización de transporte de mercancías domiciliada en la Comunidad de Madrid cuando la solicitud se refiera a un vehículo de mercancías: 4 puntos.

En caso de empate se atenderá a la fecha de presentación de la solicitud.

2. No obstante, no se otorgará subvención a un mismo beneficiario para más de cinco vehículos hasta tanto no la hayan conseguido todos los demás solicitantes para al menos uno.

3. No será necesario fijar un orden de prelación entre las solicitudes cuando el crédito consignado en la convocatoria sea suficiente para atender todas las que reúnan los requisitos exigidos.

Artículo 7

Órgano de evaluación

La valoración de las solicitudes se efectuará por una comisión de evaluación integrada por cuatro miembros, designados por el Director General de Transportes entre el personal perteneciente a dicha Dirección General.

Artículo 8

Compatibilidad

1. Las subvenciones otorgadas al amparo de esta Orden son compatibles con otras ayudas, cualquiera que sea su naturaleza o la Administración o entidad otorgante, siempre que la suma de todas ellas no supere el coste de la actividad subvencionada. Si se conceden sometidas al régimen de mínimos, la ayuda total de mínimos concedida a un beneficiario tampoco podrá superar el límite de 200.000 euros durante cualquier período de tres ejercicios fiscales, o de 100.000 euros si la empresa opera en el sector del transporte por carretera, en los términos establecidos por la Comisión Europea en el Reglamento (CE) 1998/2006, de 15 de diciembre, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de mínimos. Si se conceden para vehículos de transporte de mercancías a empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena, la suma de las ayudas recibidas no podrá superar los límites establecidos por el Reglamento CE 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado ("Diario Oficial de la Unión Europea" de 9 de agosto de 2008, L214/3).

2. Los peticionarios deberán declarar todas las ayudas que hayan solicitado u obtenido, en cualquier momento en que ello se produzca, en relación con los costes a subvencionar al amparo de esta Orden. Declararán, asimismo, en su caso, todas las obtenidas en el ejercicio fiscal en curso y en los dos anteriores al amparo del régimen de mínimos.

3. La alteración de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión y, en todo caso, la obtención de ayudas concurrentes podrá dar lugar a la modificación de la ayuda otorgada.

4. El otorgamiento de las subvenciones previstas en esta Orden se efectuará, en todo caso, respetando la normativa y directrices comunitarias de aplicación al sector al que pertenezca el destinatario de las mismas, y de acuerdo con el Reglamento CE 1998/2006 de la Comisión, de 15 de diciembre, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas de mínimos ("Diario oficial de la Unión Europea" de 28 de diciembre de 2006, L379/5). Por lo que se refiere a la adquisición de vehículos de transporte de mercancías por empresas que realizan esta actividad por cuenta ajena, se aplicarán las condiciones estipuladas en el Reglamento CE 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto.

Artículo 9

Solicitudes y documentación

1. Las solicitudes se presentarán en el plazo de dos meses a partir de la publicación de la correspondiente convocatoria en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

2. Las solicitudes se dirigirán al Director General de Transportes y se presentarán en el registro de la Consejería de Transportes e Infraestructuras ubicado en la calle Orense, número 60, de Madrid; en cualquier otro registro perteneciente a la Administración de la Comunidad de Madrid, a la Administración General del Estado o a alguna de las entidades que integran la Administración Local si, en este últi-

mo caso, se hubiese suscrito el oportuno convenio; en las oficinas de Correos; en las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; o por cualquier otro de los medios previstos en el artículo 38 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Las solicitudes se realizarán utilizando el impreso cuyo modelo figura en el Anexo I de esta Orden, que estará disponible a través de Internet en la dirección madrid.org, y se acompañarán de la siguiente documentación (original o fotocopia compulsada):

Con carácter general:

- a) Documento de identidad. Si se trata de personas jurídicas, se aportará CIF de la entidad, escritura de constitución y, en su caso, escritura de modificación de los estatutos sociales debidamente registrada, documento de identidad de su representante y documento que acredite la vigencia de las facultades de representación otorgadas al mismo.
- b) Documento acreditativo de su domicilio fiscal en la fecha de convocatoria o, si no está domiciliado en la Comunidad de Madrid, licencia municipal de los locales o instalaciones en los que desarrolle su actividad. Si dispone de autorizaciones de transporte residenciadas en la Comunidad de Madrid, bastará con indicar esta circunstancia. Si el vehículo se va a destinar al servicio de taxi, en lugar de los documentos mencionados en este apartado se presentará licencia municipal de autotaxi a nombre del solicitante.
- c) Documento bancario que recoja la identificación completa de la cuenta en la que habrá de efectuarse, en su caso, el ingreso de la subvención, y que acredite que el titular de la misma es el solicitante. En el caso de vehículos adquiridos en régimen de “renting”, “leasing” u otro tipo de arrendamiento financiero, el citado documento estará referido al propietario.
- d) Declaración relativa a otras ayudas percibidas o solicitadas para el mismo proyecto, al ejercicio de actividades empresariales y, en su caso, a ayudas percibidas en régimen de mínimos, y compromiso de mantenimiento del vehículo durante un mínimo de tres años, conforme al impreso recogido en Anexo II.
- e) Declaración responsable de no hallarse incurso en ninguna de las prohibiciones contempladas en los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (Anexo III).
- f) Certificación justificativa de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con la Seguridad Social, expedida a los efectos de solicitud de subvenciones.
- g) Certificado acreditativo de la baja definitiva de un vehículo de su propiedad alimentado con energía convencional, de la fecha en la que se efectuó y de la antigüedad del mismo. En caso de no aportarse, se le asignarán 0 puntos en los criterios de valoración correspondientes.
- h) Facturas de compra y/o transformación del vehículo para el que se solicita la subvención (si no se dispone todavía del vehículo, se aportará presupuesto).
- i) Declaración del concesionario o del taller transformador (Anexo IV) en la que se detalle:
 - Matrícula o número de bastidor, si se conocen.
 - Tipo de vehículo.
 - Sistema de propulsión y energía que utiliza.
 - Volumen de emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido.
 - En el caso de vehículos híbridos, especificación de si tiene o no capacidad de tracción eléctrica a voluntad del conductor y si permite la recarga externa de las baterías y, en este último caso, su autonomía en modo eléctrico.

