

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### COMUNITAT VALENCIANA

**20072** *Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunitat Valenciana.*

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos que Les Corts han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del Rey, promulgo la siguiente Ley:

#### PREÁMBULO

El establecimiento de condiciones adecuadas de accesibilidad al sistema de transporte desempeña un papel fundamental en todas las sociedades avanzadas, en orden a garantizar la igualdad de todos los ciudadanos en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y, en suma, a las diferentes opciones y oportunidades, cada vez más amplias, que las sociedades avanzadas ofrecen y que contribuyen al progreso económico y social, así como al desarrollo integral de las personas.

Es función de los poderes públicos velar por que tales posibilidades y opciones alcancen a la totalidad de los ciudadanos, evitando situaciones de asimetría social en las cuales colectivos numérica y cualitativamente importantes no puedan acceder a las opciones que para el resto ofrece una sociedad cada vez más diversa y avanzada.

Esta obligación de los poderes públicos es, no solamente una exigencia moral, sino que nuestra Carta Magna, en sus artículos 9.2, 14 y 49, encomienda a los poderes públicos establecer las condiciones para que la libertad y la igualdad de los ciudadanos sean reales y efectivas, remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud, el fomento de la participación de todos los ciudadanos en la vida económica, cultural y social y el deber de facilitar la accesibilidad de todos a través de políticas dirigidas a la prevención, tratamiento, rehabilitación e integración de las personas discapacitadas.

Estos principios constitucionales han sido recogidos tanto por la normativa estatal como por la propia normativa de la Generalitat, que en la presente Ley recoge los principios de accesibilidad establecidos por la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas Con Discapacidad. Asimismo, presidirá la presente Ley el principio de igualdad, entendiéndose por tal que cualquier acción pública en materia de transportes tendrá en cuenta la problemática específica de las personas que tengan alguna limitación temporal o permanente en su capacidad de comunicación con el entorno, deambulatoria o de desplazamiento (discapacitados, personas de edad avanzada, mujeres embarazadas, accidentados, personas que lleven cargas pesadas o voluminosas, gente mayor con degradación física, mujeres que lleven niños al brazo o cochecitos infantiles...), adoptando, en consecuencia, aquellas soluciones que, de acuerdo con los avances técnicos disponibles, permitan a estas personas acceder a niveles de movilidad y seguridad en el transporte idénticos al del resto de los ciudadanos.

En el marco de la indicada Ley 51/2003 ha sido dictado el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. La presente Ley no puede sino seguir el camino establecido por dichos textos legales, que han establecido el marco normativo de referencia para ir avanzando progresivamente en la adopción de las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad universal en el transporte, objetivo fundamental de dicho texto legal.

Asimismo, hay que tener en cuenta el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprobaron las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados

y edificaciones, que establece unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y las edificaciones.

La sociedad valenciana, en su conjunto, y los diferentes Gobiernos autonómicos y locales han tomado conciencia de los problemas que los desplazamientos y los accesos al sistema de transportes ocasionan a los ciudadanos y se han venido adoptando, desde hace algunos años, acciones que han permitido que muchas de las ciudades de la Comunitat Valenciana vayan a disponer en pocos años de un sistema de transporte público que figura entre los de mayor grado de accesibilidad de toda Europa. Así, la Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, asume competencias en materia de servicios sociales, ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos y fluviales y por cable, puertos y aeropuertos, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución Española.

La Generalitat, tomando conciencia de la necesidad de proceder al desarrollo legislativo de dichas competencias, ha aprobado, entre otros, el Decreto 193/1988, de 12 de diciembre, del Consell, a través del cual se pretendió superar las dificultades ocasionadas por la existencia de barreras arquitectónicas, la Ley 5/1997, de 25 de junio, de la Generalitat, por la que se regula el Sistema de Servicios Sociales en la Comunitat Valenciana, estableciendo ya diversas medidas de protección destinadas a las personas con movilidad reducida, y finalmente, a través de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación, se fomentó la supresión de barreras de todo tipo, desarrollada en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y accesibilidad en el medio urbano mediante el Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell, la Orden de 25 de mayo de 2004, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, y la Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda.

No obstante, y a pesar de los esfuerzos legislativos que se han llevado a cabo en estos últimos años, la regulación en materia de accesibilidad al sistema de transporte resulta insuficiente, siendo necesaria una nueva regulación que garantice el libre acceso a los medios de transporte y la plena posibilidad de movilidad y comunicación accesible en el uso de estos servicios para todos los ciudadanos de la Comunitat Valenciana.

El cumplimiento de estos objetivos exige una acción concertada de las administraciones públicas, por lo que se exige que la aplicación de los principios de colaboración y cooperación previstos en los artículos 3 y 4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, resulte un requisito no solamente deseable sino indispensable. Así, la aplicación de tales principios a esta materia supone una garantía para todos los ciudadanos, que pueden tener la certeza de que todas las administraciones públicas actúan con criterios homogéneos. Asimismo, se incluye una atención especial a las barreras de comunicación en atención a las necesidades específicas de acceso al transporte de las personas sordas y con déficit auditivo, siguiendo los principios de transversalidad y atención especial a este colectivo que recoge la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad.

Así, esta ley va más allá de la regulación hasta ahora existente. Estructurada en cinco capítulos, no sólo se centra en los colectivos de personas con discapacidad, movilidad reducida, falta de coordinación psicomotora, visión reducida o nula, dificultad en el habla, personas sordas y con déficit auditivo, dificultades de orientación o interpretación, elevada o baja talla de discapacidad intelectual, niños y niñas, sino que amplía el ámbito de aplicación a otros grupos de personas, como la tercera edad, y se insiste en la necesidad de que éstos tengan nuevas y mejores opciones para poder desplazarse como un elemento esencial de su calidad de vida.

Asimismo, se incluye una atención especial a las barreras de comunicación, en atención a las necesidades específicas de acceso al transporte de las personas sordas y con déficit auditivo, siguiendo los principios de transversalidad y atención especial a este

colectivo que recoge la Ley 5/2004, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

El tratamiento de la movilidad supone un avance sustancial respecto a otras legislaciones preexistentes, incluyendo la regulación del desplazamiento peatonal, regulado extensamente en el capítulo II de la presente ley, adoptándose medidas referentes a adaptar los itinerarios por los que han de transitar los peatones con el fin de lograr que éstos sean plenamente accesibles.

Cabe destacar también, y como novedad introducida por esta ley, la prohibición estricta de parar o estacionar en los puntos en los que los itinerarios destinados a los peatones se intersecan con el tráfico de vehículos, dotando así a las administraciones públicas de nuevos instrumentos que les permiten impedir situaciones de facto que con frecuencia inhabilitan en la práctica las acciones inversoras de la administración destinadas a convertir nuestras ciudades en espacios sin barreras accesibles para todos.

También se centra el citado capítulo II en lograr la plena accesibilidad de todos los ciudadanos al transporte público, potenciando su utilización frente al transporte privado, e introduciendo el concepto de «línea adaptada», que integra no solamente prescripciones sobre los vehículos sino también sobre las paradas, ya que son en estos puntos, en muchos casos, en donde en la práctica se focalizan los problemas de accesibilidad.

Cabe resaltar que la apuesta de esta ley por conseguir un sistema de transporte accesible para todos se traduce no solamente en la regulación de las acciones futuras y de los nuevos elementos, sino que se dota a la administración, en el capítulo III, de los mecanismos necesarios para adaptar a esta normativa todos los elementos ya existentes, estableciendo para lograr dicha adaptación plazos claros y concretos.

Se crea también por la presente ley, concretamente en el capítulo IV, el denominado Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana, como órgano que tiene por principal misión velar por que los principios que inspiran esta ley se materialicen de manera efectiva y el transporte sea accesible para todas las personas de la Comunitat Valenciana.

Asimismo, se introduce el capítulo V, destinado a garantizar a todos los ciudadanos, en garantía del principio de seguridad jurídica, que la nueva regulación sobre accesibilidad en el transporte sea una realidad para todos los usuarios y se regula, en dicho capítulo, el procedimiento sancionador, que va a hacer posible la plena efectividad de las prescripciones contenidas en esta ley, mediante la tipificación de las correspondientes infracciones y sanciones, y se introducen medidas a adoptar por las diferentes administraciones en defensa de la legalidad de todas las actuaciones en materia de accesibilidad universal.

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto de la ley.*

1. Es objeto de la presente ley garantizar las condiciones necesarias para que el sistema de transportes de la Comunitat Valenciana sea accesible a todas las personas, de conformidad con los principios recogidos en el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, y con independencia de que tengan o no limitaciones personales en su capacidad para desplazarse y acceder a la información de forma autónoma, mediante:

- a) La regulación de las condiciones de los nuevos elementos de dicho sistema de cara a que sean accesibles para todos los ciudadanos.
- b) El establecimiento de las condiciones y los plazos en los que los elementos actualmente existentes sean adaptados a las disposiciones de la presente ley, así como el de las fórmulas que garanticen el cumplimiento de tal objetivo.

2. A los efectos de esta ley, se entenderá que el sistema de transportes de la Comunitat Valenciana está integrado por la totalidad de los elementos y servicios que atienden a las

necesidades de movilidad de los ciudadanos, permitiendo su desplazamiento dentro del ámbito territorial de la misma, ya sea mediante modos de transporte mecanizados o no mecanizados, públicos o privados, y ello conforme a las competencias que en la materia corresponden a la Generalitat, de acuerdo con lo dispuesto en el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana.