Salvo que se trate de vehículo de gas, que en el caso de disponer del mismo, aportarán el permiso de circulación y la ficha de características técnicas del vehículo en el que conste la transformación.

Si el vehículo se destina a una operación de “renting”, “leasing” u otro tipo de arrendamiento financiero:

- j) Certificados, referidos al propietario, de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con la Seguridad Social, de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones tributarias, expedido por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y de inexistencia de deudas en período ejecutivo de pago con la Comunidad de Madrid.
- k) Justificante de la aplicación de un descuento en el coste del servicio financiero, al menos igual al porcentaje que la subvención representa respecto del precio franco fábrica.

Si se trata de empresas que adquieran vehículos de transporte de mercancías y desarrollen esta actividad por cuenta ajena:

- l) Declaración relativa al tamaño de la empresa y de no estar incurso en ninguno de los supuestos de exclusión contemplados en el Reglamento CE 800/2008, conforme al Anexo V.
- m) Declaración del concesionario sobre el precio de venta recomendado para dicho vehículo en caso de que dispusiera exclusivamente de propulsión con energía convencional (se cumplimentará el apartado correspondiente del Anexo IV).
- n) Si, además, es una gran empresa, a fin de acreditar que la subvención tiene efecto incentivador, declaración explicativa del cumplimiento de alguna de las siguientes condiciones, gracias a la subvención:
 - Aumento sustancial del tamaño del proyecto.
 - Aumento sustancial del ámbito de aplicación del proyecto.
 - Aumento sustancial del importe total invertido en el proyecto.
 - Aumento sustancial del ritmo de ejecución del proyecto.

Si ya se dispone del vehículo:

- o) Declaración de adquisición y/o transformación del vehículo y de los gastos realizados, conforme al modelo que figura en el Anexo VI.
 - p) Permiso de circulación del vehículo a nombre del beneficiario.
 - q) Ficha de características técnicas del vehículo. Si está adaptado para propulsión mediante gas, deberá constar dicha adaptación en la ficha.
 - r) Si el vehículo se destina a una operación de “renting”, “leasing” u otro tipo de arrendamiento financiero, contrato correspondiente a dicha operación.
 - s) Si el vehículo es un cuatriciclo, certificado de conformidad del mismo (COC).
 - t) Cuando proceda, licencia municipal de taxi, definitiva o provisional, y autorización de transporte interurbano en las que conste su adscripción al vehículo subvencionado.
4. El solicitante podrá autorizar a la Dirección General de Transportes para que obtenga de forma directa información relativa al cumplimiento de sus obligaciones tributarias. En caso contrario, deberá presentar, además:
- a) Certificado de hallarse al corriente en el cumplimiento de obligaciones tributarias, expedido por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, expedido a los efectos de solicitud de subvenciones.
 - b) Certificado de inexistencia de deudas en período ejecutivo de pago con la Comunidad de Madrid.

Artículo 10

Tramitación

1. El órgano instructor de los expedientes será la Subdirección General de Transportes, que comprobará el cumplimiento de los requisitos exigidos para acceder a la subvención, entre ellos la situación del solicitante en relación con sus obligaciones tributarias. Una vez estudiadas las solicitudes, elaborará una relación provisional de excluidos, que se publicará en el tablón de anuncios de la Dirección General de Transportes (calle Orense, número 60, Madrid), concediendo un plazo de quince días hábiles para la subsanación de deficiencias. A continuación, se trasladarán las actuaciones a la comisión técnica de evaluación, que formulará propuesta de concesión o denegación.

2. La resolución del procedimiento corresponderá al Consejero de Transportes e Infraestructuras, sin perjuicio de las delegaciones que se puedan producir. La resolución detallará los beneficiarios y la cuantía de las subvenciones otorgadas, haciendo mención expresa de la desestimación del resto de solicitudes, y se publicará en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

3. Transcurridos tres meses desde que la solicitud tuviese entrada en el Registro de la Consejería, debidamente cumplimentada y acompañada de la documentación exigida, sin que haya recaído resolución expresa, se podrá entender denegada.

4. Contra la denegación de la solicitud, expresa o presunta, se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes ante el consejero de Transportes e Infraestructuras, o directamente recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses.

Artículo 11*Anticipos a cuenta*

1. Para facilitar la realización de la actividad, se concederán anticipos a cuenta del 100 por 100 del importe de la subvención, una vez haya sido resuelta favorablemente la solicitud. El pago del anticipo requerirá que, junto con su solicitud, se presente:

- a) Justificante del depósito de aval solidario a favor de la Comunidad de Madrid, otorgado en la forma y condiciones reglamentarias por alguno de los bancos, cajas de ahorro, cooperativas de crédito y sociedades de garantía recíproca autorizados para operar en España, que cubra la totalidad del importe del anticipo a cuenta. Dicho aval deberá ajustarse al modelo especificado en Anexo de la Orden de 10 de noviembre de 2006, de la Consejería de Hacienda (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 20 de noviembre de 2006), y habrá de ser depositado en la Tesorería de la Comunidad de Madrid.
- b) Si han pasado más de seis meses desde su fecha de expedición, nueva certificación justificativa de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con la Seguridad Social, así como los certificados señalados en el artículo 9.4.

2. La solicitud de anticipo se resolverá una vez examinada la idoneidad de los documentos mencionados en el apartado anterior, y comprobados el cumplimiento de obligaciones tributarias.

Artículo 12*Justificación y liquidación de las subvenciones*

1. La justificación de la subvención se hará hasta el 30 de noviembre, salvo que la resolución de otorgamiento fije otro plazo distinto, en la modalidad de cuenta justificativa, debiendo incluir los documentos enumerados en los apartados o), p), q), r), s) y t) del artículo 9.3, en caso de que no se hayan aportado ya con anterioridad. Se aportarán también certificación justificativa de estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones con la Seguridad Social, así como los certificados señalados en el artículo 9.4, si han pasado más de seis meses desde la fecha de expedición de los aportados con anterioridad.

2. Cuando la adquisición haya sido financiada, además de con la subvención, con fondos propios u otras subvenciones o recursos, deberá acreditarse en la justificación el importe, procedencia y aplicación de tales fondos a las actividades subvencionadas.

3. Si la adquisición se produce más allá del plazo de justificación señalado en el apartado anterior, se habrá de presentar, en dicho plazo, aval por el importe de la subvención y cumplir el resto de requisitos necesarios para el abono del anticipo a cuenta indicado en el artículo 11. En este caso, el plazo de adquisición y justificación se extenderá hasta el 1 de junio del año siguiente al de convocatoria.

4. Tras el examen de los justificantes aportados y la comprobación de la situación del beneficiario en relación con sus obligaciones tributarias, se efectuará la liquidación de la subvención y el abono, en su caso, de las cantidades que corresponda percibir.

Artículo 13*Incumplimiento*

1. De conformidad con la Ley 2/1995, de 8 de marzo, de Subvenciones de la Comunidad de Madrid, procederá la revocación de la subvención, así como el reintegro de las cantidades percibidas en su caso y la exigencia de los intereses de demora desde el momento del pago de la misma y en la cuantía fijada en el artículo 32 de la Ley de Hacienda de la Comunidad de Madrid, en los casos siguientes:

- a) Incumplimiento de la obligación de justificación.
- b) Obtención de la subvención sin reunir las condiciones requeridas para ello.
- c) Incumplimiento de la finalidad para la que la subvención fue concedida.
- d) Incumplimiento de las condiciones impuestas a las entidades colaboradoras y beneficiarios con motivo de la concesión de la subvención.
- e) Negativa u obstrucción a las actuaciones de control que se establecen en la citada Ley 2/1995.
- f) Todas las establecidas en los artículos 36 y 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, que resulten de aplicación.

2. En el supuesto de que la subvención otorgada supere, aisladamente o en concurrencia con otras, el coste de la inversión, se habrá de reintegrar el exceso obtenido sobre dicho coste.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, el beneficiario estará sometido al régimen de infracciones y sanciones regulado en la Ley 2/1995, de 8 de marzo, y en los artículos 52 a 59, 65, 67, 68 y 69 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 14*Control y seguimiento*

1. La Consejería de Transportes e Infraestructuras, la Intervención General, la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, el Tribunal de Cuentas y otros órganos competentes podrán realizar cuantas comprobaciones estimen oportunas, y recabar información del beneficiario para verificar la adecuada aplicación de la ayuda.

2. El beneficiario y los terceros relacionados con el objeto de la ayuda quedan obligados a facilitar el ejercicio de las funciones de control, y en particular las derivadas de lo dispuesto en el artículo 12.4 de la Ley 2/1995, de 8 de marzo, de Subvenciones de la Comunidad de Madrid.