3. Los poderes públicos promoverán la adopción de las medidas de acción positiva necesarias para la efectiva aplicación de esta ley.

#### Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Están sometidas a la presente ley todas las actuaciones relacionadas con el transporte de la Comunitat Valenciana que se realicen en su ámbito territorial por cualquier persona, física o jurídica, pública o privada y que tengan por objeto:

1. La planificación, proyección, construcción, reforma o adecuación de las infraestructuras y viales de todo tipo destinados al transporte privado o público en medios mecanizados o no mecanizados.

2. La adquisición de unidades de transporte para la prestación de servicios de transporte público urbano o interurbano de viajeros.

3. La elaboración, aprobación y modificación de los instrumentos que regulen las condiciones de prestación de servicios regulares de viajeros de uso general interurbanos o urbanos prestados en régimen de concesión o autorización administrativa, o mediante cualquier otra fórmula prevista en la normativa vigente.

4. La prestación de los servicios de transporte por parte de operadores públicos o privados, sean en régimen de concesión o autorización administrativa.

5. La información sobre los servicios de transporte, proporcionada por el propio operador o por la administración concedente o encargada de la coordinación de los servicios.

6. El uso por los ciudadanos del sistema de transportes, incluyendo tanto los elementos de transporte colectivo como el de carreteras, calles, aceras y otras vías que permitan el desplazamiento a pie o en vehículo privado.

7. Las restantes actuaciones relacionadas con el objeto de la presente ley que sean competencia de la Generalitat.

#### Artículo 3. *Principio de coordinación entre las Administraciones Públicas.*

Las Administraciones Públicas competentes en el ámbito del transporte público en el territorio de la Comunitat Valenciana promoverán convenios de colaboración, elaborar planes y programas conjuntos o cualquier otro instrumento de colaboración, para lograr el efectivo cumplimiento de la presente ley e incentivar la participación de otras administraciones públicas.

#### Artículo 4. *Definiciones.*

En la presente ley se declaran aplicables las definiciones recogidas en el artículo 3 de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.

#### Artículo 5. *Accesibilidad universal del sistema de transporte.*

La actuación de las administraciones públicas en materia de transportes garantizará la accesibilidad al sistema de transportes de todas las personas, teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos y, en particular y especialmente con carácter preferente, de los siguientes colectivos de personas:

1. Con carácter general, las personas que tengan alguna limitación permanente o temporal, sea de carácter físico o sensorial para desplazarse y comunicarse de manera autónoma.

2. Las personas mayores, teniendo en cuenta sus características.
3. Las personas que deban desplazarse temporal o permanentemente en silla de ruedas o con otro tipo de ayudas, en el sentido establecido en el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
4. El sistema de transportes atenderá las necesidades de las mujeres que se encuentren en estado de gestación y el traslado de niños que por su corta edad se trasladen de manera no autónoma.
5. Sin perjuicio de los colectivos citados, se atenderá a otros grupos de ciudadanos con necesidades de desplazamiento análogas a las anteriores.

## CAPÍTULO II

### **Regulación de las condiciones del sistema de transporte para garantizar la accesibilidad universal**

#### *Sección primera*

##### Principios generales

#### Artículo 6. *Principios generales.*

1. Las infraestructuras y viales de todo tipo, las unidades de transporte y las concesiones y autorizaciones vigentes a la entrada en vigor de esta ley cumplirán las prescripciones de su contenido con las condiciones indicadas en ella.
2. Las Administraciones competentes establecerán las previsiones presupuestarias necesarias para alcanzar los objetivos señalados, en el periodo más breve posible, y, en todo caso, dentro de los plazos previstos en la presente ley.
3. Deberán respetarse los principios establecidos por la presente ley en la selección de alternativas que comporten tratamientos y prioridades distintos a la movilidad mecanizada o no mecanizada, así como al transporte público o privado, teniendo en cuenta, en todo caso, el diverso grado de accesibilidad de cada una de estas alternativas.
4. En el caso de desplazamientos urbanos y de corto recorrido se potenciarán, en primer lugar, las medidas que favorezcan la utilización de recorridos peatonales, dado su carácter universal y accesible a todos los ciudadanos, dando preferencia a continuación a los medios de transporte públicos.
5. En los desplazamientos de medio y largo recorrido se potenciarán las medidas que favorezcan la utilización del transporte público frente al privado, dado que este sistema de transporte es accesible a un porcentaje minoritario de ciudadanos.
6. A los efectos anteriormente señalados, los planes de transporte, estudios informativos y los restantes documentos que reglamentariamente se determinen, y que tengan por objeto informar sobre la ordenación, ejecución o creación de elementos de transporte, incluirán un anexo específico en el que se justificará el cumplimiento de los objetivos establecidos en esta ley.

#### *Sección segunda*

##### De los itinerarios peatonales

#### Artículo 7. *De los itinerarios peatonales.*

Los principios de la presente ley y las obligaciones dimanantes de ella se extienden tanto a la fase de planificación y construcción como a la de gestión y uso de los viales

públicos destinados al tráfico peatonal, debiendo cumplirse en todas estas fases los siguientes requisitos:

1. Las figuras de planeamiento urbanístico, así como los instrumentos que las desarrollen y los proyectos de cualquier tipo que implanten o modifiquen viales públicos destinados al tráfico de peatones, habrán de garantizar la accesibilidad en la utilización de los espacios de uso público y se sujetarán a lo previsto en la presente ley, en la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, y a aquellas otras normas que reglamentariamente las desarrollen, no pudiendo en caso contrario ser objeto del trámite de aprobación requerido por la legislación sectorial aplicable.

2. Las labores de mantenimiento o conservación que se realicen en dichos viales no podrán disminuir las condiciones de accesibilidad preexistentes.

3. Queda prohibida la implantación, por parte de las Administraciones titulares de las vías o de los particulares, de cualquier elemento de mobiliario urbano o, en general, de cualquier obstáculo fijo o móvil que altere negativamente las condiciones de vialidad peatonal antes señaladas.

4. Las normas del presente artículo no serán de aplicación en aquellos supuestos excepcionales que reglamentariamente se determinen, como aquellas zonas en que por sus condiciones técnicas no resultara posible su aplicación.

#### Artículo 8. *Requisitos de los viales destinados a los itinerarios peatonales.*

1. Las aceras, andenes, viales o cualquier otro elemento lineal o puntual que tenga el carácter de itinerario público destinado al tráfico de personas a pie o en sillas de ruedas, o al tráfico mixto de peatones y vehículos, serán habilitados y mantenidos de manera que permitan el desplazamiento en idénticas condiciones de seguridad, facilidad, comodidad y calidad.

2. Los elementos señalados en el apartado anterior serán diseñados con las dimensiones y las características básicas que reglamentariamente se determinen, y se permitirá, en todo caso, la existencia de una banda de una anchura mínima de 1,50 metros libre de obstáculos que garantice el paso, el cruce y el giro o cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o medio de desplazamiento, excepto en los supuestos en que no resulte posible, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.

Se garantizará la adecuada continuidad en el cruce con el resto de la red viaria por medio de rampas, tratamiento de pavimentos, señalización y el resto de elementos de diseño que se consideren adecuados para garantizar dicha continuidad. Las rampas y los desniveles en dichos itinerarios tendrán una inclinación que permita su utilización por personas de movilidad reducida de modo autónomo y seguro, y dispondrán de una anchura que permita deseablemente el cruce de dos personas, una de ellas en silla de ruedas.

3. Las barandillas, barreras o cualquier otro tipo de elemento de protección utilizados en las aceras, andenes y viales mencionados en este artículo deberán cumplir, en todo caso, las condiciones de seguridad que reglamentariamente se determinen, de modo que no puedan ocasionar ningún tipo de perjuicio a los usuarios de la vía pública, teniendo en cuenta especialmente las condiciones específicas de las personas de corta edad y de las personas con limitaciones visuales.

4. Cuando la ordenación de la superficie de los viales públicos destinados al tráfico peatonal no implique la segregación de los flujos rodados y peatonales, se adoptarán todas las medidas necesarias para que los mismos sean permanentemente transitables para todos sus usuarios en condiciones seguras, cómodas y de plena accesibilidad. Ello exigirá necesariamente la correspondiente señalización o disposición idónea de los elementos físicos para asegurar la citada continuidad en el tránsito y desplazamiento.

5. Cuando las condiciones de accesibilidad universal de los recorridos peatonales se vean afectadas por la ejecución de obras, deberán mantener igualmente las condiciones



de accesibilidad exigidas en esta ley, al menos en la franja mínima que reglamentariamente se determine.

En el caso de que ello no fuera materialmente posible, se garantizará la existencia de recorridos alternativos adaptados al contenido de esta ley.

6. No se dispondrán obstáculos verticales en ningún punto de la superficie destinada a paso de peatones, a excepción de los elementos que puedan colocarse para impedir el paso de vehículos. Dichos elementos deberán ubicarse y señalizarse de forma que no constituyan un obstáculo para los invidentes o para los usuarios de sillas de ruedas.

#### Artículo 9. *Línea roja*

1. Los vehículos no podrán obstruir los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales y las calzadas viarias destinadas al tráfico rodado, cuando ello impida el cruce de dicha calzada o el acceso a los espacios peatonales a las personas con movilidad reducida, quedando expresamente prohibido el estacionamiento y la parada en dichos puntos.