Capítulo II**Convocatoria****Artículo 15***Plazo y condiciones de las solicitudes*

Se podrán presentar solicitudes de subvención para la adquisición de turismos, vehículos de transporte de mercancías de menos de 3.500 kg de masa máxima autorizada, motocicletas y cuatriciclos alimentados por energías alternativas, así como para la transformación de turismos a propulsión mediante gases licuados del petróleo, en el plazo de dos meses a partir de la publicación de esta Orden en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Las solicitudes se formularán en los términos indicados en el artículo 9 de esta Orden y se acompañarán de los documentos que en el mismo se señalan.

Artículo 16*Financiación*

La presente convocatoria se atenderá con el crédito presupuestario previsto para esta finalidad en la partida 77390, programa 406, del vigente presupuesto de gastos de la Comunidad de Madrid, que asciende a 750.000 euros.

Artículo 17*Impugnación*

Contra esta convocatoria se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, ante el Consejero de Transportes e Infraestructuras, o directamente recurso contencioso administrativo en los términos que establece la Ley reguladora de dicha jurisdicción.

DISPOSICIONES FINALES**Primera***Normativa de aplicación*

En todo lo no previsto en esta Orden será de aplicación la Ley 2/1995, de 8 de marzo, de Subvenciones de la Comunidad de Madrid; los preceptos de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, que constituyen legislación básica del Estado; el Decreto 76/1993, de 26 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para la concesión de ayudas y subvenciones públicas, y el Decreto 222/1998, de 23 de diciembre, de Desarrollo Parcial de la Ley 2/1995, de 8 de marzo, de Subvenciones de la Comunidad de Madrid, en materia de bases reguladoras de las mismas.

Segunda*Aplicación e interpretación*

Se faculta al Director General de Transportes para el desarrollo e interpretación de lo dispuesto en esta Orden.

Tercera*Entrada en vigor*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Madrid, a 30 de julio de 2009.

ANEXO I

Etiqueta de Registro

SOLICITUD DE SUBVENCIÓN PARA LA ADQUISICIÓN/TRANSFORMACIÓN DE TURISMOS, FURGONES Y MOTOCICLETAS ALIMENTADOS POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS

1. DATOS DEL INTERESADO/A O BENEFICIARIO/A

Formulario for personal data: Nombre y apellidos, NIF, Domicilio, Municipio, Provincia, Código postal, Teléfono, Fax, Correo electrónico, and a question about transport authorizations in Madrid.

2. DATOS DEL REPRESENTANTE

Formulario for representative data: Nombre y apellidos, NIF, Domicilio, Municipio, Provincia, Código postal, Teléfono, Fax, Correo electrónico.

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Formulario for project description: Número de unidades, Tipo de vehículo, Coste de adquisición.

4. IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN SOLICITADA

Formulario for requested subsidy amount.

5. DATOS BANCARIOS PARA EL ABONO DE LA SUBVENCIÓN

Formulario for banking data: Nombre de la entidad bancaria, Domicilio, and a table for account details (CÓDIGO ENTIDAD, SUCURSAL/OFICINA, D.C., NÚMERO DE CUENTA).

El/la abajo firmante declara que son ciertos cuantos datos figuran en la presente solicitud de subvención y autoriza [] / no autoriza [] a la Dirección General de Transportes para la comprobación directa del cumplimiento de las obligaciones tributarias del interesado (se debe marcar una de las dos opciones).

En, a de de (FIRMA)

El plazo de resolución del presente procedimiento es de tres meses, a contar desde la fecha de presentación de la solicitud. Pasado dicho plazo sin haber recibido notificación con la resolución dictada, esta solicitud podrá entenderse desestimada a los efectos legales que procedan.

Sus datos personales no serán objeto de tratamiento en ningún fichero informatizado ni manual estructurado, ni se cederán sin su consentimiento salvo en los supuestos previstos en la Ley. Todo lo cual se informa en cumplimiento del artículo 5 de la Ley 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Table with 2 columns: DESTINATARIO and ILMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

ANEXO II

DECLARACIÓN DE AYUDAS CONCURRENTES Y ACOGIDAS AL RÉGIMEN DE MÍNIMIS Y DE EJERCICIO DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES, Y COMPROMISO DE MANTENIMIENTO DE LA TITULARIDAD DEL VEHÍCULO

D/D.^a, con documento de identidad n.º, en nombre propio/en calidad de representante legal de, con CIF (si no se indica el nombre y CIF de la entidad representada, se entenderá que la declaración se formula en nombre propio).

DECLARA

Que para la adquisición/transformación del vehículo alimentado por energías alternativas al que se refiere la presente solicitud,

- NO** ha obtenido ni solicitado otras ayudas.
- Ha obtenido o solicitado las siguientes ayudas:

Organismo concedente	Importe	Fecha	Situación (concedida o solicitada)
.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Que **NO** ejerce ninguna actividad empresarial.
- Que ejerce las siguientes actividades empresariales:
.....
.....

En caso de ejercer actividades empresariales, que en el ejercicio fiscal en curso y en los dos ejercicios precedentes:

- NO** ha recibido ayudas acogidas al régimen de mínimis.
- Ha recibido ayudas acogidas al régimen de mínimis por importe de euros.