2. A tales efectos, la administración titular de la vía deberá señalizar dichos puntos con una marca vial consistente en una banda o línea roja paralela e inmediata al límite en el que el itinerario peatonal interfiera con el rodado.

3. La inobservancia de la norma citada dará lugar a la aplicación del procedimiento sancionador previsto en esta Ley, con independencia de lo que resultase de la aplicación de la normativa general en materia de seguridad vial.

### *Sección tercera*

#### Del transporte público de viajeros

#### Artículo 10. *Principios generales.*

1. Las empresas prestatarias de servicios públicos de transporte de carácter urbano o interurbano deberán atender las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos en todos los vehículos que se integren en el servicio objeto de la autorización o concesión administrativa.

2. No podrá existir discriminación tarifaria alguna en razón de los problemas de movilidad de los usuarios. El desplazamiento en silla de ruedas o elementos análogos de apoyo o auxilio a tales usuarios no implicará, en ningún caso, la aplicación de tarifas distintas, no pudiendo aplicar ninguna contraprestación adicional a la aplicada en general.

#### Artículo 11. *Preferencia en los asientos y plazas reservadas.*

1. En los diferentes medios de transporte público tendrán preferencia para la ocupación de los asientos las personas que tengan dificultades de movilidad, pertenecientes a los colectivos mencionados en el artículo 5 de la presente ley.

2. En cada una de las unidades de transporte se indicará la obligación de los usuarios de atender a la preferencia señalada en el punto anterior mediante el distintivo o ideograma correspondiente. Esta obligación se regulará reglamentariamente, y se indicará el procedimiento para que puedan hacerse efectivas las previsiones de este artículo en todo momento.

3. En los vehículos de transporte público urbano e interurbano se deberá reservar para personas con discapacidad como mínimo dos asientos y espacio para dos sillas de ruedas adecuadamente señalizados. Estarán situados próximo a la puerta del conductor; en ese lugar se colocará un timbre de parada de fácil acceso. El autobús no iniciará la marcha hasta que la persona con discapacidad no esté en el asiento reservado, ocupe la plaza reservada a la silla de ruedas y esté debidamente anclado o, en su caso, el conductor se cerciore de que esta haya bajado totalmente del vehículo.

En estos espacios podrá instalarse asientos abatibles o plegables, pero cuando se encuentren en posición cerrada no habrán de interferir con los requisitos de dimensiones del espacio destinado a las sillas de ruedas.

En ningún caso los coches de bebés se considerarán sillas de ruedas.

En caso de necesidad y siempre que ello contribuya a su seguridad, y en la forma en que reglamentariamente se determine, los conductores de los vehículos de transporte de viajeros podrán autorizar, para su evacuación, la utilización por las personas con dificultades de movilidad de las puertas delanteras de acceso al vehículo.

4. En desarrollo de la presente ley podrán establecerse unas características ergonómicas mínimas para un determinado porcentaje de las plazas totales de los servicios de titularidad autonómica, con la finalidad de facilitar su uso para las personas citadas.

#### Artículo 12. *Terminales, estaciones, apeaderos de los transportes terrestres.*

1. Las terminales, estaciones, apeaderos y paradas se proyectarán, construirán y mantendrán de manera que se posibilite su uso de manera cómoda y segura para todos los ciudadanos y, en particular, para aquellos que tengan limitaciones en su capacidad para desplazarse de acuerdo con lo previsto en esta ley y en la normativa que la desarrolle.

En las citadas superficies existirá, al menos, un itinerario accesible y perfectamente señalizado para que las personas con movilidad reducida y limitación sensorial puedan acceder desde el exterior hasta cada uno de los puntos de acceso a las unidades de transporte. Los titulares de las citadas superficies mantendrán dicho itinerario en perfectas condiciones de funcionamiento en todo momento.

Las terminales, estaciones, apeaderos y paradas y elementos comunes ligados a la funcionalidad de la terminal contarán con los elementos necesarios para simultanear la información auditiva y visual. Contarán, asimismo, con puntos específicos para la atención de personas sordas.

En las estaciones de metro y ferrocarriles de la Generalitat, así como en las estaciones de autobuses interurbanos, se dispondrán equipos de megafonía, mediante los cuales pueda informarse a los viajeros de las llegadas o salidas, así como de cualquier otra incidencia o noticia.

2. Los elementos comunes ligados a la funcionalidad de la terminal, así como aquellos otros espacios o instalaciones comerciales, hoteleros o de otro tipo que se emplacen dentro de las terminales, deberán ser igualmente accesibles para el conjunto de todos sus usuarios potenciales.

3. Las terminales, estaciones y paradas a que este artículo se refiere dispondrán de un número de asientos suficiente, que se reservarán preferentemente para atender las necesidades de las personas que por cualquier otra circunstancia física no debieran efectuar la espera de pie. El número de plazas a tal efecto disponibles será, al menos, el 5% del número de usuarios previstos en dichos lugares en la hora de más concurrencia.

4. Los proyectos técnicos referidos a los elementos indicados en el presente artículo contendrán un anexo específico evaluando las necesidades a satisfacer para dotar de un adecuado grado de accesibilidad a las instalaciones y justificando las soluciones adoptadas al respecto.

5. Corresponde a las entidades competentes en la gestión de las estaciones y las terminales que la totalidad de los dispositivos técnicos al servicio de las personas con problemas de movilidad alcancen los mayores niveles posibles de disponibilidad.

#### Artículo 13. *Transporte ferroviario y tranviario.*

1. Con carácter general, el nivel de la plataforma de las unidades tranviarias o ferroviarias en donde se ubiquen las puertas de acceso para los usuarios será concordante con el de los andenes de acceso.

Al menos el 50% de la superficie total de cada composición tranviaria o ferroviaria tendrá el nivel de plataforma señalado en el apartado anterior. En todo caso, al menos el 30% de los asientos se ubicará en dicho nivel, siempre que los trenes o servicios tranviarios no requieran previa reserva.

2. Cada composición ferroviaria o tranviaria dispondrá de un espacio mínimo que permita la ubicación de un número de sillas de ruedas igual al 2% del número total de asientos. Dicho espacio se ubicará en la parte de la plataforma situada al nivel de los



andenes. Tanto las dimensiones concretas como los sistemas de anclajes de seguridad y señalización se acomodarán a lo que reglamentariamente se determine.

3. Todos los sistemas de señalización, información y seguridad serán accesibles para las personas con discapacidad sensorial, simultaneando señal acústica y visual.

4. En los espacios de recorrido interno en que deban sortearse torniquetes u otros mecanismos, se dispondrá de un paso alternativo que permita el paso de una persona con movilidad reducida.

5. Al menos una de las puertas de entrada y salida de acceso a los andenes tendrá una anchura que permita el paso de una persona en silla de ruedas.

#### Artículo 14. *Transportes de viajeros por carretera.*

1. Los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros, tanto de carácter urbano como interurbano, atenderán las necesidades de movilidad de la totalidad de los usuarios, adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones cómodas y seguras de aquellas personas que tengan carencias de movilidad, posibilitando el acceso a la información y el pleno uso de los servicios que se presten.

2. El proyecto que determine las características de la prestación de tales servicios contendrá necesariamente un apartado específico en el que se detallen las necesidades inherentes a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial y las medidas a adoptar en consecuencia, de acuerdo con lo previsto en esta ley y en la normativa que la desarrolle.

El requisito del apartado anterior será igualmente necesario en la tramitación de las modificaciones de las concesiones actualmente vigentes cuando éstas impliquen la atención de nuevas líneas o tráficos, así como en la de las autorizaciones administrativas previas a la prestación del servicio cuando no resulte necesaria la aprobación de dicho proyecto.

3. Las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen en los pliegos de condiciones o autorizaciones previas a la prestación de los servicios tendrán el carácter de esenciales para el concesionario u operador del servicio.

Su incumplimiento tendrá los mismos efectos que el resto de condiciones incluidas en dichos pliegos y en los contratos concesionales, pudiendo dar lugar, en su caso, a los efectos previstos en la legislación en materia de transportes, con independencia de la aplicación de las sanciones a que hubiera lugar de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

4. Los servicios regulados en este artículo deberán prestarse necesariamente mediante autobuses, que contarán con plataforma parcial o totalmente baja y estarán dotados además de las restantes condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma de las personas con problemas de movilidad, de acuerdo con lo previsto en esta ley y en la normativa que la desarrolle.

5. Tal tipo de vehículos serán los que obligatoriamente se utilicen en aquellas líneas urbanas o periurbanas, entendiéndose como tales las que tengan una longitud no mayor de 50 km y tengan parada en un núcleo de más de 50.000 habitantes.

6. Excepcionalmente, las líneas de más de 50 km o aquellas que no tengan ningún punto de parada en núcleos de más de 50.000 habitantes podrán ser eximidas de la aplicación de lo dispuesto en el punto 4 del presente artículo si las características de las vías a utilizar así lo aconsejan. En todo caso, se asegurará el desplazamiento de las personas con problemas de movilidad mediante la adopción de las medidas técnicas y organizativas adecuadas a cada caso concreto.

#### Artículo 15. *Paradas de los transportes de viajeros por carretera.*

1. Las paradas de los servicios públicos regulados en el artículo anterior se habilitarán de manera que la totalidad de los usuarios puedan acceder y descender desde los vehículos de manera autónoma, cómoda y segura. Concretamente, la altura del andén será aquella que facilite el acceso directo a la plataforma del vehículo, y su longitud y restantes

características serán las necesarias para facilitar la maniobra de acostamiento a la parada hasta alcanzar el máximo paralelismo y la mínima holgura posible entre uno y otro. La información de las paradas será plenamente accesible.