Asimismo, manifiesta su **COMPROMISO** de mantener la titularidad del vehículo durante, al menos, tres años, salvo que, previa autorización de la Dirección General de Transportes, se sustituya por otro de condiciones análogas.

En, a de de
(FIRMA)

ANEXO III

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PARA SER BENEFICIARIO DE SUBVENCIONES

D/D.^a, con documento de identidad n.º,
 en nombre propio/en calidad de representante legal de,
 con CIF:, (si no se indica el nombre y CIF de la entidad representada, se entenderá que la declaración se formula en
 nombre propio)

DECLARA

No incurrir en ninguna de las circunstancias que impiden obtener la condición de beneficiario de subvenciones, especificadas en los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En, a de de
 (FIRMA)

Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, artículo 13, apartados 2 y 3:

2. No podrán obtener la condición de beneficiario o entidad colaboradora de las subvenciones reguladas en esta Ley las personas o entidades en quienes concurra alguna de las circunstancias siguientes, salvo que por la naturaleza de la subvención se exceptúe por su normativa reguladora:

- a) Haber sido condenadas mediante sentencia firme a la pena de pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones o ayudas públicas.
- b) Haber solicitado la declaración de concurso, haber sido declarados insolventes en cualquier procedimiento, hallarse declarados en concurso, estar sujetos a intervención judicial o haber sido inhabilitados conforme a la Ley Concursal sin que haya concluido el período de inhabilitación fijado en la sentencia de calificación del concurso.
- c) Haber dado lugar, por causa de la que hubiesen sido declarados culpables, a la resolución firme de cualquier contrato celebrado con la Administración.
- d) Estar incurso la persona física, los administradores de las sociedades mercantiles o aquellos que ostenten la representación legal de otras personas jurídicas, en alguno de los supuestos de la Ley 12/1995, de 11 de mayo, de Incompatibilidades de los Miembros del Gobierno de la Nación y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado, de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas, o tratarse de cualquiera de los cargos electivos regulados en la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, en los términos establecidos en la misma o en la normativa autonómica que regule estas materias.
- e) No hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias o frente a la Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes, en la forma que se determine reglamentariamente.
- f) Tener la residencia fiscal en un país o territorio calificado reglamentariamente como paraíso fiscal.
- g) No hallarse al corriente de pago de obligaciones por reintegro de subvenciones en los términos que reglamentariamente se determinen.
- h) Haber sido sancionado mediante resolución firme con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones según esta Ley o la Ley General Tributaria.

No podrán acceder a la condición de beneficiarios las agrupaciones previstas en el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 11 de esta Ley cuando concurra alguna de las prohibiciones anteriores en cualquier de sus miembros.

3. En ningún caso podrán obtener la condición de beneficiario o entidad colaboradora de las subvenciones reguladas en esta Ley las asociaciones incurso en las causas de prohibición previstas en los apartados 5 y 6 del artículo 4 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

Tampoco podrán obtener la condición de beneficiario o entidad colaboradora las asociaciones respecto de las que se hubiera suspendido el procedimiento administrativo de inscripción por encontrarse indicios racionales de ilicitud penal, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 30.4 de la Ley Orgánica 1/2002, en tanto no recaiga resolución judicial firme en cuya virtud pueda practicarse la inscripción en el correspondiente registro.

ANEXO IV

**DECLARACIÓN DEL CONCESIONARIO/TALLER TRANSFORMADOR
SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO**

D/D.^a..... con documento de identidad n.º en nombre propio/en representación legal del concesionario o taller mecánico con CIF (si no se indica el nombre y CIF de la entidad representada, se entenderá que la actividad de concesionario o taller se realiza como persona física)

DECLARA

Que la persona o entidad, con NIF/CIF ha comprometido la adquisición/transformación de un vehículo (táchese lo que no proceda) cuya identificación y características son las siguientes:

- Matrícula o número de bastidor (indicar si se conocen):
- Marca y modelo de vehículo:
- Sistema de propulsión o energía que utiliza:
- Emisiones de CO₂/km (tras la adaptación, si la requiere):
- En el caso de vehículos híbridos:
 - Tiene capacidad de tracción eléctrica a voluntad del conductor.
 - NO tiene capacidad de tracción eléctrica a voluntad del conductor.
 - Permite la recarga externa de las baterías y su autonomía en modo eléctrico es de kilómetros.
- El precio de venta recomendado para dicho vehículo, IVA excluido, en caso de que dispusiera exclusivamente de propulsión con gasóleo o gasolina es de euros (cumplimentar solo si el cliente es una empresa que adquiere un vehículo de transporte de mercancías y que desarrolla esta actividad por cuenta ajena).

En, a de de (FIRMA)

ANEXO V

**DECLARACIÓN DEL TAMAÑO DE LA EMPRESA
Y DE NO INCURRIR EN NINGÚN SUPUESTO DE EXCLUSIÓN**

**(A cumplimentar solo por empresas que adquieran vehículos de transporte de mercancías
y desarrollen esta actividad por cuenta ajena)**

D/D.^a, con documento de identidad n.º,
en nombre propio/en calidad de representante legal de, con
CIF (si no se indica el nombre y CIF de la entidad representada, se entenderá que la declaración se formula
en nombre propio).