2. Las paradas señaladas en el apartado anterior tendrán el carácter de un elemento funcional más de la vía en la que se ubiquen, correspondiendo al titular de dicha vía, autonómico o municipal, su ejecución y mantenimiento de acuerdo con lo establecido en esta ley.

En la aprobación del proyecto de servicio público de viajeros se dará trámite de audiencia al titular de la vía antes de tal aprobación y, una vez realizado dicho trámite, la administración competente adoptará las medidas que se consideren oportunas antes del comienzo de los servicios.

3. La administración competente en materia de transportes podrá establecer convenios con los titulares de las vías para la implantación, adecuación o mantenimiento de las paradas.

En todo caso, podrá ejecutar subsidiariamente las actuaciones necesarias para tal implantación o adecuación en caso de que se ponga en riesgo la seguridad de las personas en el acceso o descenso de los autobuses, en cuyo caso, una vez concluidas tales obras, serán cedidas al titular de la vía para su mantenimiento futuro.

4. Los restantes usuarios de las vías públicas no podrán obstaculizar el acostamiento, bajada o subida de viajeros en las paradas señalizadas al efecto.

5. Quedan prohibidos tanto los estacionamientos como las paradas o el establecimiento de cualquier tipo de obstáculos que impidan el acceso universal a las unidades de transporte en tales paradas debidamente señalizadas.

6. La adaptación de las paradas reguladas en el presente artículo respetará, en todo caso, los principios establecidos en el artículo 12 de la presente ley respecto de las terminales, estaciones y apeaderos.

#### Artículo 16. *Líneas adaptadas.*

1. Tendrán la consideración de líneas adaptadas aquellas que cumplan las condiciones establecidas en los artículos anteriores.

2. Todas las líneas que se implanten a partir de la entrada en vigor de la normativa que desarrolla esta ley, deberán ser líneas adaptadas. La adaptación de las líneas ya existentes se realizará en los plazos y mediante los procedimientos previstos en el capítulo III de la presente ley.

#### Artículo 17. *Servicios de taxi.*

1. Los vehículos destinados a la prestación del servicio del taxi tendrán las condiciones adecuadas para que el acceso, viaje y descenso de todos los usuarios se produzca en condiciones de comodidad y seguridad, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine tanto en desarrollo de esta Ley como de la normativa en materia de transporte por carretera.

2. La administración competente promoverá que las áreas de prestación conjunta y las mancomunidades de servicio de taxi dispongan de, al menos, un 5% de vehículos adaptados para el traslado de personas en sillas de ruedas, redondeándose al entero superior más próximo la cifra resultante de la aplicación del porcentaje. En el caso de municipios no adscritos a las áreas o mancomunidades, el número de vehículos adaptados necesarios lo determinará la conselleria competente en materia de transporte, previo informe del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana. Para conseguir este porcentaje se procederá de forma gradual y porcentual, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

3. Corresponde a la administración competente en la gestión del servicio del taxi adoptar las medidas necesarias para alcanzar el porcentaje señalado en el punto anterior, así como que los vehículos con las características citadas atiendan efectivamente las demandas de servicio de las personas con movilidad reducida de forma prioritaria. Los titulares de las autorizaciones y licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea

adaptado, pero si no se cubre dicho porcentaje el órgano administrativo competente exigirá a las nuevas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible o, si procede, a las transmisiones de licencias que se realicen.

4. De la misma forma, las paradas de taxi existentes en la vía pública se proyectarán y mantendrán de modo que se asegure el acceso universal a las diferentes unidades de transporte.

En este tipo de paradas los ayuntamientos habilitarán la forma en que el acceso y descenso de los usuarios de los vehículos se produzca en condiciones de seguridad y conforme a los principios fijados por esta ley.

5. Los cuadros de tarifas, así como las otras informaciones complementarias, habrán de estar disponibles de forma impresa, en sistema braille, además del lenguaje alfabético, y se procurará igualmente la adaptación, en la medida de lo posible, de nuevas tecnologías que vengan a satisfacer las necesidades de las personas que padezcan discapacidad sensorial.

### *Sección cuarta*

#### Otros medios de transporte terrestres

#### Artículo 18. *Transportes regulares de uso especial y discrecional.*

1. Las empresas prestatarias de tales servicios, mediante medios propios o de terceros, deberán atender necesariamente las necesidades de desplazamiento de cualquier persona con independencia de su discapacidad.

2. La prestación de los servicios se realizará preferentemente con vehículos propios y, en caso de que ello no fuera posible, mediante los procedimientos de colaboración o contratación con los transportistas que proceda. En todo caso, las empresas con más de 20 vehículos deberán contar con, al menos, un 2% de su flota apta para personas con problemas de movilidad. A los efectos de este cálculo, se entenderá que el número de unidades resultantes de aplicar el referido porcentaje se redondea al número inmediatamente superior.

Los vehículos dedicados al transporte escolar deberán ser adaptados, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

3. El cumplimiento del requisito señalado en el apartado anterior será verificado por la administración de transportes con ocasión del visado de las autorizaciones o, en su caso, del otorgamiento de nuevas autorizaciones.

4. En los puntos que sean origen y destino frecuentes de los servicios regulares de uso especial o discrecional de transporte por carretera, tales como colegios, lugares de ocio, de interés turístico o similar, se habilitarán espacios adecuados para que pueda producirse el acceso y descenso en condiciones de seguridad y comodidad.

5. Corresponderá a los ayuntamientos el cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, bien de manera directa, bien mediante la imposición de dicha obligación o carga a los titulares de las actividades correspondientes, en los términos previstos en la normativa urbanística y de régimen local.

#### Artículo 19. *Vehículos de alquiler.*

Las empresas autorizadas para la prestación de servicios de transporte mediante vehículos de alquiler con flotas que operen en la Comunitat Valenciana de más de 50 vehículos dispondrán, al menos, de un 2% de vehículos adaptados para conductores con movilidad reducida, entendiéndose tal porcentaje aplicado en la manera que reglamentariamente se determine.

*Sección quinta*

## Otras terminales y estaciones

Artículo 20. *Otras terminales y estaciones.*

En las terminales y estaciones de los transportes marítimo y aéreo, sometidas a las competencias de la Generalitat, se garantizará el acceso universal al interior de las unidades de transporte, mediante el establecimiento de un itinerario accesible y debidamente señalizado con paneles de información adaptados que aseguren a las personas con movilidad reducida que el acceso y descenso a las diferentes unidades de transporte se realice conforme a los principios establecidos en esta ley.

A tales efectos, los órganos competentes deberán asegurar la eliminación de cuantos obstáculos pudieran perjudicar dicho acceso universal, promoviendo el establecimiento de cuantas medidas fueran necesarias para lograr dicho objetivo.

Con carácter general, se garantizará que los accesos mantengan las condiciones de accesibilidad establecidas en la presente ley.

*Sección sexta*

## De los estacionamientos

Artículo 21. *Estacionamientos.*

1. El presente artículo se aplicará a los estacionamientos de uso público, tanto si están ubicados en edificaciones sobre o bajo rasante, como en superficies habilitadas al efecto. Será de aplicación, igualmente, en la ordenación de los estacionamientos ubicados en la red viaria.

En cuanto a los estacionamientos de uso privado, deberán respetar las normas de accesibilidad en cuanto sean compatibles con su naturaleza.

2. Los estacionamientos dispondrán del porcentaje de plazas con dimensiones adecuadas para personas con problemas de movilidad que reglamentariamente se determine, y nunca inferior al 2%. Dichas plazas se ubicarán junto a los accesos habilitados y se señalarán de manera específica y diferenciada respecto al resto de plazas.

3. Los itinerarios establecidos que enlacen las plazas señaladas en el apartado anterior con la vía pública serán accesibles, con las características y dimensiones que al respecto señale la normativa de edificación en el supuesto de que se trate de estacionamientos en edificios. Tratándose de estacionamientos en superficie, deberán cumplirse las condiciones que para los itinerarios de superficie señala el artículo 8 de la presente ley.

4. Podrán acceder a las plazas a que se refiere el apartado 2 los vehículos dotados de la correspondiente autorización expedida por la administración competente, cuando sean conducidos o transporten al titular de tal autorización. Serán igualmente válidas las autorizaciones expedidas por los órganos correspondientes de otras comunidades autónomas y de países de la Unión Europea, así como de otros países en aquellos casos en los que los convenios que al efecto se establezcan así lo prevean.

Reglamentariamente se determinará el procedimiento para la obtención de las citadas autorizaciones, así como los supuestos de adaptación de las otorgadas por los ayuntamientos respectivos. En tanto dicho reglamento no sea aprobado, las autorizaciones seguirán expidiéndose de acuerdo con lo previsto en la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de La Generalitat Valenciana, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación. En todo caso, las autorizaciones vigentes a la entrada en vigor de esta ley conservarán la plena validez.

5. Estas plazas reservadas para personas con problemas de movilidad deberán ser ocupadas por vehículos con la acreditación correspondiente.

## CAPÍTULO III

### Adaptación del sistema de transporte

#### Sección primera

#### Principios generales

##### Artículo 22. *Principio general.*

1. Las administraciones públicas, los operadores de transporte y cualquier persona o entidad de las obligadas por esta ley deberán adaptar, dentro del marco de sus competencias y en aquellos elementos que de ellas dependan, las condiciones de accesibilidad del sistema de transporte las condiciones básicas establecidas y reguladas en el articulado y en los anexos del Real decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, y del Real decreto 1.544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, así como a los criterios y condiciones adicionales establecidos en el capítulo II de la presente ley.

2. En todo caso, el sistema de transporte deberá estar completamente adaptado según las condiciones establecidas en la presente Ley, en el plazo máximo de ocho años a contar desde la entrada en vigor de la disposición reglamentaria que desarrolle la presente ley.

La adaptación se realizará de manera gradual y progresiva. El Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana recibirá informe anual del Consell sobre los avances e inversiones realizadas en la adaptación del sistema de transporte y emitirá valoración al respecto.

##### Artículo 23. *Medidas para la adaptación del sistema de transporte.*

Corresponde a la conselleria con competencia en materia de transporte elaborar en el plazo de un año un documento de estrategias básicas para la adaptación del sistema de transportes a los criterios establecidos en la presente ley. Dicho documento incluirá un análisis cualitativo y cuantitativo de las necesidades inherentes a las personas con problemas de movilidad en el momento actual y las que se prevean en los plazos de cinco y quince años, así como la concreción de las recomendaciones y medidas necesarias para dar cumplimiento a lo previsto en esta Ley. Los plazos señalados en este artículo se empezarán a contar a partir de la entrada en vigor de la disposición reglamentaria que desarrolle la presente ley.

#### Sección segunda

#### De la adaptación de los itinerarios peatonales

##### Artículo 24. *Adaptación de los itinerarios peatonales.*

1. Todos los municipios con una población superior a los 20.000 habitantes o que tengan más de 10.000 viviendas elaborarán, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la normativa de desarrollo de esta ley, un plan de adaptación de itinerarios urbanos a las personas con problemas de movilidad, evaluando, de acuerdo con los criterios establecidos en la presente ley, el nivel de adaptación de la totalidad de aceras y otros elementos destinados a los peatones del municipio. Asimismo, elaborarán un programa de actuación para la adaptación de los itinerarios peatonales, que incluirá una primera fase, a

concluir en el plazo de cuatro años desde la entrada en vigor de la disposición reglamentaria que desarrolle esta ley, que dé acceso a los servicios y equipamientos, terminales de transportes y otros elementos esenciales de la estructura urbana, y una segunda y última fase a concluir en un plazo de ocho años desde la entrada en vigor de la disposición reglamentaria antes referida.

2. El plan de adaptación se elaborará y aprobará de acuerdo con lo previsto en la normativa de régimen local, siendo sometido, en todo caso, a informe previo del Consejo de Participación indicado en el artículo 32 de la presente Ley.

3. Antes del 31 de diciembre de cada año, cada municipio elaborará un documento que refleje el grado de cumplimiento de los objetivos del plan, documento que será sometido a información pública y trasladado al órgano de participación para su conocimiento.

4. Los planes de adaptación previstos en este artículo se podrán financiar con los mecanismos o sistemas de financiación previstos tanto en la normativa del régimen local o urbanística, como con los recargos, tasas y sanciones específicas que en, su caso, se impongan sobre los establecimientos públicos.

5. Los municipios de menos de 20.000 habitantes que no alcancen las 10.000 viviendas adaptarán su red peatonal a las necesidades de las personas con problemas de movilidad en los plazos más breves posibles, de acuerdo con la normativa vigente, y, en todo caso, en un plazo de ocho años a partir de la entrada en vigor del reglamento de desarrollo de esta ley, con las excepciones que puedan preverse en esta disposición reglamentaria.

### *Sección tercera*

#### De la adaptación del transporte público de viajeros

##### *Artículo 25. Adaptación de estaciones y terminales.*

En el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del Reglamento de desarrollo de la presente Ley, la totalidad de las estaciones y terminales indicadas en el artículo 12 deberán estar adaptadas a los requisitos establecidos en la presente ley.

##### *Artículo 26. Actuaciones de la administración.*

1. La administración competente en materia de transportes elaborará, en el plazo máximo de un año a partir de la entrada en vigor de la normativa que desarrolla esta ley, un estudio sobre el grado de adaptación a lo previsto en esta ley de cada una de las autorizaciones o concesiones de servicios de transporte público regular por carretera, identificando las necesidades de reforma o adquisición de material móvil que de ello se deriven.

2. Los concesionarios de los servicios, titulares de autorizaciones y los ayuntamientos afectados por el estudio mencionado en el apartado anterior, así como las organizaciones representativas de personas con problemas de movilidad, emitirán informe en el plazo de un mes sobre dicho estudio, y posteriormente será elevado al Consejo de Participación para que, igualmente, informe el citado estudio.

3. Tras la aprobación del estudio, la administración competente en materia de transporte propondrá a la empresa concesionaria o titular de la autorización la suscripción del correspondiente contrato-programa, en el que se fijarán los plazos de adaptación de la autorización o concesión y las ayudas necesarias para el mantenimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión, en los términos previstos en la legislación sobre contratación administrativa. En todo caso, dichos contratos-programa contemplarán que en el plazo de dos años el 75% de los servicios se adapte a lo previsto en esta ley, y en el plazo de cuatro años desde la entrada en vigor de la misma la totalidad de los servicios.

4. El contenido del contrato-programa tendrá, a todos los efectos, el carácter de una modificación de la concesión o autorización, quedando por lo tanto obligado el concesionario o el titular de la autorización a su suscripción y al cumplimiento de sus cláusulas en las mismas condiciones que el resto del contenido del contrato concesional, de acuerdo con



lo previsto en la legislación de ordenación de los transportes terrestres y demás aplicable al título concesional.

5. Los contratos-programa podrán contener cualquier otra medida destinada a la modernización de los servicios regulares de transporte por carretera.

Dichos contratos se tramitarán previa aprobación por el órgano competente en materia de transporte y la correspondiente información pública de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Su suscripción corresponde al conseller competente en materia de transporte, teniendo los mismos efectos que los contratos concesionales a los que se incorpora.

6. Las compensaciones señaladas en el contrato-programa consistirán en una aportación de la administración para participar en los costes de adquisición del material móvil adscrito a la concesión.

7. En los servicios prestados de forma directa o indirecta por las administraciones locales será de aplicación lo indicado en los apartados anteriores, con independencia, en su caso, de que el contenido formal y jurídico del documento que se señala en el apartado 3 se entienda aplicado a la relación existente entre la administración y el prestatario de los servicios. En todo caso, los plazos serán los mismos que los señalados en el citado apartado.

*Artículo 27. Adaptación de las paradas utilizadas por los servicios públicos de transporte por carretera.*

1. La adecuación de las paradas utilizadas por los servicios públicos de viajeros en autobús se realizará de manera coordinada con la prestación del servicio público, en la medida en que técnica y temporalmente sea posible.

2. En cualquier caso, en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de la normativa que desarrolla esta ley, todas las líneas de transporte público en autobús deberán tener la consideración de líneas adaptadas, en los términos señalados en el artículo 16 de esta ley.

*Artículo 28. Servicios de taxi.*

1. La prestación de los servicios de taxi se adecuará a lo previsto en esta ley en el plazo máximo de cuatro años, a contar desde la entrada en vigor del reglamento que desarrolle la presente ley en esta materia.

2. Con tal finalidad, la administración competente en la gestión del servicio convocará los procedimientos concursales que procedan para otorgar las ayudas necesarias que permitan la prestación de los servicios a personas con problemas de movilidad sin que se alteren las condiciones económicas de la explotación de los que asuman tales servicios.

## *Sección cuarta*

### *Adaptación de otros transportes terrestres*

*Artículo 29. Adaptación de la flota de las empresas autorizadas para la prestación de servicios discrecionales y de alquiler, con y sin conductor.*

Las empresas autorizadas para la prestación de los servicios discrecionales y de alquiler con y sin conductor deberán adecuar su flota de vehículos al contenido de esta ley. En todo caso, los porcentajes de flotas adaptadas señalados en los artículos precedentes de esta ley se deberán cumplir íntegramente en relación con el incremento de la flota total de cada una de ellas respecto a la existente en el momento de entrada en vigor de la presente ley.

## Sección quinta

### Adaptación de otras terminales

#### Artículo 30. *De la adaptación de las restantes terminales.*

Los accesos al interior de las restantes terminales del sistema de transporte de la Comunitat Valenciana, sometidos a la competencia de la Generalitat, deberán adaptarse a lo dispuesto en esta ley en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la normativa que la desarrolle.

## Sección sexta

### De la adaptación de los estacionamientos

#### Artículo 31.

Los estacionamientos existentes se adecuarán a las condiciones de accesibilidad establecidas en el artículo 21 de la presente ley, en el plazo que reglamentariamente se determine.

## CAPÍTULO IV

### **Del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana**

#### Artículo 32. *Del Consejo de Participación.*

Se crea el Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana, como órgano que tiene por principal misión velar por que los principios que inspiran esta ley se materialicen de manera efectiva y el transporte sea accesible para todas las personas de la Comunitat Valenciana.

1. El Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana estará integrado por representantes de las Administraciones con competencias en las materias reguladas en esta ley, de las asociaciones representativas de las personas mayores, de las personas con discapacidad, de asociaciones de consumidores, de empresarios y de los sindicatos.