DECLARA

Que de acuerdo con la definición contenida en el Reglamento CE 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto, por el que se
declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado
("Diario Oficial de la Unión Europea" de 9 de agosto de 2008, Ley 214/2003), la empresa a la que representa pertenece a la categoría de:

- Microempresa o pequeña empresa.
- Empresa mediana.
- Gran empresa.

Que la empresa no incurre en ninguno de los supuestos de exclusión contemplados por el mencionado Reglamento CE 800/2008.

En, a de de
(FIRMA)

ANEXO VI

**CUENTA JUSTIFICATIVA DE SUBVENCIÓN PARA ADQUISICIÓN O TRANSFORMACIÓN
DE VEHÍCULOS ALIMENTADOS CON ENERGÍAS ALTERNATIVAS**

D/D.^a, con documento de identidad n.º,
en nombre propio/en calidad de representante legal de, con
CIF

DECLARA

Haber adquirido y/o transformado los vehículos que se relacionan a continuación, habiendo incurrido en los gastos siguientes:

Matrícula	Importe del gasto realizado
.....
.....
.....
.....

En, a de de
(FIRMA)

IDIOMA



RUTA



FORMA DE PAGO



OCIO



IMPORTE ACUMULADO

5,80 €

B I E N V E N I D O ,
welcome, **Bienvenue**, BENVENUTO,
WILLKOMMEN, **witaj**, TEVETULOA, bem-vindo,
ISTEN HOZOTT, **welkom**, Selamat datang, Vitejte,
BONVENON, willkommen...



más idiomas/
other idioms



TARIFA 2

TIKET

Nº TAXI 152

LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€

Suplementos maleta 2,00€

Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

Nº TAXI **152** LICENCIA **0142125**

07 / 08 / 2010 19:52 H

IDIOMA



RUTA



FORMA DE PAGO



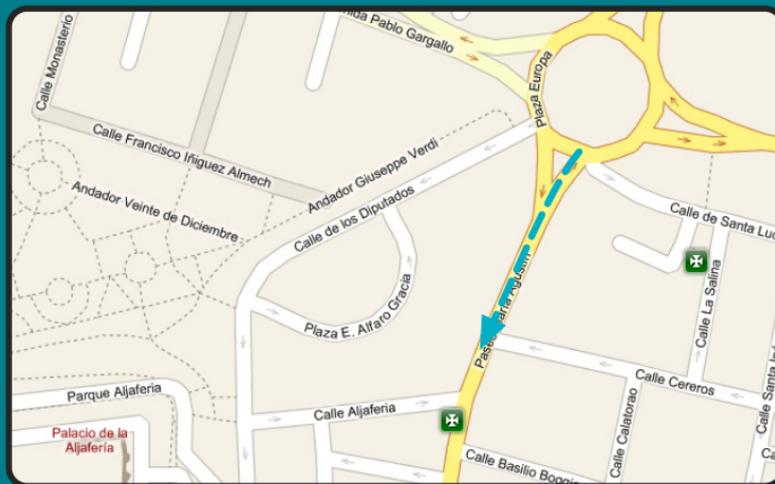
OCIO



IMPORTE ACUMULADO

5,80 €

TARIFA 2



TIKET
N° TAXI 152
LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€

Suplementos maleta 2,00€

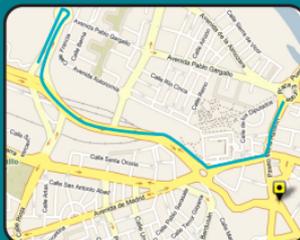
Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

RESUMEN RUTA

Paseo Maria Agustín, 110

40 M



ORIGEN:

Paseo Maria Agustín, 95

DESTINO:

Estación Delicias

N° TAXI 152 LICENCIA 0142125



07 / 08 / 2010 19:52 H

IDIOMA



RUTA



FORMA DE PAGO



OCIO



IMPORTE ACUMULADO

5,80 €

TARIFA 2

TARJETA DE CREDITO



EFFECTIVO



TARJETAS PREPAGO



TIKET

Nº TAXI 152

LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€

Suplementos maleta 2,00€

Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

Nº TAXI 152 LICENCIA 0142125

TAXI Urbano

07/08/2010 19:52 H

IDIOMA



RUTA



FORMA DE PAGO



OCIO



IMPORTE ACUMULADO

5,80 €

AGENDA



RESTAURANTES



MONUMENTOS
YMUSEOS



NATURALEZA



TARIFA 2

TIKET

Nº TAXI 152

LICENCIA 0142125

Bajada bandera 3,50€

Suplementos maleta 2,00€

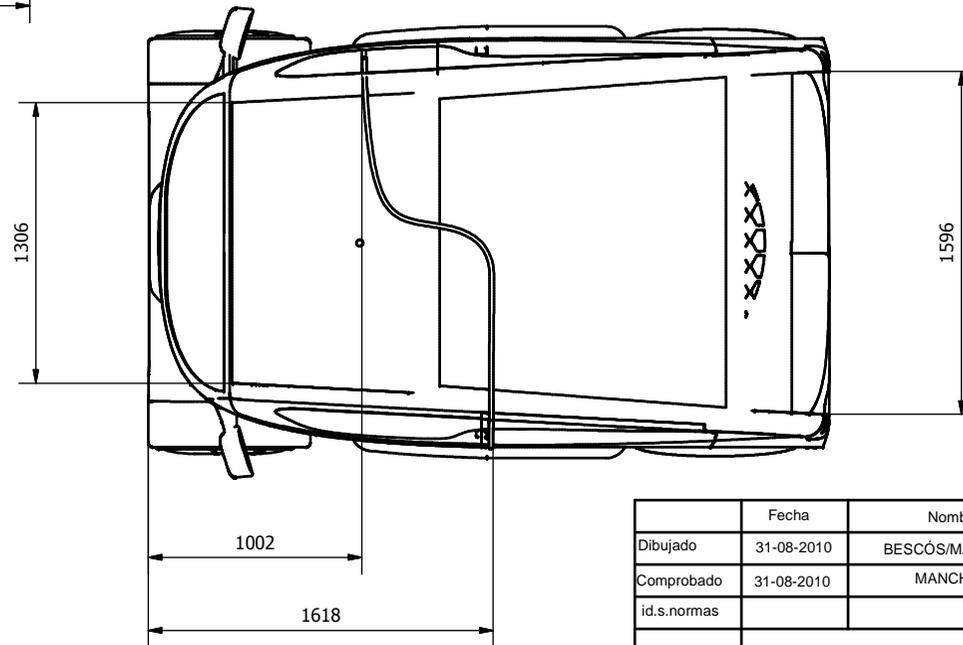
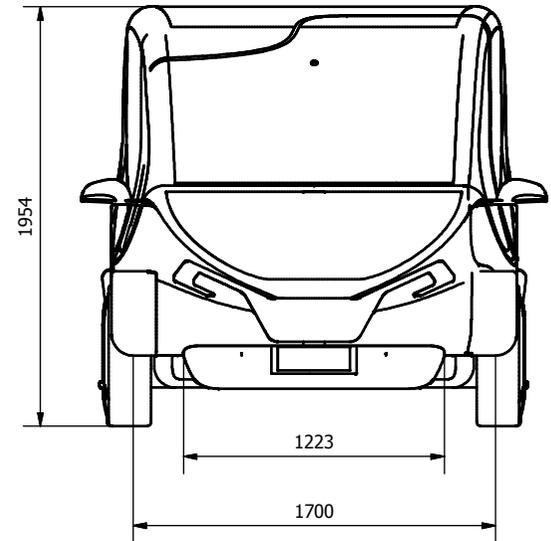
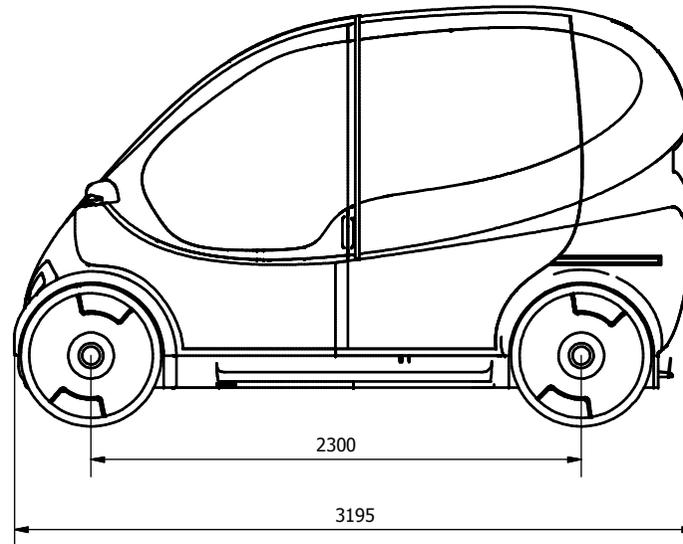
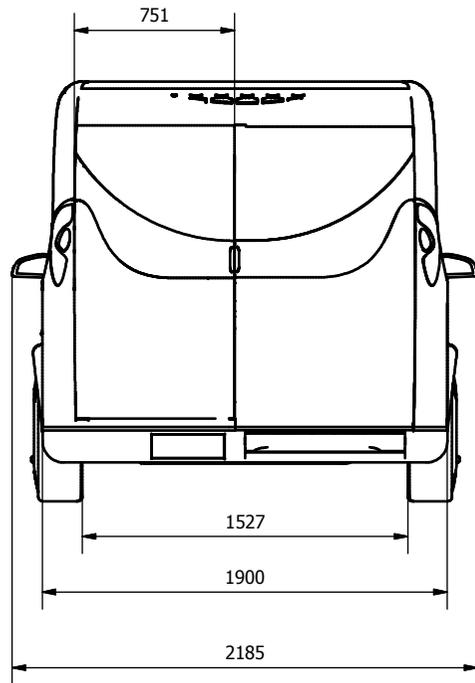
Recorrido 0,30€