2. El Consejo de Participación estará presidido por el conseller competente en materia de transporte, a quien corresponde determinar y designar sus miembros.

3. El Consejo de Participación informará los instrumentos previstos en la presente ley para la adecuación del sistema de transportes y debatirá cualquier asunto en relación con el contenido de la misma que sea planteado por sus miembros. Se reunirá, al menos, una vez cada semestre.

4. El Consejo de Participación elaborará cada año un informe público donde se incorporará el registro de los dictámenes, recomendaciones y resoluciones producidas durante el año.

#### Artículo 33. *Otras formas de participación.*

La administración pública competente fomentará la participación de instituciones y entidades privadas, en la forma que reglamentariamente se determine, para lograr un óptimo cumplimiento de los objetivos de esta ley.

## CAPÍTULO V

### Régimen sancionador

#### *Sección primera*

#### De las infracciones

#### Artículo 34. *Infracciones.*

Las acciones u omisiones que contravengan las normas sobre accesibilidad universal constituyen infracción y serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley.

Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

#### Artículo 35. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves:

1. La contravención de las normas relativas al estacionamiento o parada de vehículos o establecimiento de obstáculos sobre las marcas viales a que se refiere el artículo 9 de esta ley.

2. La desatención o no cumplimiento de las indicaciones o requerimientos de la autoridad administrativa competente en materia de transporte sobre las obligaciones contenidas en la presente ley.

3. El establecimiento de discriminación de tarifas o precios por razón de la utilización de ayudas técnicas a las personas con movilidad reducida o el establecimiento de precios sobre tales elementos de ayuda, sean o no mecanizados.

4. La obstaculización por parte de los usuarios de las vías públicas de la aproximación, bajada o subida de viajeros en las paradas señalizadas al efecto.

5. El incumplimiento por parte de los usuarios de la preferencia establecida para la ocupación de los asientos en los transportes públicos de viajeros por las personas que tengan dificultades de movilidad.

6. Cualesquiera otras conductas que contravengan la normativa sobre la materia en los casos en que no proceda su calificación como grave o muy grave.

#### Artículo 36. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves:

1. Las acciones u omisiones que dificulten, obstaculicen o limiten significativamente el acceso a cualquier medio o sistema de transporte o su utilización, con carácter permanente o temporal, que impida al usuario la utilización del servicio.

2. La aprobación y/o ejecución de proyectos que modifiquen itinerarios peatonales contraviniendo lo dispuesto en la presente ley.

3. La realización de labores de mantenimiento o conservación que se realicen en itinerarios peatonales disminuyendo las condiciones de accesibilidad previstas en la Ley para este tipo de actuaciones.

4. La implantación de cualquier elemento de mobiliario urbano o, en general, de cualquier obstáculo fijo o móvil que altere negativamente las condiciones de vialidad peatonal previstas en la presente ley. Lo dispuesto en este apartado no será de aplicación en el supuesto previsto en el artículo 7.4 de la presente ley.

5. El incumplimiento de los requisitos de superficie que deben reunir los viales públicos según lo dispuesto en la presente Ley, cuando dificulten el desplazamiento de personas a pie o en sillas de ruedas o cuando tal incumplimiento suponga que el desplazamiento no pueda realizarse en condiciones de comodidad, calidad, seguridad y facilidad. Concretamente:

- a) La inexistencia de la banda de anchura suficiente exenta de obstáculos a que se refiere el artículo 8.2 de esta ley.
- b) No garantizar la continuidad en el cruce con el resto de la red viaria en los itinerarios peatonales mediante los elementos señalados en esta ley.
- c) El establecimiento de barreras o barandillas que no reúnan las características básicas de accesibilidad que reglamentariamente se señalen, o que se sitúen de manera que dificulten el tránsito de personas a pie o en silla de ruedas.
- d) El incumplimiento en la ejecución de obras de las condiciones de accesibilidad universal en los recorridos peatonales.

6. La inexistencia o inadecuada ubicación de las plazas de aparcamiento con dimensiones adecuadas para personas con problemas de movilidad en los estacionamientos, de modo que éstas se sitúen lejos de los accesos habilitados o en cualquier lugar de difícil acceso para las personas destinatarias de dichas plazas.

7. La ausencia o deficiencias de información sobre los servicios de transporte mediante la señalización correspondiente, especialmente en aquellos casos que afecten a personas con movilidad reducida y con discapacidad sensorial, en los términos establecidos en la presente ley.

La falta de adaptación de los sistemas de seguridad en el interior de los vagones, para que sean accesibles para las personas con discapacidad sensorial.

8. El incumplimiento de los requisitos de accesibilidad previstos en esta ley o reglamentariamente respecto de las terminales, estaciones y paradas en las unidades ferroviarias y tranviarias, cuando con ello se dificulte el tránsito de los ciudadanos a los diferentes medios de transporte. En concreto:

- a) La inexistencia de itinerario accesible para que las personas con movilidad reducida puedan acceder desde el exterior hasta cada uno de los puntos de acceso a las unidades de transporte o el incumplimiento en las condiciones de accesibilidad de los elementos comunes ligados a la funcionalidad de la terminal.
- b) El incumplimiento en los porcentajes de asientos suficientes previstos en la presente ley.
- c) La falta de concordancia de las puertas de acceso en las unidades ferroviarias y tranviarias con las respectivas plataformas.

9. La falta de espacio previsto en esta ley para las composiciones ferroviarias y tranviarias, de manera que se impida la ubicación de un número de sillas de ruedas igual al 2% del número total de asientos.

10. El incumplimiento de los requisitos y condiciones previstos en la presente ley en la prestación de los servicios de transporte por parte de operadores o concesionarios de los servicios de transporte público de viajeros, ya sean públicos o privados, ya sea en régimen de concesión o autorización administrativa, cuando tales actuaciones sean contrarias a las cláusulas de accesibilidad incorporadas a los pliegos de condiciones o a la autorización previa.

11. El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad previstas en esta ley para los servicios públicos regulares de transporte de viajeros, cuando dicho incumplimiento dificulte la utilización de tales servicios por personas con movilidad reducida. En todo caso, será constitutiva de infracción grave la carencia de la plataforma parcial o totalmente baja y de las restantes condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de las personas con problemas de movilidad.

También será constitutivo de infracción grave el incumplimiento en la ejecución y mantenimiento por parte de las entidades titulares de las vías, de los requisitos de altura y demás condiciones de accesibilidad previstos en esta ley para los andenes y paradas de los servicios públicos regulares por carretera, cuando este incumplimiento dificulte el acceso directo del andén a la respectiva plataforma del vehículo.

12. La no atención por parte de las empresas prestatarias de los servicios de transporte de uso especial y discrecional, siempre que dicha falta de atención carezca de

justificación, de las necesidades de desplazamiento de cualquier persona por razones de dificultades de movilidad de esta última.

En este tipo de servicios de transporte constituirá, asimismo, infracción grave el incumplimiento de los porcentajes previstos respecto a la exigencia de vehículos adaptados.

Será constitutivo de infracción grave el incumplimiento en el establecimiento de espacios adecuados para que pueda producirse el ascenso y descenso a los servicios de transporte regulados en este apartado, y, en todo caso, cualquier comportamiento de las empresas prestatarias de tales servicios que desatiendan las necesidades de desplazamiento de los beneficiarios de esta ley.

13. El incumplimiento en los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi de las condiciones de accesibilidad previstas en esta ley o en la normativa que la desarrolle, así como el incumplimiento del porcentaje de vehículos adaptados para la prestación de tal servicio exigido por esta ley, en cada ámbito de prestación, así como no utilizar el vehículo de forma generalizada para la prestación del servicio a que está destinado.

También será constitutivo de infracción grave el incumplimiento en el mantenimiento de las paradas de taxi de las condiciones de accesibilidad exigidas por esta ley.

14. La no adaptación por parte de las empresas autorizadas para la prestación de servicios de transporte mediante vehículos de alquiler de sus flotas en los términos señalados en la presente ley.

15. La aprobación o ejecución de proyectos de reforma, construcción o planificación de infraestructuras y viales destinados al transporte contraviniendo lo dispuesto en la presente ley.

16. La no adecuación de las infraestructuras preexistentes de los sistemas de transporte en los plazos y términos previstos en la presente ley a las condiciones y requisitos establecidos en esta ley o en su normativa de desarrollo.

17. La inexistencia de plazas de aparcamiento con dimensiones adecuadas para personas con problemas de movilidad en los estacionamientos.

18. La comisión de una infracción leve cuando el infractor goce de una posición de dominio en el mercado, de conformidad con los parámetros fijados por la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

#### Artículo 37. *Infracciones muy graves.*

1. Son infracciones muy graves:

a) Cuando, habiéndose cometido dos infracciones graves en el plazo de un año y habiendo sido sancionadas mediante resolución firme, se cometa una nueva infracción grave durante los doce meses siguientes a la comisión de la segunda infracción.

b) El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley cuando se hubiere puesto en grave riesgo o peligro la salud o integridad física de los usuarios.

c) El incumplimiento, en los términos señalados en el artículo 36.5, de los requisitos de superficie que los viales públicos deben cumplir, cuando tal incumplimiento impida el desplazamiento de personas a pie o en sillas de ruedas.

d) El incumplimiento, en los términos señalados en el artículo 36.10, de las condiciones de accesibilidad previstas en esta ley para los servicios públicos regulares de transporte de viajeros cuando impidan su utilización a personas con movilidad reducida.

e) El incumplimiento, en los términos previstos en el artículo 36.8, de los requisitos de accesibilidad previstos en esta ley o reglamentariamente respecto de las terminales, estaciones y paradas, cuando con ello se impida el tránsito de los beneficiarios de esta ley a los diferentes medios de transporte.

2. En los supuestos de estas infracciones muy graves, el Consell podrá acordar la suspensión temporal de las actividades de las personas responsables, determinando, asimismo, medidas complementarias para la plena eficacia del servicio público.

*Sección segunda*

## De las sanciones

Artículo 38. *Cuantías y graduación.*

1. Las sanciones que podrán imponerse en función de la calificación de la infracción serán las siguientes:

- a) Infracciones leves: multa de 300 a 6.000 euros. Se exceptúan las infracciones cometidas por las personas físicas que actúen en calidad de particulares, en las que el importe mínimo de la sanción será de 100 euros.
- b) Infracciones graves: multa de 6.001 euros a 60.000 euros.
- c) Infracciones muy graves: multa de 60.001 euros a 300.000 euros.

2. De acuerdo con el principio de proporcionalidad en la materia, para graduar el importe de las multas se tendrá en cuenta, dentro de cada tipo de faltas, la gravedad de la infracción, la naturaleza de los perjuicios causados, el coste económico derivado de las obras de accesibilidad necesarias, el perjuicio directa o indirectamente causado, la reiteración del o la responsable y el grado de culpa de cada uno de los infractores o infractoras.

3. Las infracciones cometidas por las personas físicas o jurídicas que actúen en régimen de concesión o autorización, en el ámbito competencial de la administración autonómica, contraviniendo lo dispuesto en dicha concesión o autorización, pueden dar lugar, atendiendo a la gravedad de la infracción, además de a la sanción pecuniaria, a la revocación de dicha concesión o autorización. En el mismo caso, si el incumplimiento se produce contraviniendo lo dispuesto en un contrato suscrito con la administración, dicho incumplimiento puede dar lugar por la administración competente a la rescisión de dicho contrato, en los términos establecidos por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

4. La imposición de sanción pecuniaria y su correspondiente pago no eximirá a los responsables de la infracción de su deber de dar cumplimiento al mandato o prohibición establecidos en la norma infringida, así como de indemnizar por los daños y perjuicios eventualmente causados.

Artículo 39. *Circunstancias agravantes y atenuantes*

1. Son circunstancias que agravan la responsabilidad de los responsables de una infracción:

- a) La reincidencia. Existe reincidencia cuando se comete una infracción del mismo tipo que la que motivó una sanción anterior en el plazo de cuatro años siguientes a la notificación de ésta; en tal supuesto, se requerirá que la resolución sancionadora haya adquirido firmeza.
- b) Obstrucción o resistencia a la actuación de las autoridades o funcionarios públicos encargados del cumplimiento de la legalidad.
- c) Alterar los supuestos de hecho que presuntamente legitiman la actuación, o falsificar los documentos en que se acredita el fundamento legal de la actuación.
- d) No haber procedido a la suspensión de las obras tras la inspección y pertinente advertencia del agente de la autoridad.
- e) Haber realizado la infracción obteniendo beneficio económico derivado de la misma.

2. Son circunstancias cuya concurrencia atenúa la responsabilidad de los responsables de una infracción:

- a) Acreditar la falta de intencionalidad en la gravedad del daño.



- b) Proceder a la reparación o adoptar medidas que disminuyan el daño causado antes de la iniciación de las actuaciones sancionadoras.
- c) Proceder a la suspensión de las obras tras la inspección y pertinente advertencia del agente de la autoridad.
- d) Haber realizado la infracción sin beneficio económico alguno que de la misma se derive.
- e) La reparación de las deficiencias o daños objeto de sanción antes de recibir la notificación de la resolución sancionadora o en el plazo fijado por la misma, de conformidad con lo que en la resolución se establezca.

#### Artículo 40. *Medidas adicionales.*

1. La resolución sancionadora impondrá, además de la multa, la obligación de realizar las obras necesarias para la adaptación del medio o servicio del transporte, acceso o construcción o edificación a lo previsto en esta ley, estableciendo el plazo máximo para su realización, teniendo en cuenta para la fijación del mismo el tiempo estrictamente necesario para obtener las licencias y autorizaciones correspondientes, y para realizar las obras.

2. Con independencia de las sanciones impuestas, la autoridad sancionadora podrá proponer a la administración competente la supresión, cancelación, o suspensión total o parcial, de ayudas oficiales tales como créditos, subvenciones, beneficios fiscales y otros de derecho público que tuviese reconocidos.

3. Las multas que se impongan por los diferentes conceptos que configuran una infracción autónoma tendrán entre sí carácter independiente.

4. Las sanciones a que se refiere el presente capítulo son plenamente compatibles con las multas coercitivas impuestas por la autoridad administrativa en el caso de incumplimiento de las normas aplicables, tal y como establece el artículo 99.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Dichas multas procederán cuando se incumplan los requerimientos efectuados por la administración competente recogidos en el artículo 47 de la presente ley.

La imposición de la multa corresponderá a la administración que haya formulado el requerimiento.

La imposición de multas coercitivas exigirá que en el requerimiento se indique el plazo de que se dispone para el cumplimiento de la obligación y la cuantía de la multa que puede ser impuesta. En todo caso, el plazo deberá ser suficiente para cumplir la obligación y la multa no podrá exceder de 600 euros.

En el caso de que una vez impuesta la multa coercitiva se mantenga el incumplimiento que la ha motivado, podrá reiterarse las veces que sean necesarias hasta el cumplimiento de la obligación, sin que, en ningún caso, el plazo fijado en los nuevos requerimientos pueda ser inferior al fijado en el primero.

Las multas coercitivas son independientes y compatibles con las que se puedan imponer en concepto de sanción.

#### *Sección tercera*

#### De los responsables

#### Artículo 41. *De los responsables.*

1. Son sujetos responsables las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, que incurran en las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley, y, en particular, las siguientes:

- a) Las personas físicas que realicen cualquiera de las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley.

b) Las personas jurídicas, prestatarias de servicios públicos de transporte, que realicen cualquiera de las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley.

c) Las personas jurídicas que realizaren actuaciones sin la licencia o autorización municipal correspondiente o contraviniendo el tenor de la misma.

d) En la aprobación de los proyectos a que se refiere el artículo 36.2 de la presente ley, serán responsables tanto la persona física o jurídica encargada de la aprobación de dicho proyecto, cuando dicha aprobación contravenga los principios establecidos por la presente ley, como la persona o entidad que ejecute dicho proyecto contraviniendo lo dispuesto en la presente ley.

2. Responsabilidad solidaria. Cuando el cumplimiento de las obligaciones previstas en una disposición legal corresponda a varias personas conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que, en su caso, se cometan y de las sanciones que se impongan.

3. Cuando una infracción sea imputada a una persona jurídica, podrán ser considerados también como responsables las personas que formen parte de sus órganos rectores o de dirección, así como los técnicos responsables de la planificación, proyección, construcción o adecuación de las infraestructuras y viales destinadas al transporte, siempre que la conducta de los mismos haya contribuido, por acción u omisión imprudente, a la comisión de la infracción de que se trate.

4. En las actuaciones amparadas en una licencia o actuación municipal cuyo contenido sea constitutivo de una infracción grave o muy grave, serán igualmente sancionados con multa el facultativo que hubiera informado favorablemente el proyecto y los miembros de la corporación, siempre que la conducta de los mismos por acción u omisión imprudente hubiera contribuido a la comisión de la infracción, votando a favor del otorgamiento de la licencia o autorización, sin el informe técnico previo, o cuando éste o el informe previo del funcionario competente fuesen desfavorables por razón de aquella infracción.

## Sección cuarta

### Del procedimiento sancionador

#### Artículo 42. *Principios generales.*

Las infracciones a la presente ley serán sancionadas según los trámites y con las garantías procedimentales dispuestas en los artículos 134 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprobó el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, así como en las normas de la Generalitat dictadas en la materia.

#### Artículo 43. *Vinculación con los órganos jurisdiccionales penales.*

1. En cualquier momento del procedimiento sancionador los órganos competentes pueden remitir las actuaciones realizadas al Ministerio Fiscal si estimaren que los hechos realizados también pudieran ser constitutivos de un ilícito penal. En este caso, así como cuando la administración competente tuviera conocimiento de la tramitación de un proceso penal sobre los mismos hechos, solicitará del órgano judicial comunicación sobre las actuaciones adoptadas.

Si a la vista de lo actuado se estimara identidad de sujetos, hechos y fundamentos entre la infracción administrativa y la presunta infracción penal, el órgano competente para resolver el procedimiento administrativo deberá acordar su suspensión hasta que recaiga resolución judicial firme.

2. En todo caso, los hechos declarados probados por dicha resolución judicial vincularán a la administración respecto de los procedimientos sancionadores que se sustancien.

## Artículo 44. *Colaboración interadministrativa.*

Cuando en cualquier fase del procedimiento sancionador los órganos competentes consideren que existen indicios de la existencia de otra infracción administrativa en ésta u otras materias, para cuyo conocimiento no tuvieran competencia, deberán comunicarlo al órgano que consideren competente.