TOTAL 5,80 €

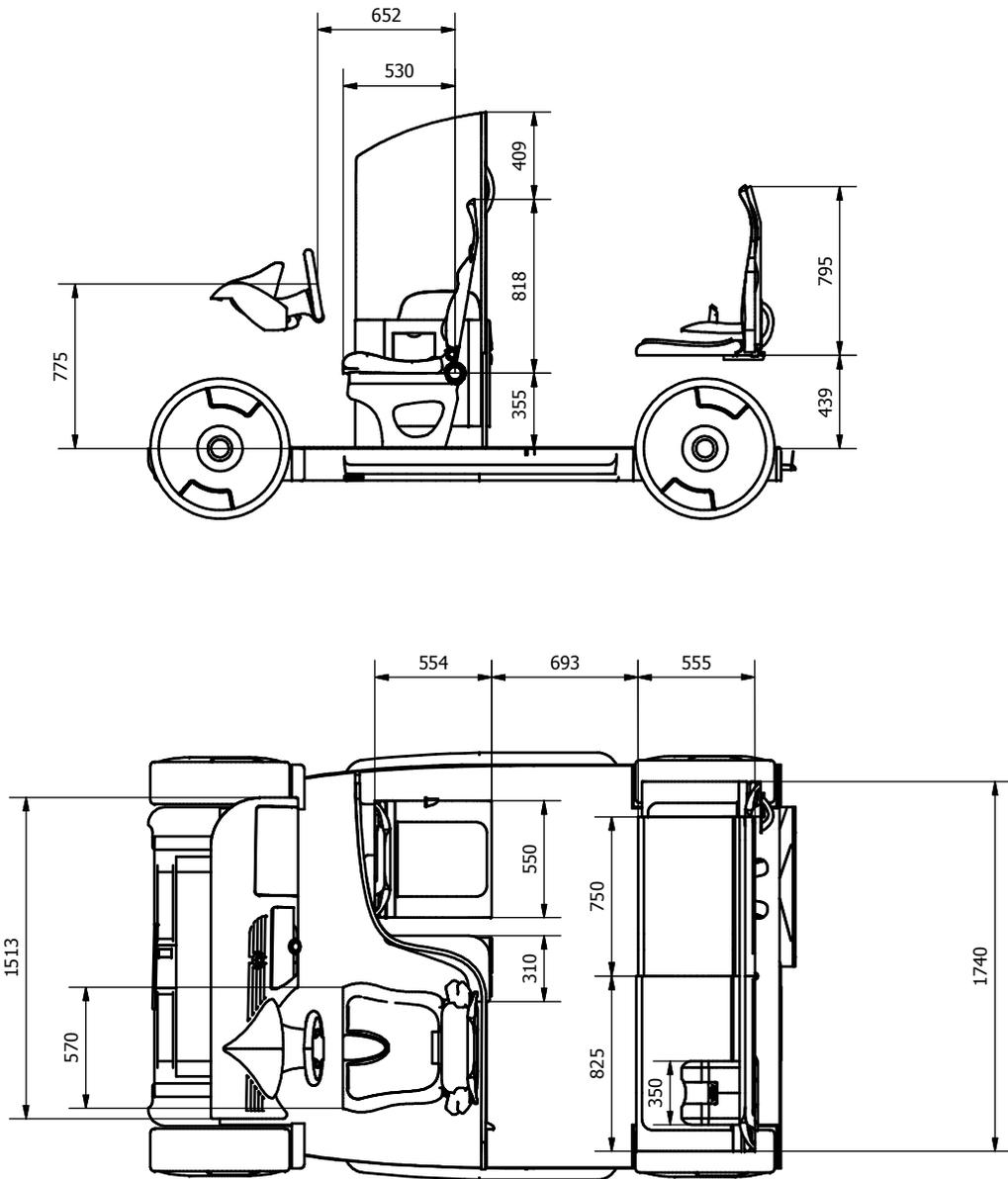
Nº TAXI 152 LICENCIA 0142125

TAXI Urbano





	Fecha	Nombre	Firma:	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA TÉCNICA INDUSTRIAL ZARAGOZA
Dibujado	31-08-2010	BESCÓS/MARTÍNEZ		
Comprobado	31-08-2010	MANCHADO		
id.s.normas				Lamina No: 00.00.01
Escala	Titulo			No. alumno: 540264 / 540273
1:20	DIMENSIONES GENERALES			Curso: 2009-2010



	Fecha	Nombre	Firma:	ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA TÉCNICA INDUSTRIAL ZARAGOZA
Dibujado	31-08-2010	BESCÓS/MARTÍNEZ		
Comprobado	31-08-2010	MANCHADO		
id.s.normas				
Escala	Titulo			Lamina No:
1:20	DISTANCIA ASIENTOS			00.00.02
				No. alumno: 540264 / 540273
				Curso: 2009-2010