## Artículo 45. *Potestad sancionadora.*

Los órganos competentes para imponer sanciones y los límites máximos de las mismas son los siguientes:

1. El alcalde o la alcaldesa: en las infracciones que sean cometidas en las vías y servicios de carácter urbano.
2. La Generalitat, a través de la conselleria competente en materia de infraestructuras y transporte, en las infracciones cometidas en las vías y servicios de carácter interurbano, concretamente:
  - a) El o la titular de la Dirección General correspondiente de la Conselleria competente por razón de la materia, hasta 60.000 euros, con independencia del número de habitantes del municipio.
  - b) El o la titular de la conselleria competente por razón de la materia, cuando la sanción supere dicha cifra.

## Artículo 46. *Actuaciones previas.*

Con anterioridad a la iniciación del procedimiento, se podrán realizar actuaciones previas con objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen tal iniciación. En especial, estas actuaciones se orientarán a determinar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la identificación de la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

## Artículo 47. *Iniciación del procedimiento.*

1. Cuando tenga conocimiento de las conductas susceptibles de poder ser constitutivas de una infracción, el órgano competente que ostente la potestad sancionadora requerirá al supuesto responsable para que, en el plazo que se determine reglamentariamente, informe sobre la misma, conforme a lo establecido en el artículo 12 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, sin perjuicio de que si se considerara que los hechos son constitutivos de una infracción se incoe el oportuno procedimiento sancionador.
2. El procedimiento se iniciará siempre de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia. Puede actuar en calidad de denunciante cualquier persona, física o jurídica, conocedora de los hechos que sean objeto de infracción.
3. No obstante, si la administración autonómica competente tuviera conocimiento de la comisión de una presunta infracción, cuyo conocimiento corresponda al ayuntamiento, advertirá al ayuntamiento respectivo, requiriéndole para que inicie el oportuno procedimiento, si aún no se hubiera efectuado. Transcurrido un plazo de dos meses sin que haya atendido tal requerimiento, el órgano requiriente incoará el procedimiento, correspondiéndole la instrucción, resolución y exacción de la multa que, en su caso, proceda.
4. Cuando la imposición de la sanción corresponda a la comunidad autónoma se procederá en la forma prevista en el artículo 10.2 del Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.

## Artículo 48. *Medidas de carácter provisional.*

1. Una vez iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente para resolver, mediante acuerdo motivado, podrá adoptar en cualquier momento del procedimiento las

medidas de carácter provisional que resulten necesarias para asegurar la resolución que pudiera recaer, a fin de evitar la persistencia de los efectos de la infracción y la vulneración del principio de accesibilidad universal a los servicios públicos de transporte.

2. Tales medidas provisionales podrán consistir en la suspensión temporal de actividades, prestación de fianzas, ejecuciones subsidiarias o multas coercitivas.

3. Las mismas se ajustarán al principio de proporcionalidad y al grado o intensidad de vulneración de los principios generales establecidos en esta ley, así como al efectivo funcionamiento de los servicios públicos durante la tramitación del procedimiento sancionador.

#### Artículo 49. *Prescripción.*

1. Las infracciones por faltas muy graves prescribirán a los cinco años, las graves a los tres años y las leves al año.

Estos plazos comenzarán a computarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del correspondiente procedimiento sancionador, reanudándose el plazo prescrito si el expediente administrativo estuviera paralizado durante más de un mes por causa no imputable al presunto responsable.

En las infracciones consistentes en una actuación continuada, la fecha inicial del cómputo será la de la finalización de la actividad o la del último acto realizado.

2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los dos años, las impuestas por faltas graves a los dieciocho meses y las impuestas por faltas leves a los seis meses, contados a partir del día siguiente a que la resolución fuera firme.

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a computarse desde el día siguiente a aquel en que adquiriera firmeza la resolución por la que se impone la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado por más de un mes por causa no imputable al infractor.

#### Disposición adicional primera. *Supuestos de no aplicación de la ley.*

Las modificaciones necesarias para lograr la adaptación de las estaciones, terminales y paradas previstas en la presente ley no serán de aplicación en aquellos casos en que tales estaciones, terminales y paradas se ubiquen en edificios o inmuebles declarados bienes de interés cultural o edificios de interés histórico-artístico, cuando las modificaciones necesarias comporten un incumplimiento de la normativa específica reguladora de tales bienes.

Tampoco regirá para aquellos inmuebles en que, por sus singulares características, resulte inviable una operación constructiva o de rehabilitación, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente. No obstante, se realizarán las adaptaciones no permanentes o fijas que no incumplan el contenido de los párrafos anteriores.

#### Disposición adicional segunda. *Campañas de sensibilización.*

La administración autonómica promoverá campañas informativas y educativas dirigidas a la población en general, y a la población infantil y juvenil en particular, con el fin de sensibilizar en la igualdad de derechos de las personas con discapacidad, como único medio de conseguir una efectiva y real integración de estas personas en nuestra sociedad.

#### Disposición adicional tercera. *Revisión normativa.*

Cada dos años, a partir de la entrada en vigor de las normas de desarrollo de esta ley, la Generalitat procederá a revisar el cumplimiento de las prescripciones establecidas en la misma, previo informe del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana.

#### Disposición adicional cuarta. *Fondo para la promoción de la accesibilidad al sistema de transporte de competencia de la Generalitat.*

1. Se crea el Fondo para la promoción de la accesibilidad al sistema de transporte de competencia de la Generalitat.

2. El Consell, a propuesta de las consellerías competentes por razón de la materia, destinará partidas presupuestarias finalistas en cada ejercicio para financiar el cumplimiento de esta ley. Adicionalmente integrarán este Fondo las multas y sanciones económicas que se recauden como consecuencia de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta ley. Asimismo, se integrarán en dicho Fondo las donaciones, herencias y legados que, por voluntad expresamente manifestada, hayan de dedicarse a los fines previstos en la presente ley.

3. Periódicamente se destinará un porcentaje de este Fondo para subvencionar programas específicos de los entes locales y entidades privadas que, por medio de convenio, se comprometan a asignar partidas presupuestarias para conseguir los fines establecidos en esta ley.

4. El Fondo será gestionado por la Agencia Valenciana de Seguridad en el Transporte. Hasta que no se haya constituido la mencionada Agencia, se encomienda su gestión a la Entidad de Transporte Metropolitano de Valencia o, en su caso, al ente que la sustituya.

Disposición adicional quinta. *Tarjeta de descuento.*

Ferrocarriles de la Generalitat pondrá en funcionamiento en sus servicios de transporte de viajeros, tanto en Metrovalencia, como en el TRAM, así como en aquellos servicios de transporte de viajeros también de titularidad de FGV que se creen, tanto en Castellón como en otras ciudades de la Comunitat Valenciana, un sistema de tarjetas y tarifas reducidas para personas con movilidad reducida, en la forma en que reglamentariamente se determine.

Disposición adicional sexta. *Plan de financiación.*

La entidad pública de La Generalitat que, de acuerdo con la disposición adicional cuarta, tenga encomendada la gestión del fondo para la promoción de la accesibilidad elaborará una programación plurianual de las necesidades y de los ingresos provenientes de las fuentes de financiación señaladas en la mencionada disposición. Dicha programación será concordante con los criterios establecidos en esta ley y con los instrumentos que se formalicen en su desarrollo, siendo incluida en el proyecto de presupuestos de la entidad correspondiente.

Disposición transitoria única. *Adaptación de las situaciones preexistentes.*

La adaptación de las situaciones preexistentes a la entrada en vigor de la ley se realizará en los plazos y condiciones previstos en el capítulo III de la misma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de inferior o igual rango se opongan a lo dispuesto en la presente disposición. Supletoriamente, y hasta la entrada en vigor del Reglamento de desarrollo de esta ley, se aplicarán las restantes disposiciones aplicables en materia de accesibilidad, en tanto no se opongan a la presente ley.

En tanto no se aprueben las normas técnicas sectoriales, serán de aplicación las prescripciones de carácter técnico contenidas en el Decreto 39/2004 de 5 de marzo, del Consell, por el que se aprobaron las Normas en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano, de acuerdo con lo establecido en las Órdenes de 25 de mayo y 9 de junio de 2004, que desarrollaron el Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell, en lo que no se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Consell para, en el plazo máximo de nueve meses, dictar las disposiciones reglamentarias y las normas técnicas para el despliegue y la aplicación de la presente ley.

Disposición final segunda. *Normas técnicas sectoriales.*

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la norma de desarrollo de esta ley, la Generalitat deberá aprobar las normas técnicas sectoriales que regulen y refundan las características y condiciones de la accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunitat Valenciana y de la comunicación en el sistema de transporte.

Disposición final tercera. *Normativa local.*

Las entidades locales incorporarán a sus ordenanzas municipales lo dispuesto en la presente ley en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de las normas técnicas de desarrollo, bien sea mediante la adaptación de las Ordenanzas vigentes o a través de la aprobación de nuevas normas sobre la materia, conforme a lo dispuesto en los principios fijados en esta ley.

Disposición final cuarta. *Desarrollo reglamentario del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana.*

El Consell desarrollará reglamentariamente, en el plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de la ley, la composición y funciones del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los 20 días de su completa publicación en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos, tribunales, autoridades y poderes públicos a los que corresponda, observen y hagan cumplir esta Ley.

Valencia, 20 de noviembre de 2009.–El President de la Generalitat, Francisco Camps Ortiz.

*(Publicada en el «Diario Oficial de la Comunitat Valenciana» número 6.152, de 25 de noviembre de 2009)*